

CARJAC (Lot). — La Gare. Vue de l'Intérieure

Spoorzoeken in de Lot

De onzekere toekomst van de Quercyrail

Bijzondere ontdekkingen doe je vaak bij toeval. Zoals in de Lot, waar een toeristisch uitstapje naar Saint-Cirq-Lapopie plotseling een andere wending krijgt na het ontwaren van een afgedankte spoorlijn. Welk verhaal schuilt er achter dit geheimzinnig stuk cultureel erfgoed? En waarom werd het weer aan de natuur prijsgegeven?

TEKST: ANDY ARNTS • BEELD: ANDY & SUSAN ARNTS



Saint-Cirq-Lapopie



Le tunnel de Coudoulous vóór 1944

HET HOOGGELEGEN SAINT-CIRQ-Lapopie staat al jaren met stip genoteerd op de lijst van Les Plus Beaux Villages de France. Nu zijn dat er wel meer (155 in totaal), dus zo bijzonder is dat niet. Vooral omdat de Lot, het departement waarin het dorpje ligt, sowieso sterk op deze erelijst vertegenwoordigd is. Toch verkozen de Franse televisiekijkers juist Saint-Cirq-Lapopie unaniem tot Le village préféré des Français, naar aanleiding van een

speciale uitzending in 2012. Reden dus om eens een omweg te maken naar dit robuuste bergdorp met zijn vrolijke naam en magnifieke vergezichten over de Lot-vallei.

Die omweg begint als we vanuit Cahors de D653 nemen, die rustig met de rivier de Lot meeslingert en bij het dorpje Vers afbuigt naar de D662. Het is een schilderachtige route die ons voortdurend een blik gunt op de majestueuze Lot, die ver weg in de Lozère ontspringt, om uiteindelijk bij Aiguillon in de Garonne te stromen. Toch is het gaandeweg niet langer de Lot, maar een opmerkelijke spoorlijn die de aandacht trekt. Opmerkelijk omdat het traject, ondanks de waarschuwingsborden met *signal automatique* een uitgestorven indruk maakt. De rails ligt er op de spoorwegovergangen weliswaar nog keurig bij, maar zodra je daar even opzij kijkt, zie je dat de

lijn is overwoekerd door hoge grassen en wilde struiken. Ook de luiken van de spoorweghuisjes lijken al jaren definitief gesloten en zijn grotendeels begroeid met klimop. De natuur is hard op weg om dit ooit door mensenhanden aangelegde tracé te heroveren. Wat is er gebeurd met deze spoorlijn en waarom is hij, toen hij buiten gebruik raakte, nooit weggehaald?

Een fascinerend mysterie

Het antwoord op deze vraag laat nog even op zich wachten, want we zijn nog lang niet bij ons hotel in Tour-de-Faure – ook al zo'n dorp waar je alleen al vanwege de naam zou willen wonen en dat fraai uitkijkt op Saint-Cirq-Lapopie. Wellicht dat het hotelpersoneel ons meer kan vertellen over de verlaten spoorlijn. Alles duidt er namelijk op dat niet alleen de D653 en de D662, maar ook de rails de krommingen van de rivier volgen. Soms is de spoorbaan een paar kilometer uit het zicht, dan ineens duikt hij weer op.



Kijk, daar komt hij weer tevoorschijn uit een donkere tunnel en steekt hij via een roestige spoorbrug de Lot over om zijn weg aan de andere kant van de rivier te vervolgen. Maar niet voor lang, want enkele kilometers verderop passeren we opnieuw een spoorwegovergang en blijken we dus weer allebei aan dezelfde kant van de Lot te zitten. Zo eist deze geheimzinnige spoorlijn steeds meer de aandacht op en degradeert hij het natuurschoon van de Lot-vallei en onze bestemming Saint-Cirq-Lapopie tot bijzaak. Niets is tenslotte fascinerender dan het mysterie.

Net voordat we het riviertje Le Célé oversteken, voelen we weer rails onder de banden. En ja hoor, links staat weer zo'n verroeste spoorbrug.



Le tunnel de Coudoulous anno 2016

Alleen nu niet in de verte, maar pal langs de D662. En als we tien meter verderop de tunnel induiken, doet de spoorlijn dat ook. Hij volgt ons. Hij daagt ons uit, alsof hij wil uitroepen: 'Schrijf eens een artikel over mij, want ik kan het gebruiken!'

Zodra we de tunnel uitkomen, scheiden onze wegen en draaien we links de berg op richting Tour-de-Faure. Wij gaan naar hôtel Le Saint Cirq, terwijl de spoorlijn verder koers zet in westelijke richting. Het onderzoek kan beginnen.

Er volgde een bloeiende periode voor het treinverkeer tussen Cahors en Capdenac, die evenwel niet zonder tegenspoed gepaard ging

Bloeiperiode van de spoorlijn

'Die spoorlijn? Ja, die is al sinds eind jaren tachtig niet meer in gebruik,' vertelt Marie Viven, de eigenaresse van het hotel. 'Hij werd gebruikt voor personen- en vrachtvervoer. Maar de belangstelling nam af, dus hebben ze hem gesloten.'

Ze haalt haar schouders op. Niet om aan te geven dat het haar niet interesseert, maar als blijk van onmacht. Haar ogen spreken echter een andere taal: natuurlijk zou ze graag zien dat de Quercyrail, want zo heet de lijn, weer in ere wordt hersteld. Dat is alleen maar goed voor het toerisme.

Aan de hand van krantenartikelen die de afgelopen jaren in de

regionale krant *La Dépêche du Midi* zijn verschenen en andere online media, worden de geschiedenis en het lot van de verwaarloosde Quercyrail snel duidelijk. Het blijkt om een 70 kilometer lange spoorlijn te gaan die de stations van Cahors (Lot) en Capdenac (Aveyron) met elkaar verbindt. De jaartallen boven de tunnels duiden al op een oud traject. Zo werd de tunnel bij Saint-Géry tussen 1880 en 1883 aangelegd en de tunnel die direct aansluit op de brug over Le Célé (Le tunnel de Coudoulous) tussen 1882 en

betekende voor de twee monumentale hoektorens die de brug over Le Célé markeerden en die op oude postkaarten nog te zien zijn.

Sluiting en verval

Toen na de oorlog de welvaart geleidelijk aan toenam en steeds meer Fransen een eigen auto konden aanschaffen, betekende dit een forse aderlating voor het passagiersvervoer van de Quercyrail. Al halverwege de jaren zestig bleek het niet langer meer rendabel om het treinverkeer te handhaven en in 1966 werd besloten om de lijn te sluiten. Dankzij de inspanningen van de latere president George Pompidou, toen nog raadslid in Cajarc, een van de plaatsjes waar de trein langskomt, werd dit besluit voorlopig uitgesteld.

Maar eigenlijk was het een gelopen race. Uiteindelijk werd de lijn in 1980





Spoorwegovergang bij Saint-Géry



gesloten voor het passagiersvervoer en in 1989 voor het vervoer van goederen. Niettemin bleef het traject intact en werd de Quercyrail tijdens de zomermaanden nog incidenteel ingezet als toeristische attractie. Helaas zonder veel succes. De kosten voor het reguliere onderhoud van de oude spoorlijn werden steeds hoger, waardoor op 9 juni 2011 definitief het doek viel voor dit eens zo levendige tracé.

Zo raakte de lijn van Cahors naar Capdenac al spoedig in verval en overwoekerd door struikgewas. Dit tot ongenoegen van twee partijen die al jaren met lede ogen aanzien hoe de ijzeren spoorbruggen over de Lot steeds verder verroesten en de natuur zich tot nieuwe eigenaar van de lijn heeft gekroond. Je zou ze de conservatieven en de progressieven kunnen noemen. En hoewel ze allebei hetzelfde doel nastreven – de redding van het parcours – hebben ze daar uiteenlopende ideeën over.

L'association du train Quercyrail is van mening dat met de ontmanteling van de spoorweg een belangrijk stuk cultureel erfgoed verloren gaat

Toekomstplannen

In 2013, twee jaar na de sluiting, lanceerde le Conseil général du Lot een ambitieus project om de lijn om te toveren tot een *voie verte*, een keurig aangelegd fietspad dat het fietstoe-risme in de streek een flinke duw in de rug zou moeten geven. Kosten van deze operatie: 25 miljoen euro. Probeer daar maar eens een investeerder voor te vinden, want het departement zelf heeft er onvoldoende budget voor.

Tegenover dit 'groene plan' staat l'association du train Quercyrail, een vereniging van fervente treinliefhebbers die van mening is dat met de ontmanteling van de spoorweg een belangrijk stuk cultureel erfgoed verloren gaat. Zij zetten zich dan ook harts-tochtelijk in voor een grondige renovatie en het opnieuw in gebruik nemen van de lijn. Onderhandelingen met de SNCF hebben er echter alleen maar toe geleid dat het demonteren van veiligheidsvoorzieningen bij spoorwegovergangen voorlopig wordt gestaakt. Of ze veel verder zullen komen is ook maar sterk de vraag, want de kosten voor eerherstel van de Quercyrail worden geschat op ongeveer 30 miljoen euro. Ook het conservatieve kamp wacht dus gespannen op het moment dat er een suikeroom opstaat die het benodigde bedrag even overmaakt. Tot

die tijd houden de vrijwilligers van l'association du train Quercyrail zich onledig met het gezamenlijk snoeien van delen van de spoorbaan, want je weet maar nooit.

Al met al lijkt de natuur dus aan het langste eind te trekken. En eerlijk is eerlijk; zo'n verwaarloosde spoorlijn heeft natuurlijk best wel iets bekoorlijks. Het is dezelfde mysterieuze, bijna lugubere charme die ook rond verlaten, in verval geraakte fabriekspan-den hangt en waar je de ziel van het verleden nog kunt voelen. De natuur is bezig om van de Quercyrail een fascinerend openluchtmuseum te maken, inclusief oude treinstellen. In de buurt van Saint-Géry staan ze nog gewoon op de rails, troosteloos verloren in het veld, groen uitgeslagen en veelal vol graffiti. Alsof de passagiers er in alle haast uit moesten vluchten. Zou het misschien een idee zijn om juist deze wagons, die vijf jaar geleden aan het spel der elementen werden prijsgegeven, tot toeristische attractie te verheffen? Eén ding is zeker: de Quercyrail blijft de gemoederen onverminderd bezighouden.