

CAPDENAC

une ville • une gare

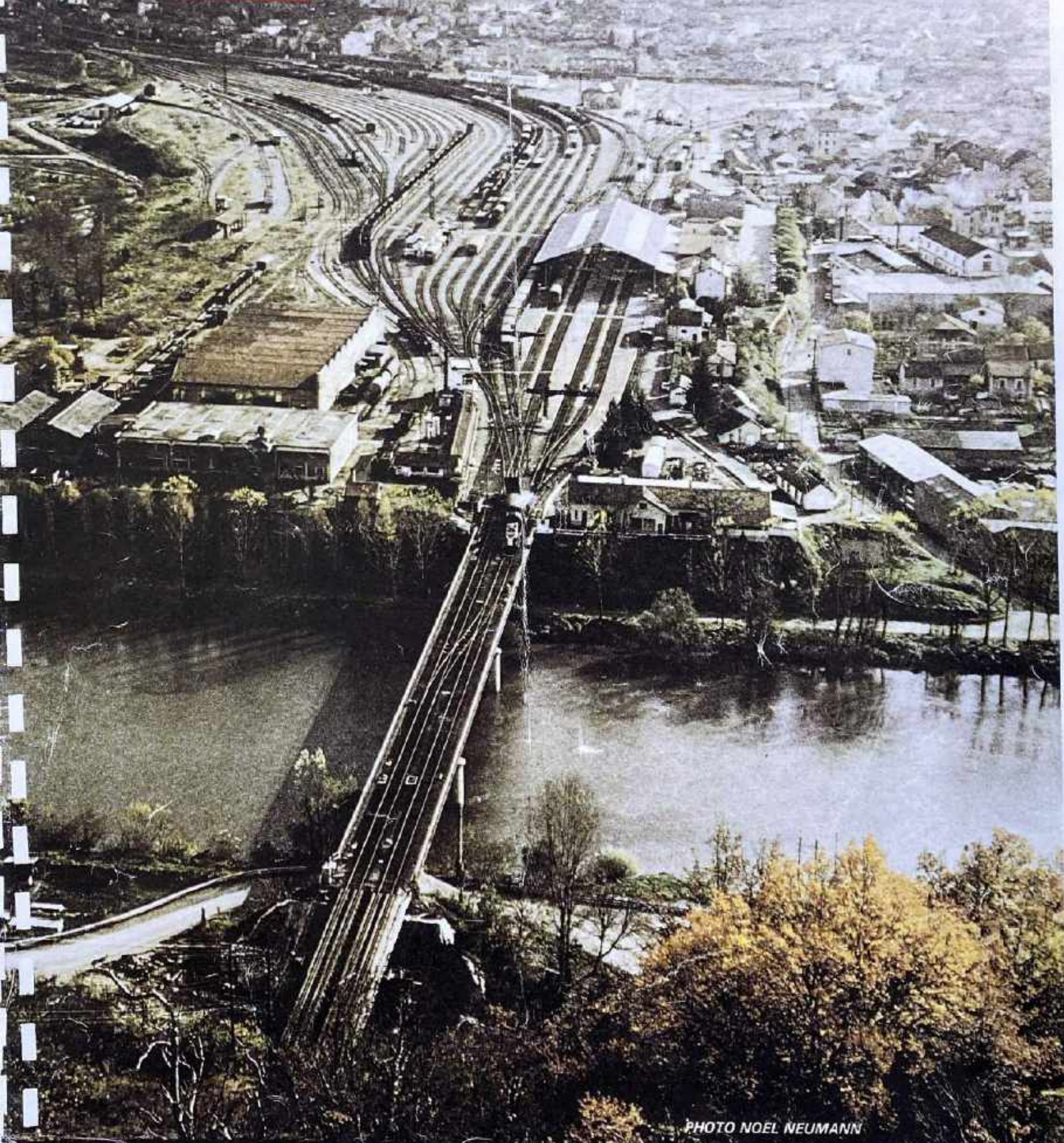


PHOTO NOEL NEUMANN

Capdenac, fille du rail

par Noël Neumann

« Si vous aviez connu Capdenac en ce temps-là ! C'était la ville lumière, l'une des premières de la région à bénéficier de l'éclairage électrique urbain, et pourtant les petites loupiotes qui jetaient une lumière jaunâtre dans nos rues sembleraient bien pâlottes aujourd'hui. L'été, les gens s'installaient devant leurs maisons le soir, sur un banc, échangeant des conversations avec les voisins, les passants... On s'invitait lorsqu'on tuait un cochon : une occasion de plus de faire la fête... D'ailleurs, les fêtes ne manquaient pas, toutes les associations, et Dieu sait qu'il y en avait, organisaient leurs bals.

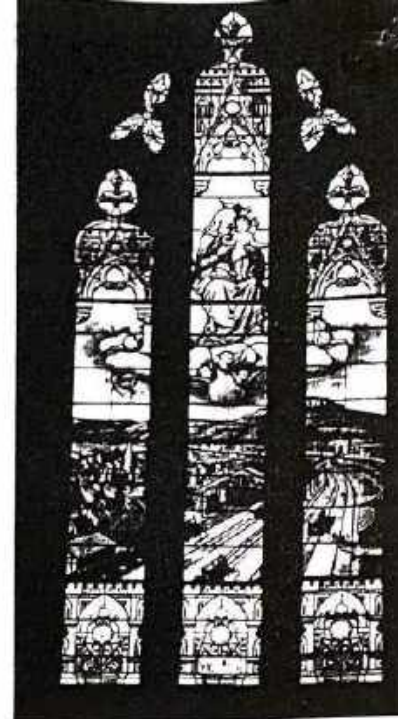
On savait s'amuser en société alors ! »

Celui qui me parle ainsi n'est pas un ancien cheminot ; M. Massip était, en effet, adjoint au maire, et les années qu'il évoque se situent vers 1920/1930. Sa nostalgie du temps passé ne manque cependant pas de réalisme : « Aujourd'hui, la ville nous semble peut-être plus maussade, mais ce n'est sans doute qu'une impression. Les magasins alors, à deux ou trois exceptions près, n'étaient que des échoppes tenues par des épouses de cheminots, d'employés. Et puis, les habitants avaient moins de confort, on dor-

mait l'hiver dans des mansardes glacées, on voyageait peu, la ville était comme repliée sur elle-même ! » Lorsque je lui demande quelle était l'importance du chemin de fer dans la ville, il s'anime : « Mais monsieur, toute la ville vivait à l'heure du chemin de fer, il en était question dans presque toutes les conversations, d'ailleurs pour les enfants, l'avenir se résu- mait à un choix entre chemin de fer et enseignement. Et puis la hiérarchie existant à la gare ou au dépôt, on le retrouvait dans la ville au niveau des familles où elle structurait la société ! »

Ainsi, Capdenac était bien la ville du chemin de fer et lorsqu'on édifia son église, on ne trouva pas de meilleur patronage que celui de Notre-Dame-de-la-Gare, un curieux vitrail en témoigne encore. Plus tard, indice psychologique, elle deviendra Notre-Dame-des-Voyageurs ; la route prenait ses droits.

A Capdenac, j'aurai bien d'autres conversations : avec son maire, M. Ferrié ; avec le conseiller général du canton, M. Mazars ; avec des retraités, des commerçants. Chez tous, j'ai trouvé cette même nostalgie de la grande époque du chemin de fer dans leur cité et comme une blessure encore vive, la démolition de son dépôt survenue en 1960. Un peu exagérément il me semble, ils y



On retrouve le chemin de fer jusque dans le chœur de Notre-Dame-des-Voyageurs.

voient souvent la seule raison du déclin de leur ville ; exagérément car le phénomène de récession démographique est, hélas ! le fait de beaucoup d'agglomérations moyennes dont la plupart n'avaient aucune attache ferroviaire. Mais Capdenac est née du chemin de fer, ses habitants n'ont jamais cessé de penser en cheminots, même ceux qui ne le sont pas.

L'industrie, un espoir incertain

En 1946, la S.N.C.F. occupait encore à Capdenac plus d'un millier d'agents, elle n'en emploie plus



Chez Raynal et Roquelaure, les conserves sont toujours préparées avec le soin qui a fait leur réputation.

Les Etablissements Forest (machines-outils de précision), l'une des plus importantes industries de la région, emploient plus de quatre cents salariés.



La rue de la République, hier et aujourd'hui.



aujourd'hui que deux cent trente. Au temps de l'épanouissement ferroviaire, il s'était cependant créé quelques petites industries exploitant les possibilités naturelles de la région, en particulier le bois et les produits de la ferme. Pour la plupart, ces entreprises ont évolué de l'artisanat à la petite industrie, ainsi Albinet, de la scierie et de la confection de galoches, est devenu fabricant de contre-plaques; Cantaloube, un maçon, construit aujourd'hui des pavillons vendus « clefs en main »; Charles, charpentier, s'est spécialisé dans la charpente en lamellé-collé; Grégory, exploitant d'une carrière de pierre, produit du béton moulé et des bitumeux. Il en est de même pour les produits de la table, les Serrault, Ruteina, Raynal et Roquelame qui, charcutiers, ou même gérants du buffet de la gare, sont devenus des producteurs de produits en conserve réputés en France et à l'étranger. Mais au total, toutes ces entreprises n'emploient que quelques centaines de personnes.

L'industrie la plus importante créée en 1957, c'est la société Forest, spécialisée dans la fabrication de machines-outils, de fraiseuses à reproduire vendues dans le monde entier. Elle emploie plus de quatre cents salariés dont 60 % habitent Capdenac. Les autres entreprises récentes sont: Viano, fermetures en bois, métalliques ou plastiques; Caprano, adduction d'eau et génie civil (deux cent cinquante employés dont 55 % d'étrangers); Miramont, commerce de machines et de matériels agricoles; Andrieu, commerce de matériaux pour le bâtiment, sans oublier l'abattoir municipal.

L'activité de ces entreprises n'a pourtant pas créé l'appel de main-d'œuvre souhaité par beaucoup. L'espoir aurait pu surgir de la création d'une zone industrielle, mais bien d'autres villes tentent d'attirer des industries et la conjoncture économique ne se prête guère actuellement à ce genre d'opération.

Le tourisme, encore beaucoup à faire

Faut-il rappeler les richesses touristiques du Rouergue, « La Vie du Rail » leur a consacré un numéro spécial (n° 1233); elles sont si riches, si nombreuses que beaucoup ne sont pas encore exploitées. La région de Capdenac, sans être aussi réputée que les hauts-lieux du tourisme comme Rodez, Villefranche-de-Rouergue, Conques, possède cependant un réel attrait. La ville, certes, est trop récente, trop spécialisée pour posséder des monuments intéressants, mais Saint-Julien-d'Empare, son faubourg, est une localité charmante et Capdenac-le-Haut, l'antique Uxellodunum, domine superbement la région. Mais tout ceci peut se découvrir dans la demi-journée et ne suffit pas à retenir les touristes qui ne font donc souvent que passer. Cette particularité a probablement freiné sensiblement l'essor de l'hôtellerie encore que l'on peut trouver, à Saint-Julien, l'auberge

de la Diège, aménagée dans un cadre remarquable et qui répond exactement aux objectifs du tourisme actuel. Pour un séjour prolongé, les touristes peuvent hormis les hôtels, trouver location chez l'habitant, une centaine de logements sont ainsi proposés. Le camping de la Diège, très bien situé, est surtout fréquenté par les étrangers, Neerlandais, Belges et Allemands.

Mais que peuvent trouver des touristes en séjour à Capdenac?... D'abord des promenades pédestres à l'infini, la ville est située en cuvette, ainsi, des collines avoisnantes, les points de vue sont souvent intéressants. Les rives du Lot possèdent également leur charme et dans toute la région des sentiers tantôt boisés, tantôt en



Les grottes de Foissac bénéficient d'un éclairage fort bien étudié. On y peut trouver des ossements et des objets datant de quatre à cinq mille ans.



L'église de Lunan (XI^e, XIII^e et XIV^e siècles) située l'un des plus hauts lieux du culte chrétien en Quercy-Rouergue. Dès le IV^e siècle, en effet, saint Martin y aurait établi un monastère.

plein champ, mènent à des paysages imprévus.

A quelques kilomètres de Capdenac, les grottes de Foissac présentent un certain intérêt préhistorique; des objets, des traces de pas, des ossements rappellent que des hommes y ont vécu, il y a quatre ou cinq mille ans. Le décor de leur existence est toujours là, des concrétions gracieuses ou fantastiques dont les conservateurs ont réussi à souligner la beauté sans en trahir ni les couleurs, ni les formes.

Enfin, dans un rayon restreint, à moins d'une heure de route de

Capdenac, se trouvent toutes les merveilles déjà évoquées dans notre numéro Rouergue: Conques, Rocamadour, Padirac, Figeac, Villefranche, Saint-Cirq-la-Popie et autres lieux privilégiés.

C'est en Rouergue qu'ont pris naissance les vacances insolites, séjours doublés de stages chez des artisans. Autour de Capdenac, la sculpture, la poterie, la peinture, la vannerie, la taille de pierre, le travail des métaux peuvent donner l'occasion de vacances hors-série.

Toutes ces possibilités, les responsables du tourisme voudraient

les voir mettre encore bien plus en évidence. Leur syndicat d'initiative superbement situé sur les rives du Lot a reçu mille huit cents personnes l'an dernier qui y ont trouvé les renseignements, la documentation souhaités, mais il s'agissait le plus souvent de touristes de passage. Pour faire de Capdenac un lieu de résidence touristique, il faudrait créer une animation, améliorer les moyens d'accueil; les possibilités naturelles ne manquent pas, il reste à savoir comment et avec quoi les exploiter.

Capdenac demain

Le Lot sépare Capdenac-le-Haut de Capdenac-Gare, aussi les deux communes ne sont-elles pas dans le même département. La première est dans le Lot, la seconde dans l'Aveyron, ce qui ne simplifie pas les démarches administratives. Il semble bien pourtant que pour un essor touristique valable, les deux localités aient leur sort lié. Cette éventualité de réunification semble également souhaitable sinon possible pour l'économie régionale, et certains rêvent d'une agglomération réunissant les deux Capdenac, Figeac, distante de sept kilomètres, et Decazville, distante de dix kilomètres, agglomération greffée sur l'axe routier Brive-Rodez-Méditerranée. La situation d'un tel centre sur le réseau de la S.N.C.F. favoriserait également une industrialisation présentant, en effet, beaucoup d'aspects positifs. Les Capdenacois seraient les premiers à applaudir à une telle initiative afin que leur ville ne devienne pas une ville de retraités: le CEREC (Comité pour l'expansion et l'essor économique de la région de Capdenac-Gare) a édité un livre blanc sur l'économie locale énumérant très bien tous ces souhaits, ces espoirs exprimés sur fond d'angoisse. En attendant un nouvel essor de leur cité, ils restent fidèles à une certaine continuité cheminote. Bientôt une locomotive à vapeur sera disposée sur un terre-plein de la rive du Lot, proche du syndicat d'initiative; bien plus qu'une présentation monumentale, elle sera le symbole d'une ville née du chemin de fer et qui refuse d'être son orphelin.

N. N.



Capdenac, le charme un peu désuet, mais combien reposant des petites villes

(Photo Noël Neumann)

ville nouvelle s'accroît grâce au recrutement rendu nécessaire pour l'exploitation du chemin de fer

La naissance de la commune de Capdenac-Gare

Nous sommes donc dans le troisième quart du XIX^e siècle.

La commune de Saint-Julien-d'Empare est divisée en trois sections électorales : Saint-Julien-d'Empare, Livinhac-le-Bas et Capdenac-Gare.

Les élus municipaux (en majorité des sections de Saint-Julien-d'Empare et de Livinhac-le-Bas), préoccupés par l'essor de la jeune

Capdenac-le-Haut est, à sa manière, la première « capitale » de la région ; un poste d'étapes ou routes et pistes se croisent.

Au Moyen Âge, Capdenac-le-Haut reste une des plus importantes citadelles féodales.

L'essor routier et, notamment, le tracé, au XVIII^e siècle, de la route des Intendants, laissent Capdenac-le-Haut à l'écart de la voie Toulouse-Auvergne qui traverse le Lot à La Madeleine, à 5 kilomètres en aval.

...histoire de Capdenac et celle des communications se confondent

par Michel Lombard (1)

Au pied des falaises de l'antique Uxellodunum (2), aux confins du Rouergue et du Quercy, la rivière, la route et le rail, mêlés aux caprices des géographies naturelle ou volontaire, nous content l'histoire des communications et celle des trois Capdenac (3).

La rivière

A Capdenac, la rivière d'Olt (limite des départements du Lot et de l'Aveyron) abandonne la « trouée héroïque » de ses gorges pour devenir, au prix de trente méandres qui la conduisent à la Garonne, le « fleuve Lot » que chantait Clément Marot.

Dès le XVI^e siècle, et jusqu'au XIX^e siècle, le Lot donne lieu à un important trafic : près d'un millier de bateaux à fond plat (sapines, macalets, gabarres et gabarrots) transportent en une quinzaine de jours jusqu'à Bordeaux la houille et le fer de Decazeville, le bois et le fromage de la vallée et remontent en une vingtaine de jours pois-

sons secs (4), sel et vins de la région cadurcienne.

Ce trafic fluvial favorise la création, sur les berges du Lot, d'un village qui porte encore le nom de Capdenac-Port.

La route

Au temps des Gaulois, grâce à une position géographique privilégiée, entre Rodez et Cahors,

(1) Président du Comité pour l'expansion économique de Capdenac-Gare (CEREC).

(2) Uxellodunum : dernière cité de Gaule située dans le pays des Cadurques (de Cahors) à avoir résisté à César en 59. Bien que l'emplacement précis ne soit pas connu, certains faits laissent supposer qu'il s'agit bien de Capdenac-le-Haut.

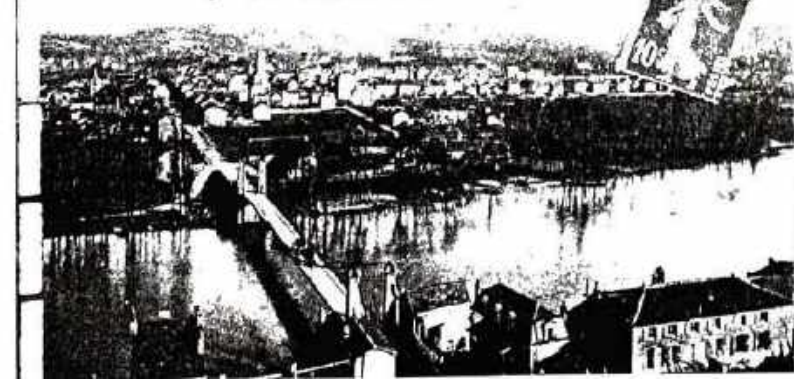
(3) Il existe, en effet, trois Capdenac : Capdenac-le-Haut et Capdenac-Port, situés dans le département du Lot et Capdenac-Gare, situé en Aveyron.

(4) Il s'agissait surtout d'une esbèce de mercurie séchée préparée en Norvège et appelée « stoffisch ». Ce poisson, après avoir tremé une semaine dans l'eau courante, préparé avec des pommes de terre, donne naissance à un plat de résistance nommé « estofneda », qui se consomme avec du vin de Mareilles.

Le Lot, lorsqu'il existait encore le grand pont suspendu.

S. O. (1929)

LES CARTELS D'ÉTAPES DE LA VOIE ROULEE



Le quartier de la gare avant la démolition de la rotonde du dépôt.

(Photo M. Manera)

Néanmoins, en 1845, les conseils généraux du Lot et de l'Aveyron, en décidant l'ouverture du chemin départemental n° 10 de Figeac à Lodève, désenclavaient la vallée au pied de Capdenac-le-Haut.

Le rail

A cette même époque, le fer de Mondalazac et le charbon de Decazeville sont le prétexte à la création d'une voie ferrée allant de Montauban à Saint-Christophe.

Cette ligne, inaugurée le 31 août 1858, débouche sur la vallée du Lot au lieu-dit « Tinsou », commune de Saint-Julien-d'Empare, face aux falaises de Capdenac-le-Haut.

La rapide extension du chemin de fer fait alors de ce point de la vallée un important nœud où, en 1866, se trouvent reliées les lignes de Montauban, Rodez, Toulouse, Cahors et Aurillac-Brive.

En bordure du chemin départemental n° 10, les premières maisons d'un nouveau village s'élèvent et, sans excès d'imagination, le conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans, en 1859, lui donne le nom de Capdenac-Gare.

En 1867, malgré l'hostilité du conseil municipal de Saint-Julien-d'Empare, une église, dédiée tout naturellement à Notre-Dame de la Gare, est livrée au culte à Capdenac-Gare.

Ainsi, progressivement, autour de la toute nouvelle gare, la vie s'organise et la population de la

section de Capdenac-Gare, veut éviter d'être absorbées par la cité cheminote dont les ambitions commencent à se faire sentir.

C'est ainsi qu'en 1872, le conseil municipal demande que la section de Capdenac-Gare soit érigée en commune pour former, avec Saint-Julien-d'Empare, deux communes distinctes.

Mais les élections municipales de 1884, en donnant une courte majorité aux conseillers municipaux résidents à Capdenac-Gare, bouleversent ce projet.

En effet, dès le 20 juillet 1884, le nouveau conseil municipal demande au préfet de l'Aveyron le « transfertement du chef-lieu de la commune à Capdenac-Gare », parce que : la section de Capdenac est plus peuplée que les deux autres réunies ; sa population suit une progression constante ; et enfin, il se tient à Capdenac deux marchés par semaine.

Le conseil d'arrondissement et le sous-préfet de Villefranche-de-Rouergue donnent un accord favorable et, le 28 septembre 1884, le conseil municipal rejette définitivement le projet de division en deux communes.

Si l'on en croit une pétition signée par les élus des sections de Saint-Julien-d'Empare et de Livinhac-le-Bas : « Dans le but de

(Coff. Béné)

s'éviter des déplacements, le maire de la commune a fait disparaître de la mairie (située à Saint-Julien-d'Empare) tous les registres de l'état-civil... prétendant obliger ses administrés à se présenter chez lui (à Capdenac-Gare)... ; il pousse à ce point le soin de sa commodité personnelle qu'il procède à la célébration de mariages dans son domicile. « Un référendum est même organisé par le commissaire-enquêteur et par 663 « oui » (la ville) contre 532 « non » (la campagne), la population se prononce en faveur du transfèrement. Mais, le 6 septembre 1885, les populations rurales accusent le commissaire-enquêteur d'avoir truqué la consultation (1 195 réponses ont été données sur plus de 3 000 personnes concernées).

Si, jusque-là, on se bat avec des arguments géographiques ou démographiques pour justifier le transfèrement de la commune, le 15 février 1889, par une lettre de M. Cantarel, maire, au préfet, l'affaire prend une tournure plus politique.

Le maire déclare, en effet, dans ce courrier, que si lui et ses collègues « élus par la population si fermement républicaine de Capdenac » sont favorables au transfèrement du chef-lieu de la commune, il est normal d'accéder à leur demande, contrairement à l'opinion de ceux que le maire appelle « nos adversaires réactionnaires », toujours favorables à la division en deux communes.

La politique modifie la distribution des cartes et les populations, abandonnant tout esprit de clocher, cautionnent, de plus en plus, l'action du maire. Ainsi, le 7 août 1889, une pétition est organisée à Saint-Julien-d'Empare et à Livinhac-le-Bas en faveur du transfèrement ; elle recueille soixante-dix-sept signatures (ce qui était impensable quelques années auparavant). Les signataires déclarent aller fréquemment à Capdenac où se tiennent foires et

marchés, où ils prennent le train, où se trouvent enfin notaire, médecin, sages-femmes, gendarmerie et agent voyer.

Devant cette poussée de ceux qu'aujourd'hui on appellerait « la base », le député Maruejols se décide à intervenir. Le 14 avril 1891, il demande au préfet d'insister dans le rapport qu'il doit adresser au ministre de l'Intérieur « sur le point que les habitants de Livinhac-le-Bas, après avoir été favorables au maintien du statu quo, sont passés dans le camp de nos amis ».

Le 22 avril 1891, le maire de la commune adresse au préfet un télégramme, un ultime argument, dont voici le texte : « Section de Saint-Julien : 227 maisons, 228 ménages, 843 habitants ; section de Livinhac : 116 maisons, 117 ménages, 383 habitants ; section de Capdenac : 200 maisons, 895 ménages, 1 955 habitants. »

Après dix-neuf années de tergiversations, de discussions, de contestations et d'argumentations, un décret du président de la République (Sadi Carnot), daté du 16 mai 1891, décide la suppression de la commune de Saint-Julien-d'Empare et la création d'une nouvelle qui prend le nom de Capdenac-Gare.

Alors, l'ambition de la jeune commune se jette sur le canton, dont le chef-lieu est à Asprières.

Le conseil d'arrondissement propose, le 20 septembre 1909, la scission du canton d'Asprières en deux cantons (l'un avec Asprières, commune chef-lieu, et l'autre avec Capdenac-Gare).

On dit que l'histoire est un éternel recommencement... Il faut, en effet, attendre treize années, c'est-à-dire le 6 mars 1922, pour que Capdenac-Gare devienne le chef-lieu de l'ancien canton d'Asprières : treize années durant lesquelles il s'est passé, à peu de choses près, autant d'événements que ceux qui ont présidé à la création de la commune de Capdenac-Gare...

les revers de fortune

Si l'organisation des communications avait, à ses origines, entraîné l'essor de Capdenac-Gare, au fil des ans la cité du rail éprouve des revers de fortune :

— le tracé de la ligne, à double voie, Toulouse-Paris, initialement prévu via Montauban-Lexos-Capdenac-Brive, se réalise finalement par Montauban-Cahors-Brive ;

— les mines de fer de Mondalazac, dont l'importance avait été surestimée, en fermant, et la diminution de la production de charbon dans le bassin houiller de Decazeville, contribuent également à minimiser le rôle de Capdenac-Gare ;

— en 1962, la suppression de la vapeur entraîne la fermeture du dépôt de machines et une première révision des effectifs ;

— Dès 1968, une politique de suppression des petits centres d'entretien des wagons de marchandises est entreprise ; celui de Capdenac-Gare est concerné.

Aux heures de gloire, sous le règne de la machine à vapeur, succèdent les moments d'inquiétude.

survivre et revivre

Depuis l'avènement du rail, s'est implantée et développée, à Capdenac-Gare, une industrie agro-alimentaire de renom et a été créée une importante usine de fabrication de machines-outils. Le maintien de ces activités, avec le développement de l'artisanat traditionnel et une meilleure organisation du tourisme régional, peuvent permettre à Capdenac-Gare de surmonter ses graves difficultés économiques du moment. Mais la voie de la survie est étroite ; elle est longée d'obstacles.



Capdenac-le-Haut : peu de monuments importants mais de petites rues où se fauillent les rayons de soleil.

(Photo Noël Neumann.)

La seule volonté d'aboutir ne suffit plus, et face au dynamisme et à l'attrait de certaines bourgades voisines, assises sur un long passé historique, Capdenac-Gare, qui compte aujourd'hui six mille habitants, doit faire preuve pour réussir d'imagination et de ténacité.

Il reste, aujourd'hui, aux Capdenacois (qui sont tous cheminots, anciens cheminots, fils, cousins ou neveux de cheminots) le souvenir d'une belle histoire d'amour entre leur ville et le rail.

La page est tournée.

L'avenir nous dira si la cité aura su passer un cap particulièrement difficile et retrouver l'énergie nécessaire pour s'assurer une nouvelle vie...
M. L.



(Photo Noël Neumann.)

La nouvelle décoration intérieure de la gare : sobriété et bon goût.

LE BV DE CAPDENAC

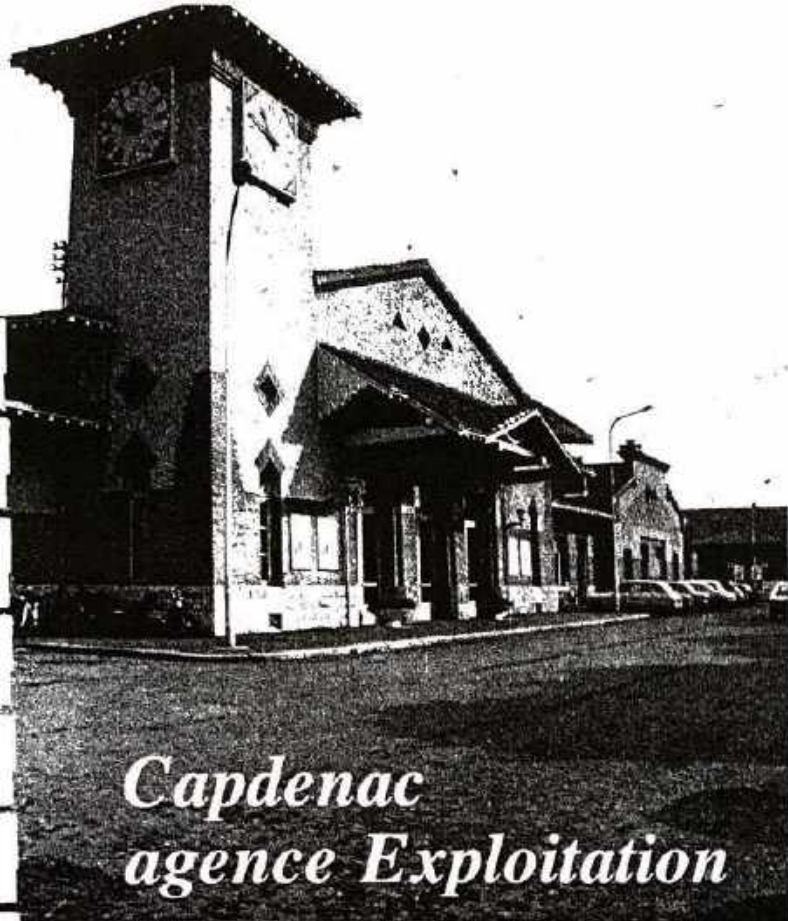
Le 9 décembre 1922, un incendie détruisait l'ensemble des installations du premier bâtiment voyageurs de Capdenac. Le bâtiment voyageurs actuel, construit en 1925, sur un projet de l'architecte Brachet, s'inspirant d'un style local, a fait l'objet, à l'époque, de beaucoup de critiques car on n'était pas encore habitué à cette architecture qui contrastait avec le style « chemin de fer » que nous connaissons.

Jusqu'à ces dernières années, la gare a gardé les aménagements intérieurs d'origine en ce qui concerne le vestibule et les recettes bagages.

En 1972, Capdenac fait partie des gares retenues pour recevoir un terminal pour la réservation électronique. C'est alors que s'est posé le problème de place dans le bureau des recettes et renseignements. Après mise au point des besoins, il a été décidé de moderniser l'ensemble bagages - recettes - renseignements et de transférer la caisse dans une autre partie du bâtiments voyageurs.

L'étude a été confiée à la région de Toulouse, les travaux à l'entreprise Amerec de Figeac. Le chef de section et le chef de district de l'Équipement de Figeac ont suivi ces travaux. Les matériaux choisis par le bureau d'études bâtiments de la région de Toulouse sont les suivants : faux plafonds alvéolaires, sol en basaline, soubassement en grès émaillé, élément décor en terre cuite ; banque en stratifié avec glace ; menuiserie extérieure métallique.

En ce qui concerne la décoration de cette gare, remarquons que le chef de gare et le chef de l'agence Exploitation ont pleinement participé, notamment pour le mobilier, les plantes vertes et les présentoirs. Cette réussite esthétique a été récompensée l'année dernière ; Capdenac, en effet, a été classée première pour la présentation commerciale régionale.



Capdenac agence Exploitation

Capdenac est le siège d'une agence Exploitation; d'autres villes plus importantes de la région qu'elle trouve auraient pu lui servir de siège, mais Capdenac, au carrefour de lignes importantes, était géographiquement la mieux placée. L'agence, avec ses trois cent quarante-deux kilomètres de lignes à voie unique, dessert une partie des départements du Lot, de l'Aveyron, du Tarn et du Tarn-et-Garonne, des régions au relief accidenté et au sol pauvre dont la vocation économique est essentiellement agricole. C'est ici le régime de la petite exploitation familiale où domine l'élevage. Pourtant, le bassin minier de Decazeville, situé à une vingtaine de kilomètres de Capdenac, et qui apparaît comme un accident dans cette verte région, a attiré quelques industries importantes.

Trafic marchandises : un million de tonnes en 1975

Les produits agricoles ne repré-

sentent que 10 % du trafic marchandises de l'agence, soit 120 000 tonnes et pourtant, à cause de la faible importance des exploitations, regroupent presque la moitié de sa clientèle. Les transports sont divers avec une sérieuse prédominance pour les engrais à l'arrivée (65 000 tonnes).

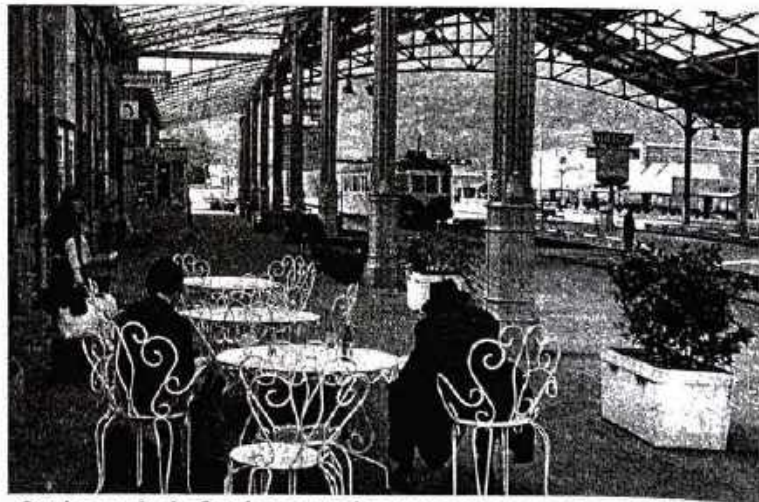
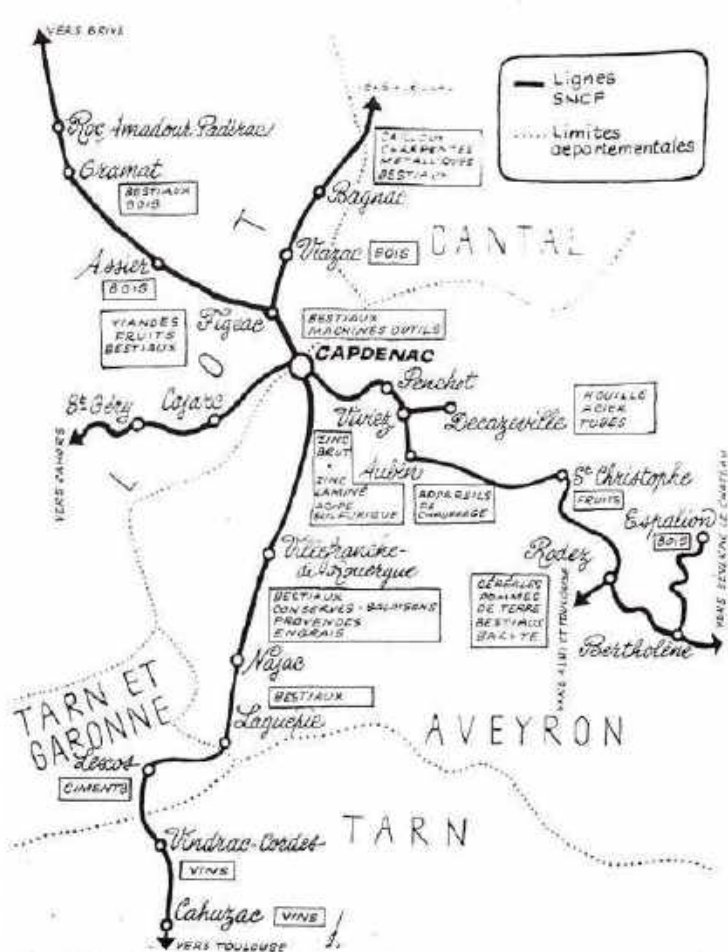
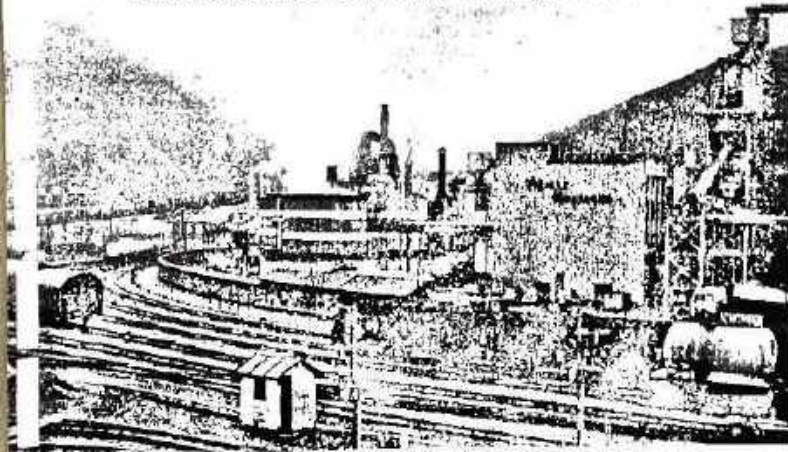
L'élevage amène également un certain trafic; il s'agit surtout d'animaux vivants, des veaux, exportés en Italie au départ de Rodez (environ 4 000 tonnes par an). Au départ également, du bois, soit 35 000 tonnes par an pour l'ensemble de l'agence.

Les industries sont localisées dans le bassin de Decazeville; les houillères d'abord, puis les AUMD (Aciéries et usines métallurgiques de Decazeville), la Société des mines et fonderies de la Vieille Montagne à Viviez, la Société Vallourec à Decazeville.

• Les houillères

Il s'agit d'une exploitation à ciel ouvert. Le charbon est de médiocre qualité; l'intérêt de l'exploitation réside dans son faible coût. La

L'embranchement de la Vieille Montagne à Viviez.



Sur les quais de Capdenac que les voyageurs ne sont pas les seuls à fréquenter.

(Photos Noël Neumann.)

production annuelle est de 200 000 tonnes et les réserves actuellement connues laissent prévoir sa chute dans une période de dix ans. Les expéditions confiées au rail sont faibles, 48 000 tonnes en 1975.

• AUMD

Ces aciéries ont une production annuelle de 100 000 tonnes de fonte dont plus de 80 % transformées en acier. Cet acier est en majeure partie fourni aux usines Vallourec toutes proches, soit 60 à 65 000 tonnes l'an. Les expéditions confiées au rail sont de 22 000 tonnes/an pour l'acier, 3 000 tonnes/an pour la fonte.

A l'arrivée, les AUMD reçoivent par fer du minerai de fer d'importation ainsi que des mines de Batare, à Cérêt, soit 150 000 tonnes, 38 000 tonnes de résidus et pyri-

tes, 7 000 tonnes de ferraille, 60 000 tonnes de coke et 7 000 tonnes de sable de fonderie.

• Société de la Vieille Montagne

Les usines de cette société produisent annuellement 90 000 tonnes de zinc dont 50 % sont laminés sur place. Ce traitement produit également 50 000 tonnes d'acide sulfurique obtenu par grillage de la blende. A la S.N.C.F., sont confiées au départ 26 000 tonnes de zinc brut, 23 000 tonnes de zinc lamine et 25 000 tonnes d'acide. A l'arrivée, la société reçoit 110 000 tonnes de minéral et 9 000 tonnes de coke.

• Vallourec

Société spécialisée dans la fabrication de tubes en acier sans soudure. Vallourec, nous l'avons vu, travaille avec l'acier fourni par les AUMD. Sa production est de 55

à 58 000 tonnes de tubes, dont 50 000 sont confiées au rail. A l'arrivée, il reçoit 7 500 tonnes de houille par fer.

• Autres trafics

Trois dépôts d'hydrocarbures (Shell, BP, Esso) situés à Fodéz fournissent un trafic de 10 000 tonnes. Enfin, il faut noter trois autres produits qui fournissent un trafic intéressant : le sulfate de baryum utilisé pour la fabrication des peintures des revêtements de sol, soit 30 000 tonnes ; la caséine provenant des carrières Sogerem, de Monteils : 17 000 tonnes, et les granulats provenant des carrières de Bagnac, soit 40 000 tonnes.

Le trafic annuel de l'agence de Capdenac est de 630 000 tonnes à l'arrivée et de 330 000 tonnes au départ, soit au total 960 000 tonnes (1).

45 points de vente voyageurs...

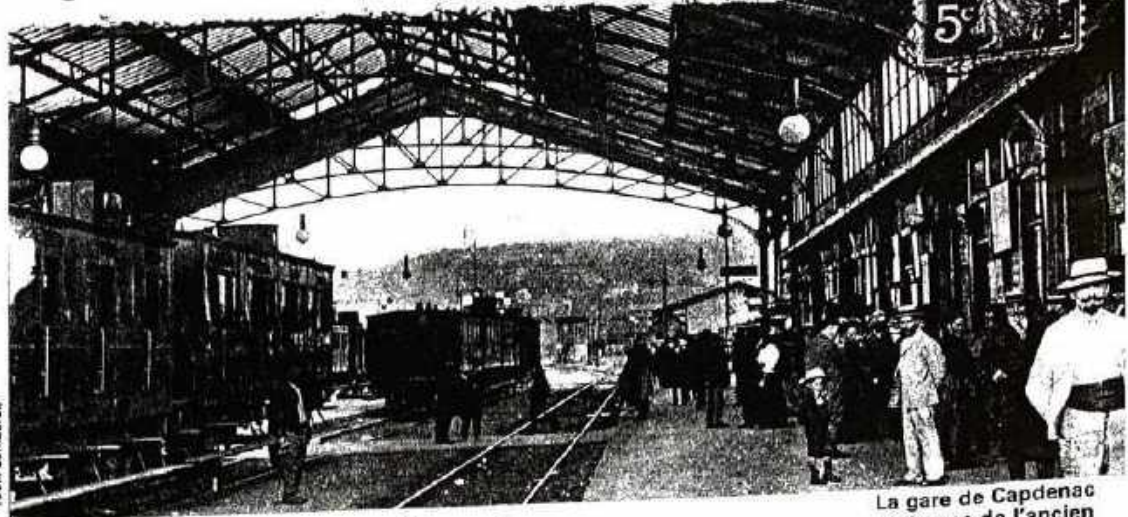
La gare voyageurs de Capdenac et l'agence sont donc les activités survivantes du grand centre ferroviaire qu'était la ville à la fin du siècle dernier et jusqu'à l'électrification du réseau. Nous verrons, par ailleurs, quelle est l'histoire de cette gare dont le bâtiment, bien situé dans la ville, bénéficie de lignes plaisantes ne détonnant aucunement dans l'architecture régionale. Elle offre au voyageur un accueil fort sympathique, ceci lui a valu d'ailleurs d'obtenir le premier prix de la présentation commerciale pour la région de Toulouse.

L'activité de cette gare, l'un des quarante-cinq points de vente voyageurs et des vingt-trois points de vente marchandises de l'agence, en ce qui concerne le trafic voyageurs est fort intéressante. En 1975, 48 000 billets ont été vendus (recette globale 648 000 F), ce qui n'est pas négligeable si l'on considère qu'il s'agit d'une ville de tradition cheminote, habitée de plus de six cent cinquante retraités. Cette vente ne tient pas non plus compte des arrivées et en particulier des nombreux vacanciers qui viennent dans la région avec un billet touristique. Et puis, il y a également ceux qu'ici on appelle : les « curetoupines », les exilés qui reviennent en famille passer leurs congés (les toupines sont des plats de cuisine locaux ; on devine l'image). Enfin, pour les vacances scolaires, un train spécial, celui des petits Rouergats, déposé de gare en gare, les enfants de la capitale venus pour quelques semaines respirer l'air du pays de leurs aïeux.

La gare voit surtout passer des autorails et à plusieurs moments de la journée les trains venant de différentes directions : Brive, Aurillac, Cahors, Toulouse, Rodez, y assurent une correspondance. Cela y crée une animation fort plaisante et toujours décontractée ; beaucoup de voyageurs sont des habitués et se connaissent, on s'interpelle d'un quai à l'autre, on plaisante avec des curieux venus simplement jouir du spectacle depuis la terrasse du buffet sur le quai 1. C'est sur cette image qu'il convenait de fermer ce volet ouvert sur une gare méridionale qui a su, au cours des ans, conserver une tradition d'amabilité et de gentillesse.

Noël Neumann.

(1) Chiffres de 1975 ; 1 200 000 tonnes en



La gare de Capdenac au temps de l'ancien bâtiment voyageurs ; une animation plus rare aujourd'hui.

Le chemin de fer est arrivé à Capdenac... en passant par Londres

par Vauquesal Papin

La loi du 11 juin 1842 avait prévu une ligne se dirigeant « sur le centre de la France par Bourges ». Bifurquant à Vierzon, la ligne devait à l'est vers Roanne et Clermont ; vers l'ouest, elle gagnait Châteaurox et Limoges. Pour desservir le Massif central, aucun projet n'était envisagé. Dix ans plus tard, le 7 mars 1852, une commission composée en majorité de fonctionnaires des Ponts et Chaussées, agissant en collaboration avec des représentants des finances et des mandataires de l'industrie des houillères et du fer, concluait que la création de transports modernes dans le Massif central ferait baisser de moitié le prix du transport des houilles (1).

A l'appui, de nombreuses demandes de concessions avaient été formulées par les usines et, pour le cas qui nous intéresse, par les propriétaires d'Aubin, MM. de Pourtalès et de Seraincourt, ce dernier très lié avec Magne, ministre des Travaux Publics, qui était de Périgueux.

Les dirigeants de la Société d'Aubin demandaient notamment la concession d'une ligne Clermont-Toulouse par Montauban. Mais les Ponts et Chaussées, supputant le coût très élevé de la construction, mettaient en garde le ministre sur l'importance de la participation de l'Etat. Une subvention de 80 %, déclarait l'administration, serait nécessaire en se basant sur un coût d'établissement de 300 000 F par kilomètre..., qui était celui d'autres lignes établies avec des profits plus faciles (2). On devait admettre que, si une ligne était construite, elle serait à voie unique et que, dans ce cas, il ne pouvait s'agir que d'une ligne Clermont-Montauban par Aurillac et Aubin, et d'une ligne Limoges-Périgueux-Agen (3).

(1) Voir « Le Moniteur universel » 1855, p. 89. Rapport sur la situation des mines.

(2) Magne savait d'ailleurs à quoi s'en tenir. Ayant demandé au PO de se charger de la construction d'un Limoges-Agen, l'Orléans avait refusé, en déclarant que son crédit ne lui permettait pas d'envisager une opération aussi délicate.

(3) Un tracé Limoges-Brive-Montauban fut rejeté comme trop rapproché de celui de Clermont-Montauban. Ce choix sera ultérieurement pour Capdenac.

Le désir de satisfaire les populations et de rallier certaines autorités locales au nouveau régime amèneront le ministre des Travaux Publics à brusquer la décision. Dans son rapport, ce dernier se fit l'avocat des lignes à construire « et des grandes industries à vivifier », une phrase facilement comprise par les dirigeants d'Aubin.

Seraincourt comprit fort bien l'avertissement et fit jouer sans perdre de temps ses relations britanniques... Le moment était propice en un temps où les capitaux d'outre-Manche, sévres depuis la crise de 1847, cherchaient à s'investir dans les chemins de fer français.

Les promoteurs anglais

« C'est à Londres qu'on a organisé la Compagnie du Grand Central, et c'est ultérieurement que cette compagnie a réclamé le concours des capitalistes français » (4).

Le 30 juillet 1853, la Compagnie du chemin de fer du Grand Central de France était en effet constituée, après avoir obtenu par décret du 21 avril, à titre définitif et sans subvention, la concession de la ligne de Montauban au Lot avec embranchement sur Marcillac... et d'autres (5). Le décret du 5 avril 1855 qui complétait le réseau concédait avec subvention de deux millions le prolongement jusqu'à Rodez de l'embranchement du Lot à Marcillac.

Le conseil d'administration était présidé par le duc de Morny ; il apportait son appui politique et le concours du Crédit mobilier des Pères.

Les intérêts anglais étaient représentés par de puissants financiers parmi lesquels M. Hutchinson, président du Stock Exchange de Londres, et M. Matthews-Uzielli. Le conseil d'administration avait également accueilli la Ban-

(4) Lettre de Courpon, secrétaire général de la Compagnie, au comte Dubois, directeur de la section des Travaux publics, 18-1-1853. (Archives du Grand Central).

(5) Nous ne parlerons que de la seule ligne qui intéressait Capdenac.

que parisienne, représentée par MM. Delahante et Donon.

Au comité de direction : de Morny, de Seraincourt, maître des forges et conseiller général ; Delahante, le banquier ; Chatelus, ex-chef de division au ministère des Travaux publics, tenaient en main le déroulement des opérations.

La direction des travaux avait été confiée à l'inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées, M. Job. Le siège social de la société se trouvait au 16, place Vendôme, à Paris.

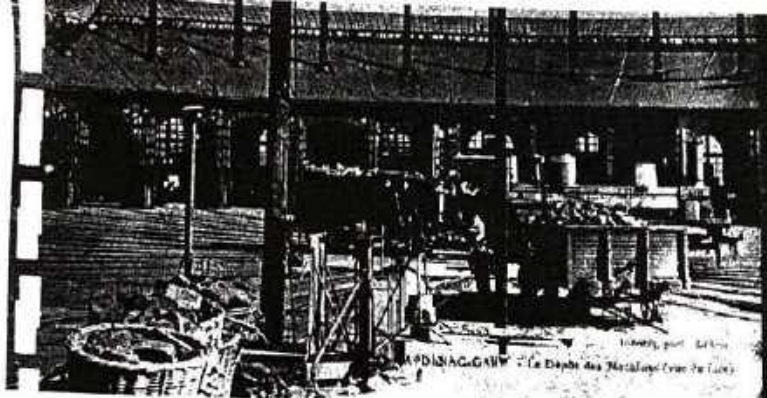
La concession

La loi qui approuvait les trois articles de la convention passée les 2 février et 6 avril 1855 pour l'octroi des concessions au Grand Central fut sanctionnée par décret impérial du 2 mai (BL n° 2683 du 2-5-1855, pp. 828 et suivantes).

On trouve au titre I, paragraphe 4, quelques précisions sur le tracé : « Le chemin de fer de Clermont à Montauban se composera de la première partie concédée de Clermont à la bifurcation du tronc commun sur Le Puy et Aurillac ; de cette bifurcation, il se dirigera vers Massiac, passera à ou près Aurillac, franchira le faite qui sépare le bassin de la Cère de celui du Lot, passera à ou près Figeac et aboutira au Lot où il se raccordera avec la section concédée de Montauban au Lot ». Le nom de Capdenac n'était pas mentionné.

L'acte de concession était assorti d'un embranchement du Lot à Marcillac-sur-Rodez. Au cours de la première assemblée générale des actionnaires, le 15 octobre 1853, le rapporteur laissait paraître les ambitions des dirigeants : « N'est-il pas (...) le prolongement naturel de la ligne de Paris à Clermont vers Aurillac, Montauban, Toulouse... et Foix (6) ! Au moyen d'un embranchement sur Marcillac, il portera à l'activité dans les bassins houillers... de Brassac et de l'Aveyron (...). Les usines de

(6) Connaissant les visées de de Morny sur un transpérigord, on ne s'étonne pas de la mention de cette ville dans le rapport du conseil d'administration.



Le dépôt des machines, jadis.

l'Aveyron assureront à la section de Montauban un mouvement de marchandises important (...). Enfin, les houilles de Brassac et d'Aubin, qui n'ont aujourd'hui que les routes de terre ou des voies navigables fort imparfaites, nous fourniront un tonnage considérable et nous livreront à bon marché le combustible nécessaire pour nos machines. » Rapport tout imprégné d'euphorie financière, classique, somme toute, pour un auditoire d'actionnaires !

Les travaux

La construction, par le choix même d'un tracé se déroulant dans un pays au relief tourmenté et d'une économie pauvre, devait poser aux promoteurs, tout comme aux exécutants, des problèmes multiples. Il semble d'ailleurs que les premiers les aient sous-estimés. Lors des discussions devant le Corps législatif, le comte Joachim Murat avait reproché au gouvernement de n'avoir pas étudié suffisamment un tracé par Cahors et Montauban. Le comte Dubois répondit que ce tracé avait été rejeté par suite de difficultés extrêmes (7). Le tracé par Figeac et Villefranche-de-Rouergue fut donc adopté, et la jonction avec Toulouse y sera maintenue jusqu'à l'ouverture totale de la ligne directe de Brive à Toulouse par Cahors, le 1^{er} juillet 1893. Décision qui placera la gare

de Capdenac sur une grande ligne jusqu'à cette date (8).

Sur la première section, celle de Clermont à Lempdes, les travaux furent exécutés sous la direction de Julien Lacroix, qui avait fait ses preuves antérieurement sur la ligne de Dijon à Besançon.

Dans la séance du 23 janvier 1855, le conseil d'administration annonçait l'ouverture prochaine de la section. Elle était presque terminée jusqu'à Brassac, où la compagnie l'avait arrêtée provisoirement en attendant que l'administration supérieure en fixât le point de raccordement avec le chemin de fer de Bordeaux à Lyon étudié par les ingénieurs de l'Etat. L'ouverture eut lieu le 2 juillet 1855 ; elle sera la seule ligne construite et exploitée par le Grand Central et seulement jusqu'en 1857. Ligne de plaine, sans ouvrages d'art, sa construction n'avait posé aucun problème technique.

Formation de l'« étoile » de Capdenac

Le tracé de Montauban au Lot traversait des terrains très accidentés. Les terrassements et ouvrages d'art sont nombreux, mais la compagnie, optimiste, laisse entendre que la section sera ouverte entièrement le 1^{er} juillet 1856 bien que, déjà, le Grand Central donne des signes d'essoufflement. La ligne ne sera cependant ouverte que le 31 août 1858 : à cette date, la locomotive fera son entrée à Capdenac, mais sous les couleurs

(8) Notons toutefois que cette ligne est reliée longtemps en voie unique, avec vitesse limitée à 90 km/h.

de l'Orléans (9). L'embranchement de Viviez à Decazeville et le prolongement jusqu'à Marcillac seront les premiers sillons du trafic régional pour la gare de Capdenac (10). La ligne atteindra Rodez le 5 novembre 1860. Le 24 octobre 1864, la jonction avec Toulouse se fera à Lexos et avec Albi depuis Tessonnières ; de Figeac à Aurillac le 12 novembre 1866. Du côté de Clermont, on inaugure la section Massiac à Murat le 16 août 1866 et Figeac à Aurillac le 12 novembre. Puis, le 20 juillet 1868, c'est l'ouverture de la dernière section d'Aurillac à Murat qui donne enfin un débouché sur la ligne du Bourbonnais.

Reste la jonction avec Brive, c'est-à-dire avec Limoges et Paris. Mais, si Capdenac est relié à Brive le 10 novembre 1862, il faut encore attendre Limoges par le détour de Périgueux ; ce qui devait conduire au percement de la grande butte qui sépare Figeac de Capdenac.

Le 12 juillet 1866, la ligne directe de Cahors à Capdenac complètera le système ferroviaire dont cette bourgade, inconnue trente ans plus tôt, est devenue le centre, sur le tronçon commun Figeac-Capdenac-Viviez.

La Compagnie d'Orléans, héritière du Grand Central

L'héritage fut partagé avec la Compagnie de Lyon qui reçut les petites lignes de la Loire, la ligne du Bourbonnais et Clermont à Arvant. En réalité, les co-partageants avaient sur les bras une masse de travaux à poursuivre ; mise à part la courte ligne de Clermont à Lempdes et les lignes primitives de la Loire (très imparfaites), tout le reste était à terminer.

Le Grand Central était mort d'une crise de gigantisme ; sa car-

(9) Le « Journal des chemins de fer », numéro du 4 septembre 1856, ne mentionne aucune cérémonie. Sinon qu'à cette occasion la Compagnie du Midi a signé un traité pour l'usage en commun de la gare de Montauban et que la nouvelle ligne desservira trois riches bassins houillers.

(10) L'humoriste pourrait prétendre qu'il n'y a jamais eu de gare à Capdenac, rencontrant en cela le point de vue du géomètre, car la station est bâtie sur le territoire de la commune de Saint-Julien-d'Empere.

casse n'avait pas résisté à une croissance anormale. Pour en sauver les éléments valables, le gouvernement accepta le partage « des os dispersés du géant » (11). Le PO reprenait les lignes du Lot et de l'Aveyron, dont celle de Montauban au Lot avec son embranchement et celle d'Arvant près Lempdes et la rivière du Lot, auxquelles il faut ajouter les sections situées en dehors de ces départements, c'est-à-dire Brive au Lot, Périgueux à Brive, section de la future ligne de Limoges à Agen. Le 23 janvier 1866, le PO s'était déjà rendu acquiescent de la concession de Montuçon à Moulins qui appartenait au Grand Central.

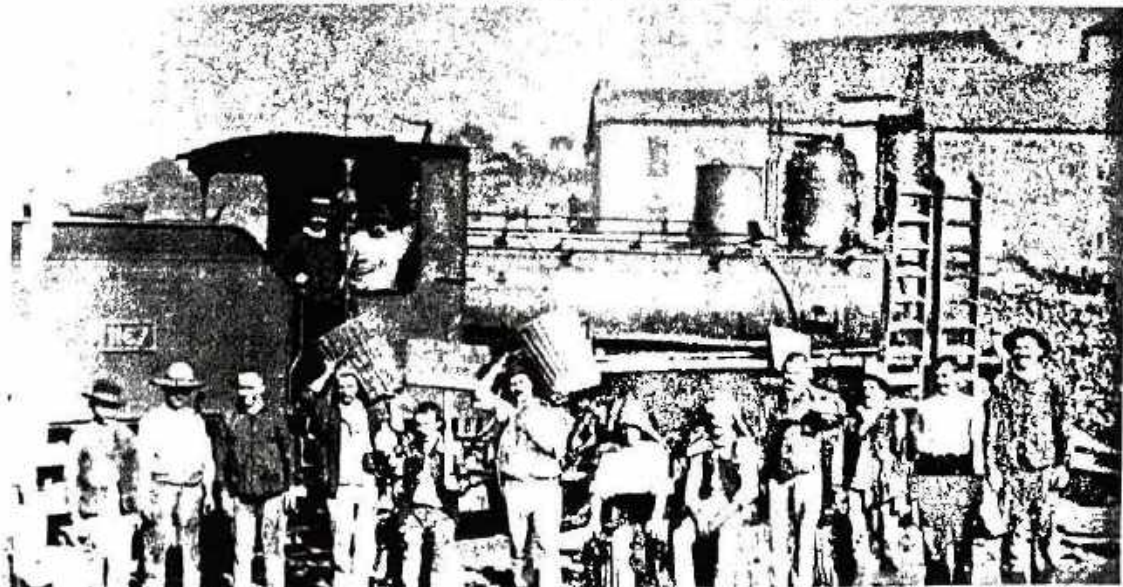
Sur la section du Lot à Montauban, les travaux avaient été menés vigoureusement ; en janvier 1855, les puits du grand souterrain de Saint-Igest étaient descendus à la profondeur de la voie et 250 m de galeries étaient creusés ; d'autres percées étaient en cours dans les gorges de l'Aveyron.

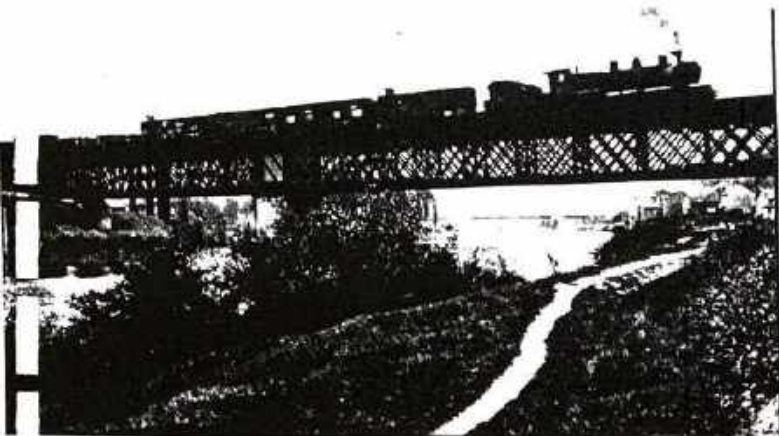
Deux ponts sur l'Alzou et douze sur l'Aveyron étaient construits. Le grand pont sur le Tarn était commencé. Les travaux de l'embranchement de Marcillac étaient adjugés par voie de soumission sur séries de prix. Des difficultés géologiques imprévues ; la mauvaise qualité des terrains, en particulier, retardaient l'avancement ; mais les chantiers restaient particulièrement actifs aux souterrains du Lot, des Forges de Faysses et de La Richardie ; détail à retenir, les entrepreneurs avaient l'obligation absolue de donner au chemin de fer une pente invariable de 15 %. A Viviez, se construisaient les ateliers destinés à l'entretien et à la réparation du matériel. En mai 1856, les grosses difficultés avaient été surmontées, quinze ponts sur l'Aveyron étaient fondés ; deux entièrement terminés. La construction du grand pont sur le Tarn avançait régulièrement : quatre arches étaient clavées et les piles des trois autres atteignaient la hauteur des voûtes. Sur les vingt-cinq tunnels qui comportaient la ligne — longueur totale : 4 700 m — douze étaient ouverts de bout en bout.

Toutefois, les difficultés subsistaient sur l'embranchement des Forges d'Aubin à cause des terrains bouleversés, imprégnés de sources et coupés de bancs glissants. La situation était meilleure entre Les Forges et Marcillac. Sur le dernier rapport à l'assemblée générale des actionnaires du Grand Central, daté du 11 juin de cette même année, on peut y lire ceci : « La section du Lot à Montauban commence actuellement à Capdenac ou aboutit la ligne de Clermont à Montauban par Figeac ; c'est en même temps l'origine de l'embranchement du Lot à Marcillac et à Rodez. La longueur de la section est de 130 km ; celle de l'embranchement est de 48 km jusqu'à Marcillac. »

(11) Avoicenne. Dans les projets du Grand Central il est prévu des lignes de Paris à Tours par Vendôme ; Tours aux Sablons ; Tours à Montuçon et à Clermont-Ferrand ; Nantes à Poitiers. Le Gouvernement à Guéret ; de Bordeaux à Périgueux, Brive, Brnoüe, Le Puy, Saint-Etienne ; de la construction d'un réseau primitif. « Le mot de Talleyrand ne compte pas ! » La « gare » n'est qu'une structure fragile. Elle ne résiste pas quatre ans à cette bulime concessionnaire. (Voir le rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale, 1-5-1856, c. 23 et 24.)

Une équipe de « charbonniers » devant une 040 (série 1141 à 1258) du PO.





Le pont de Capdenac... (Collection Lacombe.)

... et la gare de Figeac sous la vapeur

Sur l'état des travaux, le rapport dit : « (que) la ligne principale est en voie d'achèvement et les rails (seront) posés à la fin de cette campagne. »

Le cubage total des terrassements était, à cette date, de 5 200 000 m³, il en restait 600 000 à faire ; on espérait que trois mois de travail suffiraient.

« Les souterrains sont au nombre de vingt-six (...), leur développement total est de 4 400 m. Tous sont percés ; les revêtements intérieurs en maçonnerie sont parvenus à divers degrés d'avancement sur 2 200 m et sont complètement terminés sur une même longueur.

« Les grands ouvrages d'art se composent de vingt-sept ponts ; l'un de ces ouvrages, le viaduc sur le Tarn, est achevé (...); sur les vingt-six autres ponts qui traversent les rivières de l'Aveyron et de la Diège, quatre seulement restent à claver.

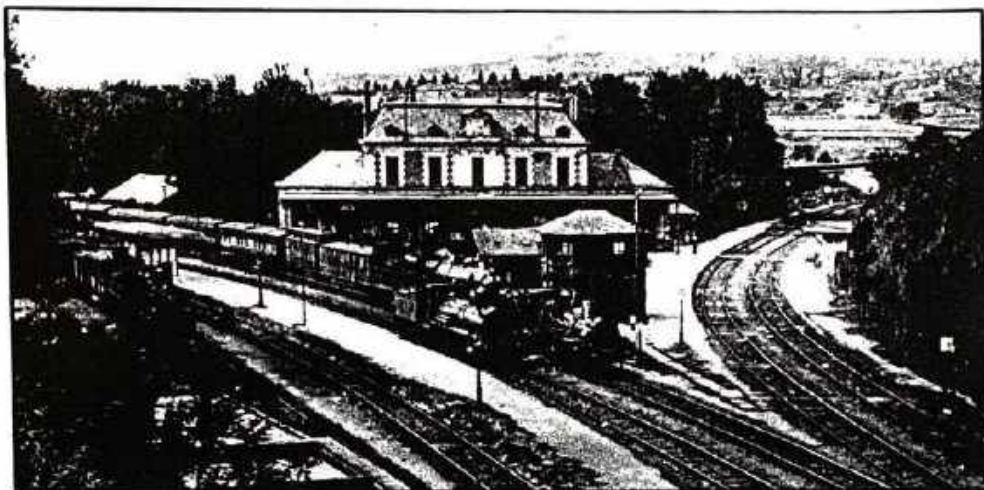
« La voie est peu avancée ; il

ne reste plus qu'à terminer la section de Decazeville et de Cransac. « On (avait) commencé l'exploitation entre le Lot et Les Forges-d'Aubin sur 12 km, et à 7 km au-delà jusqu'à Aussibats, pour le transport des minerais. Il ne s'agissait que d'un service intérieur pour les fers, fontes et matériaux destinés à la construction du Grand Central, expédiés plus loin par la batellerie du Lot. On informait également que l'embranchement de Decazeville (sera) terminé à la fin d'octobre (...), mais que les gares ne seront pas prêtes pour commencer le service des voyageurs avant la fin de l'année. »

Pour la section de Brive au Lot, les études des projets étaient en cours. Toutefois, on avait entre-

pris le percement d'un souterrain de 2 114 m à Brive et un autre de 1 034 m à Figeac. L'embranchement de Rodez était l'objet d'une bonne activité. Les terrains étaient achetés, sauf sur quelques kilomètres près de Rodez. Les terrassements se montaient à 2 500 000 m³, dont la moitié était faite. Les ouvrages d'art étaient en cours. Le grand viaduc de Saint-Christophe terminé ; ceux de Valady et Souyri s'élevaient à 10 m au-dessus du sol. Les quatre souterrains étaient moins avancés : 451 m seulement ouverts en grande galerie sur 1 231 m. Le rapport mentionnait de grandes difficultés d'assainissement pour empêcher les glissements et les affaissements de terrain.

Après la signature de la convention du 11 avril 1857, l'administration du Grand Central conserva la gestion des travaux pour le compte et sous le contrôle des



n'y a que 11 km posés sur 130, mais les rails, les traverses et le ballast sont sur place. »

Sur l'embranchement de Marcillac, la situation était la suivante : sa longueur totale jusqu'à Rodez était 73 km, y compris ceux de De-

cazeville et de Cransac. « On (avait) commencé l'exploitation entre le Lot et Les Forges-d'Aubin sur 12 km, et à 7 km au-delà jusqu'à Aussibats, pour le transport des minerais. Il ne s'agissait que d'un service intérieur pour les fers, fontes et matériaux destinés à la construction du Grand Central, expédiés plus loin par la batellerie du Lot. On informait également que l'embranchement de Decazeville (sera) terminé à la fin d'octobre (...), mais que les gares ne seront pas prêtes pour commencer le service des voyageurs avant la fin de l'année. »

Pour la section de Brive au Lot, les études des projets étaient en cours. Toutefois, on avait entre-

pris le percement d'un souterrain de 2 114 m à Brive et un autre de 1 034 m à Figeac. L'embranchement de Rodez était l'objet d'une bonne activité. Les terrains étaient achetés, sauf sur quelques kilomètres près de Rodez. Les terrassements se montaient à 2 500 000 m³, dont la moitié était faite. Les ouvrages d'art étaient en cours. Le grand viaduc de Saint-Christophe terminé ; ceux de Valady et Souyri s'élevaient à 10 m au-dessus du sol. Les quatre souterrains étaient moins avancés : 451 m seulement ouverts en grande galerie sur 1 231 m. Le rapport mentionnait de grandes difficultés d'assainissement pour empêcher les glissements et les affaissements de terrain.

V. P.

L'activité ferroviaire à Capdenac en 1976

AINSI que nous l'avons précisé par ailleurs, la situation géographique de Capdenac « centre d'étoile », lui vaut d'assumer un rôle encore important dans le trafic des voyageurs et des marchandises. Deux services, disposant chacun d'une centaine d'agents, en sont les éléments essentiels : la gare et le dépôt.

Gare de correspondance voyageurs et triage

Pour les voyageurs, trois relations aller et retour quotidiennes sont assurées en moyenne sur chacun des branches de l'étoile.

La préfecture (Rodez) est à soixante-dix minutes ; le siège de la région S.N.C.F. (Toulouse) à 2 h 30 ; Toulouse est, d'ailleurs, un pôle d'attraction pour le travail et les études.

Une relation en voitures directes est assurée de nuit avec Paris (rame Toulouse-Paris et vice versa) ; le train prend au passage une rame Rodez-Paris.

De jour, les « Capitole » mettent Capdenac à 5 h 20 de Paris (soit 110 km/h de moyenne) avec correspondance à Brive.

L'activité marchandises est concentrée au triage qui fonctionne en 2 x 8 et débranche jusqu'à quatre cents wagons par jour. Les trains reçoivent de Toulouse - Saint-Jory et Limoges sont triés pour les gares de l'étoile et inversement. Soixante-neuf mille quatre cent quarante-deux wagons ont été expédiés en 1975 (le trafic du local est très faible).

La gare dispose de trois postes d'aiguillage : deux pour les voies principales, un au triage.

Dépôt

C'est un dépôt-relais, établissement dépen-



(Photo Noël Neumann.)

dant de la direction régionale de Toulouse, au même titre que l'agence Exploitation. Ses agents (cinquante conducteurs, dix-huit élèves et des agents en second) conduisent les diesels 67000 de Limoges et 66000 de Toulouse, ainsi que les autorails 2800 de Toulouse et 2400 de Limoges. Rayon d'action : Brive, Rodez, Toulouse, Cahors et Séverac-le-Château.

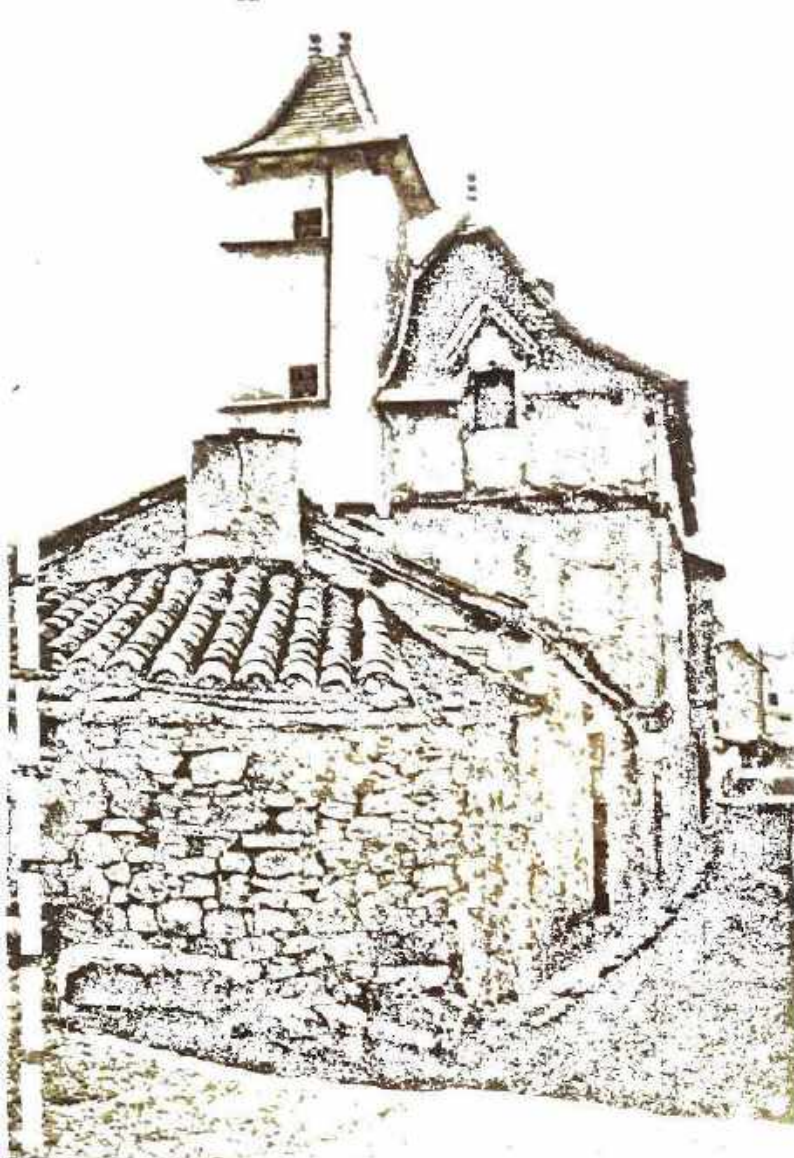
Douze agents administratifs et chefs de traction assistent le chef d'établissement.

Autres activités

Indépendamment de ces deux pièces maîtresses, on note l'activité :

- du poste d'entretien, rattaché à l'entretien de Toulouse, qui assure avec dix-huit agents les révisions, les visites (en 3 x 8), ainsi que le démontage de wagons radés ;
- du service de l'Équipement, dont le chef de district est basé à la section de Figeac ;
- de la résidence agents de trains (une dizaine d'agents) ;
- du SERNAM, dont le centre de messageries de Rodez assure une desserte quotidienne chez les clients locaux ; le plus important étant la fabrique de conserves Raynal-Roquelaure.

La photo de couverture permet de situer la plupart de ces centres.



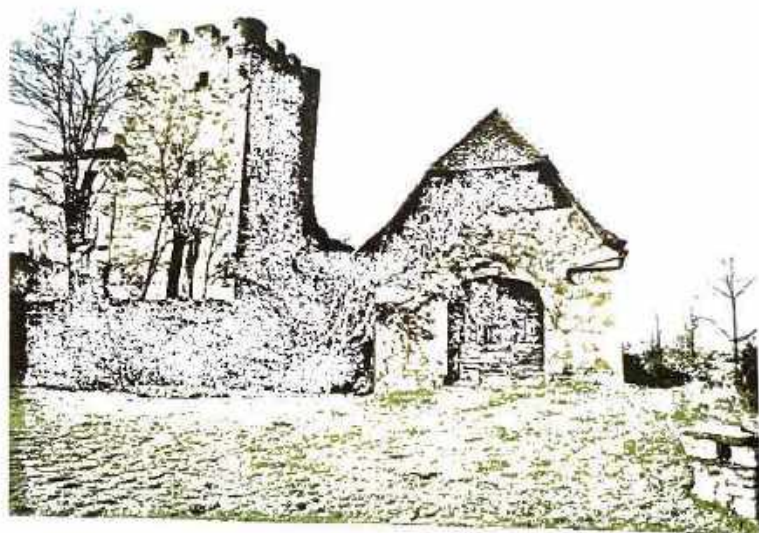
A Saint-Julien-d'Empare, ancien chef-lieu de la commune de Capdenac-Gare, cette vieille maison du XVIII^e siècle.

(Photo Michel Menas.)



Capdenac-le-Haut, l'Uxellodunum de la Gaule, est une charmante cité, dominant de cent vingt mètres la vallée du Lot.

(Photos Noël Neumann.)



Manœuvre sur le pont du Lot à la sortie Nord de la gare de Capdenac. On remarquera l'entrée du tunnel de la ligne de Figeac.

(Photo Bernard Collinze.)

