

LA GARE DE CASSENEUIL

PÉRIODE 1925/1946

La gare de CASSENEUIL, se trouvait sur la ligne de VILLENEUVE S/LOT à FALGUEYRAT, à 30 Kms environ de cette dernière ville.

Le début des travaux pour la construction de cette ligne remonte vers les années 1905. A ce moment là on construisait beaucoup de lignes de Chemin de Fer, qu'on appelait : lignes électorales.

En effet à cette époque, parmi les promesses au moment des élections des députés ou sénateurs, figurait en bonne place la construction d'une nouvelle ligne de Chemin de Fer.

A VILLENEUVE S/LOT, c'est Monsieur Georges LEYGUES qui devint par la suite, Ministre de la Marine, qui fût à l'origine de notre voie ferrée.

Les travaux (terrassements, remblais) n'étaient pas suivis. On en faisait un peu avant et après les élections, ce qui explique que la gare de Casseneuil construite vers 1922, n'ait été ouverte qu'en décembre 1925 au trafic voyageurs et marchandises.

L'Usine Senchou qui expédiait et recevait les colis et les wagons, soit à Villeneuve S/Lot, soit à Sainte-Livrade, eût dès lors beaucoup plus de facilités pour ses transports.

Une autre Usine, les T.L.H. qui était une filiale des Tréfileries et Laminoirs du Havre fut transférée à proximité de la voie ferrée en 1927. Un embranchement particulier assez important relia la gare à cette nouvelle Usine. Ces deux Usines firent un trafic départ et arrivée important.

Les commerçants et particuliers expédiaient et recevaient aussi des marchandises.

Pour les voyageurs, il y avait 5 trains dans chaque sens les jours ordinaires, mais pour les foires de Villeneuve S/Lot des trains spéciaux étaient mis en service entre cette ville et Falgueyrat, aller et retour, et ils étaient très fréquentés.

On pouvait aller à Bordeaux par Falgueyrat, mais c'était assez long, et on prenait plutôt le train à Villeneuve S/Lot par Tonneins et Marmande.

Par contre, on pouvait prendre à Casseneuil, un train à 5 h 30 par Falgueyrat, qui arrivait à Paris vers 17 h 00, ce qui n'était pas mal pour l'époque.

Lors de la guerre 1939-1945 dès le début 1940, le service voyageurs fût supprimé sur la ligne, et seul le tronçon Villeneuve-Casseneuil subsista pour les marchandises.

Pour les clients, compte tenu des restrictions, cela ne changea pas beaucoup le trafic marchandises.

PÉRIODE 1946/1970

Après la guerre, le trafic augmenta jusqu'en 1950, et se maintint jusqu'en 1960 ou la concurrence routière se fit vraiment sentir.

La Maison Senchou expédiait des wagons de conserves de viande et légumes et par plus petites quantités (détail et petits colis) des conserves aussi.

Pour ce trafic c'était très irrégulier, cela allait de 50 à 200, 300 ou 1000 colis dans la journée. Un jour de 1956, il fût expédié 2000 colis. Il est vrai que c'était exceptionnel.

A l'arrivée, l'Usine de conserves Senchou, recevait des wagons de boîtes vides soit de Périgueux, soit de Chantenay (Loire Atlantique) des haricots secs, de la houille, des frigos (Nantes, Strasbourg, etc...). En détail, petits colis, des abats de porc, des lamproies, et toutes sortes de matériaux pour le fonctionnement de l'Usine, de 20 à 100 colis par jour en moyenne.

L'Usine des Tréfileries et Laminoirs du Havre jusqu'à sa fermeture en 1964 pour cause de restructuration, comme on dit aujourd'hui, recevait à peu près tout par le rail : rames de fil de fer par 120 ou 240 tonnes de Longwy, de la Chiers, etc... de l'acide de St-Fons (Rhône) coke et houille de Carmaux et Decazeville, machines diverses par wagons.

A l'expédition : wagons de pointes, de fil de fer galvanisé, fil de fer barbelé, fil ordinaire, etc...

Par détail et petits colis, au départ et à l'arrivée, mêmes marchandises. L'usine fabriquait tous ces produits, et occupait à temps complet environ 80 personnes, hommes et femmes.

Au moment des galvanisations du fer, la journée des 3 x 8 était appliquée ce qui veut dire que les machines et les fours fonctionnaient sans interruption pendant plusieurs semaines.

La gare de Casseneuil recevait aussi des wagons d'engrais pour Cancon, Monbahus, Saint-Pastour et Casseneuil, des machines agricoles pour Cancon, Saint-Pastour, Moulinet, et aussi des wagons et colis pour les particuliers du bourg, et des environs. Le tonnage des wagons expédiés et reçus était environ de 1000 à 1100 tonnes par mois, et de 900 wagons par an.

Les recettes s'élevaient à environ 50 millions d'anciens francs par an jusqu'en 1962.

En 1964, une filiale de la S.N.C.F. (le S.E.R.N.A.M.) s'occupe du détail et petits colis, départ et arrivées. De ce fait tous les colis, sauf wagons, furent arrêtés à la gare d'Agen (gare centre) et livrés par camion dans toute la région. Ceci fût fait dans toutes les gares importantes de France.

Au départ, les colis étaient aussi pris chez les expéditeurs. De cela il résulta que les petites gares prirent moins d'importance, beaucoup furent déclassées et enfin fermées, comme à Casseneuil. C'est une politique ferroviaire contestable !! Je ne pense pas que les colis arrivent plus vite maintenant qu'en 1964.

Il faut dire que jusqu'en 1950 les machines à vapeur du dépôt d'Agen assuraient la traction des trains jusqu'à Casseneuil.

Au début de cette année là, ce furent les locotracteurs à moteur diesel de 150 CV qui appartenaient à notre service Exploitation qui assurèrent le service Villeneuve S/Lot - Casseneuil aller et retour.

Ils pouvaient remorquer 300 Tonnes, ils étaient plus économiques que les machines à vapeur, étant conduits par un seul agent, et pour d'autres motifs aussi. Malgré cela, il y avait des jours quand le tonnage attendu était important (rames de fil) 240 tonnes, sans compter les autres wagons complets, il fallait commander un train spécial, ce qui faisait 2 trains aller et retour, ces jours là.

Il fallait compter par exemple 12 wagons, 240 tonnes de fil + 120 tonnes environ (poids des wagons) = 360 tonnes pour une rame de ce poids.

La gare de Casseneuil a été fermée au trafic le 07 décembre 1970.

Les wagons seuls furent livrés en gare jusqu'au 25 février 1971, mais la comptabilité était assurée par la gare de Villeneuve S/Lot. Au mois de décembre 1974, les rails et les traverses étaient enlevés.

C'est la fin de l'époque ferroviaire à CASSENEUIL.

Je suis parti à la retraite le 1 er janvier 1962. A cette époque j'aurais pu faire un exposé plus complet, mais habitant encore à proximité de cette ancienne gare, j'ai pu me tenir un peu au courant.

J'avais pris mon service de Chef de gare, le 1 er juin 1946, ce qui fait que je connais mieux la période 1946-1970. Nous étions deux agents jusqu'en 1954, après cette date la comptabilité ayant été bien simplifiée.

Je voudrais terminer et sans parler de ceux qui nous ont succédé et qui ont beaucoup moins de travail, que notre métier était pour beaucoup d'entre nous, un véritable sacerdoce. Nous étions des "mordus du Chemin de Fer," et malgré un travail incessant, nous avons une conscience professionnelle à toute épreuve, même si nous n'avons jamais été récompensés de nos peines.

*Monsieur CAMBONIE,
Ex Chef de Gare de Casseneuil.*

