

## LA GARE DE CASSENEUIL

*Je voudrais considérer 2 périodes :*

- 1°) 1946 - 1954 avec 2 agents
- 2°) 1954 - 1962 où je me suis retrouvé seul

### **1°) Première période 1946-1954**

Un agent qui avait le grade de facteur (rien à voir avec celui de la poste) était attaché en permanence à la Gare.

Il avait des fonctions multiples. Il était chargé de la propreté des locaux, et de leur entretien (balayage, nettoyage, lavage des carreaux, entretien des appareils de chauffage et de celui-ci en hiver, balayage des trottoirs, désherbage, etc...). Mais il était beaucoup plus qu'un simple manoeuvre.

En effet, il avait une caisse personnelle et s'occupait de la comptabilité des wagons et colis au départ, ainsi que des colis à l'arrivée et des renseignements divers, tarifs, horaires voyageurs, etc... Il versait tous les soirs sa recette à la Caisse Centrale (wagons reçus à l'arrivée et divers encaissements). Toute la comptabilité du jour était inscrite sur un grand livre appelé "Situation Générale" où figuraient les débits, les crédits, les soldes divers.

Il y avait de nombreux livres et comptes à tenir bien à jour.

Nous conservions les souches de tous ces états qui étaient adressés aux différents bureaux de Paris, Bordeaux ou Agen, et il fallait respecter les dates d'envoi. Nous avions encore à faire des statistiques longues et complexes.

La Maison Senchou ainsi que les Tréfileries et Laminoirs du Havre avaient un compte courant sur lequel on inscrivait toutes les sommes dues. Ils étaient réglés tous les 10 jours. Senchou payait par chèques, et nous faisons un virement sur notre Caisse Centrale de Paris pour les T.L.H. .

Notre comptabilité était vérifiée deux fois par an par un Inspecteur de comptabilité de Bordeaux, pas toujours le même, et une fois par un Inspecteur de Paris.

Nous n'étions jamais avertis de leur venue. Ils restaient au moins une journée entière chaque fois. Ils vérifiaient un mois donné, ce qui était assez long, car ils faisaient des recouplements et vérifiaient aussi les statistiques.

Nous possédions un livre ou registre d'inspection où ils consignaient leurs remarques : tenue de la comptabilité, gestion et les principales infractions aux règles de comptabilité prescrites par les règlements. Il fallait évidemment en tenir compte et ils notaient aussi la tenue générale de l'établissement. En général ils n'étaient pas familiers et peu amènes.

Le Chef de Gare représentait la S.N.C.F. et il était responsable des bâtiments et des aiguillages (12 à Casseneuve) . Le facteur était aussi chargé de leur entretien et graissage.

La comptabilité du facteur devait être vérifiée une fois par mois par le Chef de Gare qui rendait compte, chiffres à l'appui à l'Inspection d'Agen.

Le Chef d'Etablissement était aussi chargé des relations avec les principaux clients, et leur donnait des renseignements. cela m'amène à dire que les 2 agents de la gare devaient être qualifiés pour pouvoir répondre à tout ce qui concernait les horaires divers, trafic, (y compris International), colis postaux et wagons et les taxations en connaissant les tarifs et barèmes nombreux.

Il faut dire que dans une gare importante, chaque employé avait une toute petite partie du travail d'ensemble, tandis que dans une gare, petite ou de moyenne importance, il fallait plus de connaissances ferroviaires.

Le Chef de Gare était aussi responsable des divers matériels reçus (wagons et agrès, prolonges, cales, bâches, etc... ) des marchandises remises par les clients ou reçues en détail ou par wagons.

Pour l'expédition, il était responsable des chargements sur wagons plats ou tomlereaux, des bois ou grumes, machines agricoles et diverses. Il fallait les passer au gabarit pour qu'il n'y ait pas d'accidents.

Pour les wagons couverts, si on avait un doute sur le poids déclaré par l'expéditeur, il fallait les peser et en aucun cas n'accepter un wagon dont le poids du chargement était supérieur au tonnage admis inscrit sur la caisse du wagon.

S'il y avait des litiges (casse, avarie ou autres) le Chef de Gare était chargé de les régler à l'amiable le plus souvent, surtout si le cas était important, pour éviter des experts coûteux et souvent partiiaux.

Il fallait établir des dossiers en double, très complets, il fallait par exemple : la date de l'expédition, le numéro, la gare expéditrice, l'heure de remise de l'envoi, le nom de l'expéditeur, du destinataire, les constatations à l'arrivée, et j'en passe....

Si je pouvais régler d'office 150 ou 200 frs, ce qui était des sommes importantes vers 1950, pour de petits litiges, ceux qui étaient plus graves étaient traités à l'échelon de l'Inspecteur du Trafic à Agen ou à l'arrondissement de Bordeaux.

Le Chef de Gare était aussi responsable des manoeuvres des wagons reçus et expédiés (formation du train pour Villeneuve). Ces manoeuvres étaient parfois longues, en moyenne 20 à 25 minutes, car les wagons n'étaient pas toujours classés par client.

Le train qui arrivait, une fois arrêté, il fallait décrocher la machine et prendre le train par l'autre bout, monter les wagons à 600 ou 700 mètres de la gare, et débrancher le train en lançant les wagons sur différentes voies. Quelquefois il y avait des wagons à mettre à quai (bestiaux, mobilier, ou en bout pour les machines agricoles ou autres.)

Au temps de la vapeur, il y avait au train, un mécanicien, un chauffeur, un chef de train, deux conducteurs qu'on appelait des serre-freins, et le facteur de la gare qui directement ou indirectement étaient sous la dépendance du Chef de Gare.

Ils aidaient tous aux manoeuvres et au chargement des colis de détail, quelquefois plus de mille, sans compter ceux des wagons dont le client se chargeait.

A partir de 1950 avec la venue du locotracteur, il n'y avait plus que le conducteur et un agent de Villeneuve, aux trains.

Au début, quand je suis arrivé en 1946, connaissant déjà les mécaniciens, puisque je venais de Villeneuve S/Lot, ils me permettaient tous de prendre tout seul la machine à vapeur assez puissante, pour aller faire les manoeuvres, et comme j'adorais ces locomotives, c'était une grande joie pour moi que de les conduire seul, et lancer les wagons sur les diverses voies.

Il fallait bien faire attention pour ne pas blesser les agents de la manoeuvre. Je dis cela maintenant... Il y a si longtemps !!! car naturellement cela ne rentrait pas dans mes attributions et était bien sûr défendu. On freinait les wagons avec une cale en acier, il fallait bien avoir l'habitude de s'en servir car parfois elle sautait.

Le Chef de Gare était souvent assermenté, c'était mon cas, il fallait prêter serment devant un tribunal (pour moi à Villeneuve, assisté d'un parrain).

L'Agent assermenté pouvait dresser procès verbal dans l'enceinte du Chemin de fer. Je ne l'ai jamais fait, mais on ne m'avait pas demandé mon avis. J'ai fait une petite diversion, car mon exposé me semble un peu long et ardu pour le profane qui voudra bien lire ces lignes.

Les Agents en général débutaient hommes d'équipe (manoeuvres) à l'échelle 1, il fallait qu'ils passent des concours ou examens pour monter en grade. Le facteur était à l'échelle 4, et le Chef de gare, comme à Casseneuil à 8 ou 9, suivant l'ancienneté.

## **2°) Deuxième période 1954-1962**

- Seul - En 1954, la comptabilité fut simplifiée, on nous supprima ces nombreux livres et tous les jours au lieu de tous les mois nous envoyions la comptabilité du jour à Villeneuve Sur Lot, qui était notre centre comptable qui recevait aussi celle de Sainte-Livrade.

Il faut dire que ces deux gares (compte tenu du nombre d'agents) étaient celles qui travaillaient le plus de la région. C'était à titre d'essai que cela fut fait, mais cela se passa si bien que dès 1960 cette comptabilité fut étendue à toutes les gares de notre Inspection, et la gare d'Agen devint notre gare centre.

Cela fut étendu ensuite dans toute la région Sud-Ouest (ancien réseau du P.O. midi) et puis dans toute la France. Naturellement, il en résulta plus de souplesse et de rapidité pour l'ensemble de la comptabilité de la S.N.C.F.

Les gares Centre de la région Sud-Ouest transmettaient les résultats (pour nous à Bordeaux) qui les transmettaient à Paris. Toutes les régions (anciens réseaux) faisant de même, toute la comptabilité était centralisée à Paris, et la S.N.C.F. avait une vue d'ensemble sur les recettes totales au jour le jour.

Il y a déjà 25 ans de cela, aussi il en résulta de nombreuses suppressions d'emploi (déjà) parmi les facteurs et autres comptables, et c'était bien le but recherché par la S.N.C.F. mais ce n'était pas toujours justifié d'ailleurs. C'était ainsi que l'on me laissa seul pour faire le travail du facteur et le mien. Il fallut bien s'y habituer.

S'il subsistait encore de nombreux règlements et même des nouveaux (comptabilité simplifiée) aucun ne nous disait comment il fallait prendre le travail. Il aurait fallu souvent être à la cave et au grenier, et il ne fallait pas comme l'on dit, "mettre les deux pieds dans le même soulier".

Il fallait préparer "le lendemain" dès la veille, et avec les renseignements fournis : par exemple faire les étiquettes des wagons chargés, le bordereau des véhicules du train avec tous les numéros des wagons, arrêter la caisse, etc...

Voir les wagons qui étaient déchargés ou susceptibles de l'être à midi, demander à la Maison Senchou les feuilles d'expédition, wagons détail, postaux. Cette Maison remettait ces documents très tard, et souvent le repas de midi ne durait pas longtemps.

On livrait aussi les colis reçus la veille et avisés, il y avait souvent des renseignements horaires ou autres à donner. Pour les expéditions il fallait taxer les feuilles, étiqueter les colis et quelquefois vers midi aller peser des wagons à expédier par les Tréfileries et Laminoirs du Havre.

Il faut dire que j'étais aussi responsable du passage à niveau de la route de Villeneuve, quand l'Usine amenait ou ramenait des wagons de l'embranchement des T.L.H. c'était toujours au moment où il fallait s'occuper des colis de Senchou, sans perdre de temps.

J'étais bien obligé de donner les clés des aiguilles aux employés de l'Usine, et c'était pourtant rigoureusement interdit, même en sachant qu'il n'y avait aucun risque, aucun train ne pouvant venir de Saint-Pastour. Pourtant j'ai eu beaucoup d'ennuis à cause de cela.

Les wagons reçus étaient pris en charge sur un registre où figuraient les renseignements, numéros, gares expéditrices et destinataires, chargement, etc... Il fallait qu'ils soient déchargés ou chargés dans les 22 heures, les wagons étant mis à disposition à 14 h 00, l'expiration de ce délai finissait à 12 h 00.

Le lendemain, passé les délais, une taxe était exigée. Je ne l'encaissais pas voulant conserver mes clients, jusqu'au jour où cette taxe devint impérativement obligatoire à cause du manque de matériel. Les clients ne furent pas contents, mais bien entendu quand les wagons étaient mis à disposition du client après 14 h 00 on en tenait compte.

A Agen, un répartiteur s'occupait exclusivement des wagons et de tous les agrès. Par dépêche, nous le renseignions sur le matériel reçu et de nos besoins, et le lendemain il nous faisait envoyer nos excédents sur les gares en ayant besoin, toujours par dépêche. Celles-ci ainsi que les autres reçues dans la journée étaient inscrites sur le livre des dépêches avec un numéro d'ordre et l'heure exacte d'expédition ou de réception.

Rien, aucun ordre ou dépêche de sécurité des trains n'était verbal. C'était sérieux, tout l'est au Chemin de Fer.

Il y avait 3 téléphones à la gare, celui de la S.N.C.F. qui avait la ligne directe avec Villeneuve Sur Lot, celui des P. et T. et celui de Senchou qui fit même mettre l'automatique. On pouvait avoir tous les services sans passer par les P. et T.

La Maison Senchou demandait souvent des renseignements tarifaires et autres. Les après midi, il fallait reconnaître et enregistrer tous les wagons et colis reçus et aviser les clients. On s'occupait des litiges s'il y en avait et il y avait souvent des rectifications à faire.

J'aimais quand même les contacts humains et rendre service si je le pouvais aux divers clients. Par exemple, nous recevions parfois des colis ou des machines lourdes, et le client venait souvent seul. Il fallait dans ce cas plus d'adresse que de force, c'était une habitude à prendre. Voilà donc l'essentiel du travail fourni, je n'ai rien inventé.

Je serais heureux si après cela on se rend compte de ce qu'il y avait à faire, car je sais bien que nous étions critiqués, et cela me faisait beaucoup de peine. Ceux qui auraient dû s'en rendre compte étaient nos Inspecteurs et le Chef d'Agence.

Ceux-ci avaient fait Centrale, H.E.C. ou même Polytechnique, et malgré tous les états ou statistiques fournis ils n'appréciaient pas à sa juste valeur le travail que nous accomplissions.

Je suis parti à la retraite le 01/01/1962. On voulait déjà déclasser la gare mais en 1961 j'ai fait une étude et un bilan très positif sur l'importance de cet Etablissement. Grâce à cela, il y eût un Chef de Gare de 1962 à 1964, et un autre de 1964 à 1966.

L'usine des T.L.H. ayant été fermée en 1964, et le S.E.R.N.A.M. dont j'ai parlé dans mon 1<sup>er</sup> exposé sur notre gare, effectuant la livraison des colis, la gare fut déclassée en 1966. Ce fut un retraité de la S.N.C.F. qui devint gérant jusqu'à sa mort, le 08.08.1970.

Comme il avait suivi une autre voie que la mienne (il était dans les trains) il n'était pas comptable et malgré le peu de travail qui restait à faire à ce moment là, il me pria de m'en occuper. Aussi c'est moi qui ait vécu le dernier jour de la gare en service et qui ait fait la dernière comptabilité et l'inventaire de tout le mobilier et matériel. C'était le 07.12.1970, date mémorable pour moi.

Peut-être le décès du Gérant précipita-t-il la fermeture de la gare.

J'ai été un peu long, mais je pense en toute modestie avoir fait oeuvre utile, car dans quelques années, qui pourra faire le récit de ce qui se passait à notre gare avant 1970 ?

Plus tard, encore si une autre équipe se met au travail pour sauvegarder le passé peut-être le groupe la composant sera heureux de pouvoir trouver des renseignements concernant notre ancienne gare.

## VUE SUCCINCTE SUR LE CHEMIN DE FER, AUJOURD'HUI

Avant de terminer, ayant beaucoup parlé de la gare de Casseneuil, je voudrais faire un exposé succinct sur la S.N.C.F. d'aujourd'hui.

Si le Chemin de Fer n'est plus à Casseneuil, il n'est pas pour autant moribond. Après la dernière guerre de 1939/1945, beaucoup voulaient déjà l'enterrer. Des intérêts privés importants contribuèrent à la fermeture de lignes parfaitement rentables, et ce n'était pas l'intérêt général qui était sauvegardé.

Aujourd'hui avec le manque de carburant cette position pourrait être contestée, et même reconsidérée dans certains cas.

Les locomotives électriques ne polluent pas, et peuvent acheminer 1500 à 2000 voyageurs à la fois, ou le tonnage de plus de 100 camions. La technique ferroviaire a profité de l'électronique et de l'informatique pour sa modernisation.

Avec des rails de longueur moyenne qui ont été soudés on a fait des tronçons de 800 m. avec joints spéciaux pour la dilatation. On ne ressent plus ces joints dans les nouvelles voitures très confortables, ce qui a beaucoup amélioré le confort des voyageurs, et a permis des vitesses élevées.

Je veux dire aussi que la nouvelle ligne Paris-Lyon va être terminée vers 1982, et que le voyage se fera en 2 heures à 260 kms de moyenne avec des pointes de 300 kms.

Les turbo-trains sont aussi très confortables, les voitures sont climatisées, et ont des vitesses de pointe de 180 kms heure. Sur Bordeaux-Toulouse ils effectuent le trajet de 257 kms en un peu plus de 2 h 00 à 120 kms de moyenne.

L'électrification de la ligne Bordeaux-Montauban va être terminée, les locomotives électriques iront de Bordeaux à Toulouse avec de plus lourdes charges et sans aucune pollution, ce qui compte aujourd'hui. Au mois de Mai 1980 ces locomotives remplaceront les diesels, tout au moins au début pour le service voyageurs.

Dans l'industrie française, 80 entreprises travaillent pour le Chemin de Fer. Nous allons fournir 20 000 wagons à l'Allemagne de l'Est. Dans les prochaines années les États Unis vont avoir besoin de 450 000 wagons. Le Chemin de Fer transporte dans des conditions de sécurité un nombre croissant de voyageurs et de marchandises, au coût énergétique le plus faible pour la nation.

J'ai tâché d'être impartial (je ne suis pas contre les autres moyens de transports) mes renseignements sont exacts.

Je m'excuse encore si j'ai été un peu long, je remercie ceux qui m'auront suivi jusqu'au bout, et serais heureux si je leur ai appris quelque chose.

Le Chemin de Fer est toujours vivant.

*M. CAMBONIE*