

**Durée** : 2h (marche)

**Longueur** : 7 km

**Difficulté** : Facile

**Dénivelé cumulé** : 17 m

**Balisage** : Jaune (PR)

## La boucle de Livinhac le Bas



**Situation** : Départ du Mat 22 **parking de la locomotive** (Extrémité Est de la rue de la République)

**La fille du rail**: Avec sa gare, son pont Eiffel, son port, ses tunnels fluvial, routier et ferroviaire, le site de Capdenac offre une synthèse exceptionnelle de la révolution des transports du XIXème et du début du XXe siècle.

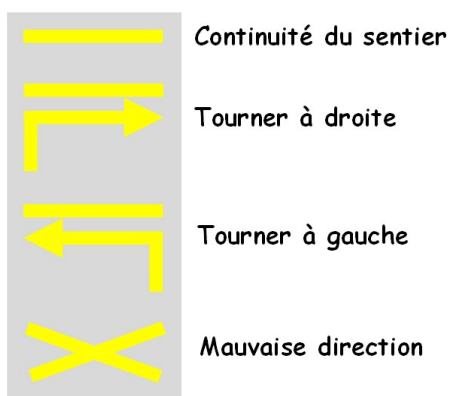
Avant 1858, il n'y a dans la vaste plaine qui s'étend du moulin d'Assier à Saint Julien d'Empare, que quelques hameaux disséminés. Le Lot, aménagé avec chaussées et écluses est alors la voie commerciale principale permettant l'expédition vers la Garonne et Bordeaux. Le trafic du charbon extrait du bassin d'Aubin-Decazeville atteint alors plus de 50 000 tonnes/an.

En 1857, la compagnie du Grand-Central décide d'établir à Tinsou l'aboutissement de la ligne de chemin de fer venant de Montauban. Cette décision bouleverse les modes de transports et fait naître en moins d'un demi siècle la ville de Capdenac-gare.

Rapidement en effet, la ligne de Montauban est complétée jusqu'à Saint-Christophe. Le pont Eiffel jeté sur le Lot permet l'ouverture de la ligne Capdenac-Figeac-Aurillac. En 1866, la jonction Paris-Toulouse par Capdenac est accomplie. En 1866 c'est au tour de la ligne Capdenac-Cahors. Le fer supplante le fleuve. L'étoile ferroviaire de Capdenac est née. En 1920, le chemin de fer emploie 1100 cheminots sur les 4300 habitants de la nouvelle ville.

### **Pour rester sur le bon chemin**

PR



Topoguide réalisé avec le concours de CCA Capdenac Rando 12, de l'Office de Tourisme du Pays de Figeac et de mairie Capdenac-Gare

**GRAND  
FIGEAC**  
 *Vallées du Lot et du Célé*   
**TOURISME**

