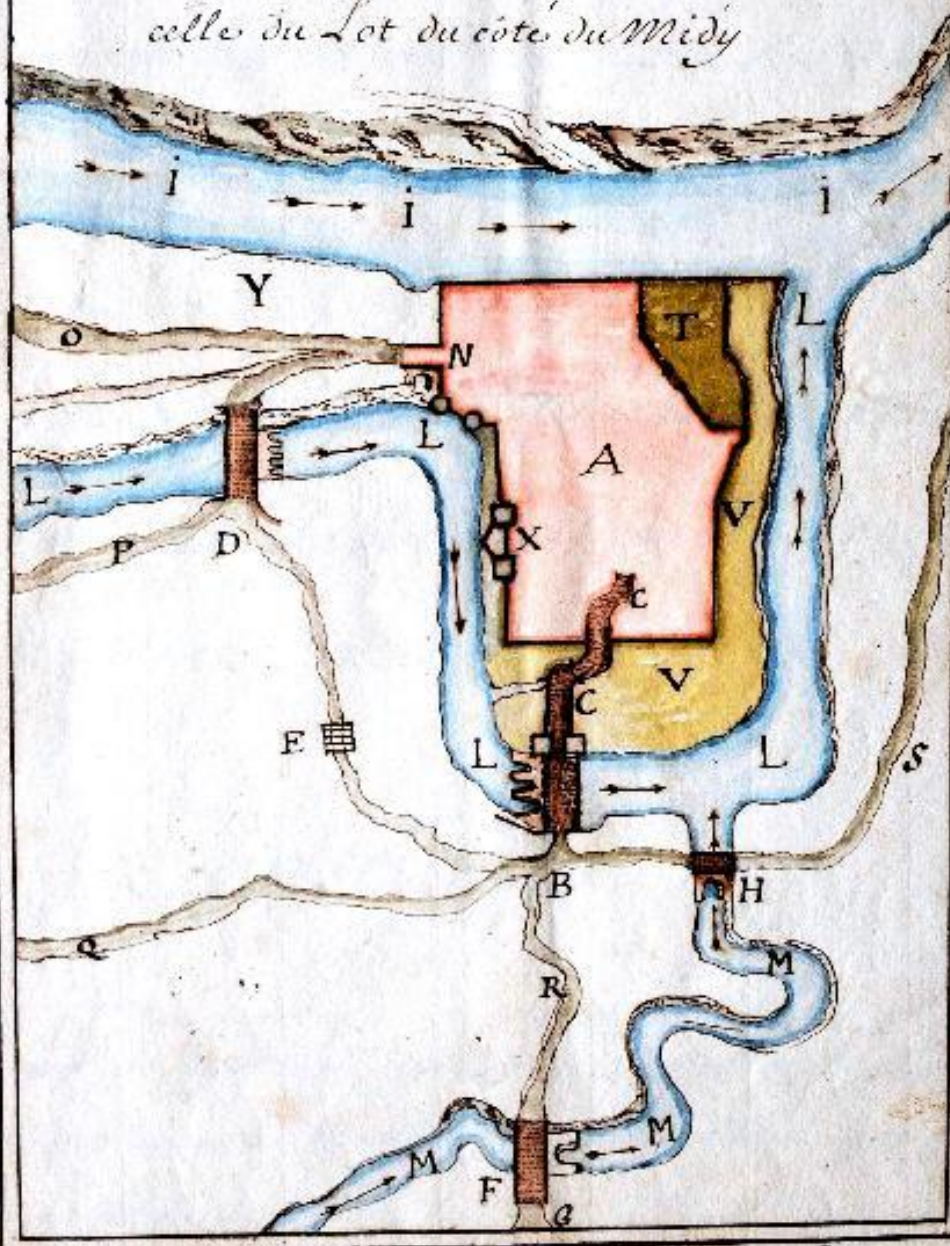


A ville de
 Casseneuil
 B Entrée de
 la ville en
 du grand pont
 C chaussée
 ou pavé qui
 mène du
 grand pont
 jusqu'à la
 seconde courtine
 entièrement
 détruite.
 D pont sur
 la leyde du
 côté de la porte
 de Villeneuve
 E petit pont
 construit de
 bois pour
 passer au
 Vitragean
 F Pont sur
 la Soune
 G petite chaussée
 pour entrer
 sur le pont
 entièrement
 détruite
 H autre pont
 sur la soune
 qui distribue
 au chemin
 de Monclas
 I Le Lot rivièr
 L la Leyde
 Rivière
 M La Soune
 Rivière

Situation

de la ville de Casseneuil entourée
 de la Rivière de la leyde, dans les
 trois quarts de son contour, et de
 celle du Lot du côté du Midy



N porte de
 Villeneuve
 O chemin
 de Villeneuve
 P chemin de
 monflanquin
 Q chemin
 de Casclnac
 R chemin
 de Pechdauphin
 S chemin
 de Monclas
 T le droit
 ou soune
 de charge,
 les bois
 venans de
 la forest de
 Pechdauphin
 V Jardins
 es cheneviers
 de plusieurs
 particuliers
 X château
 de Monsieur
 le Duc de
 Roquetaure
 Y lanque
 de terre
 qui est le
 seul abord
 à Casseneuil
 sans passer
 sur aucune
 Rivière

PASSER L'EAU À CASSENEUIL

"J'ose assurer Votre Grandeur qu'il n'y a point de pays dans le monde où les ponts aient plus besoin de gardefous que celui cy

Cette supplique en faveur de réparations urgentes aux ponts de Casseneuil, date de 1718.

Pauvres Casseneuillois ! Que de tracas en tous genres leur ont causé leurs rivières au cours des siècles ! Que d'encre et de salive ont coulé en même temps que l'eau sous les ponts ! Et dire que les fondateurs de la ville se félicitaient d'avoir trouvé entre Lède et Lot ce site inexpugnable !

Non contents de s'installer sur une presqu'île, ils ne rêvèrent que de creuser un fossé pour s'isoler complètement. Longtemps ce fut un avantage.

Bien hardi l'ennemi qui s'attaquait à cette forteresse. Il fallut toute la hargne d'un Simon de Montfort pour en venir à bout. Et puis, au fil des siècles, on gagna en sécurité et si les rivières étaient devenues un atout majeur pour l'économie locale (batellerie, moulins, teintureries, filature, travail du chanvre) il n'en restait pas moins qu'il fallait "passer l'eau".

Bacs et ponts fournirent aux édiles locaux ample matière à réflexion, et le budget dut être pensé en fonction des dépenses inévitables. Les registres paroissiaux, les délibérations municipales, les documents divers des archives départementales reflètent ces préoccupations.

LES BACS

Quelques faits marquants ont retenu notre attention et en premier lieu, ce naufrage survenu lors d'une traversée du bac de passage (pas de pont sur le Lot en 1712).

Il est facile d'imaginer l'ampleur de la catastrophe en lisant le rapport, à l'écriture pâlie, du curé Bessières.

NAUFFRAGE DU BAC

5 May 1712.

Le cinquième jour de may 1712 le bateau du passage s'est enfoncé par le bord de deça parce qu'il était trop charché (sic) nous navons jamais pue découvrir les étrangers qui étaient dans le bateau. Voicy les noms de ceux qui ont été connus :

Catherine RIEUCAUT agée d'environ 22 ans, Payronne CHAUSENQUE agée de 33 ans, Catherine MARCHEVAL agée ... 78 ans, Guillaume MENAUT agé de douze à treize ans, Isabeau MANEAU agée 17 ans Catherine PLAGNES (?) agée de 13 ans, Bernard BALISAN (?) agé de 30 ans avec son fils nommé Nicolas agé de 8 ans Jeanne ... agée de 22 ans Jean CHALIBAT agé de 22 ans, Antoine MONCLAU (?) agé de 25 ans, Annie SALBAN agée de 22 ans, Bertrand DIJOS agé de 21 ans Payronne SAUMADE agé de 19 ans, Etienne VITRAC agé de 25 ans, Anne LAFAURIE agée d'environ 45 ans, Marie ... LAVERGNE agée de 12 ans, Jean BEGAT (?) agé de 7 ans, Antoine AURADOU de l'age de 15 ans de la paroisse de Ste Livrade, Gabrielle ... doy agée de 4 ans de Ste Livrade, Jean LABORIE agé de ... ans, Marie BESSIÈRE fille à Mr. Françoy BESSIÈRE, Marie BAGNES agée de 11 ans, Isabeau GARI agée de 20 ans Jeanne VERGNE agée de 20 ans, Etienne LAC.BE 15 ans, Guillaume GIROU agé de 30 ans natif de la paroisse St-Pierre ... valet de Claire de VIDAL, Joseph ; ... valet des CASTELVIEL natif de la paroisse de St-Pierre de Belves agé de 23 ans, Isabeau GARI agée de 14 ans Peyronne VOYERAL fille de feu ... et de Jeanne MAINARAILLE (?) agée de 20 ans, Daufine GAYET agée de 30 ans femme à Bar. .. MALATIE avec sa fille Jeanne FABRE femme a Pierre LAFON agé de 48 ans, Catherine FABRE femme a Jean RIEUCAUD agée de 50 ans, Jeanne ANCHOU (?) agée de 27 ans femme a Jean MALBEC desquels j'en ay enseveli 15 les autres ayant été arrestés (?) plus bas.

BESSIERE curé

(Registre paroissial de Casseneuil)

Soit près de 37 personnes identifiées.

La tradition orale a entretenu la mémoire de cette tragique journée. Pendant plus de 200 ans, une procession s'est rendue au bord du Lot le jour de l' Ascension. Du pont de l'embouchure (lorsqu'il exista) un bouquet était jeté à l'eau avant la bénédiction du Lot. Un dicton populaire voulait que l'eau du Lot soit toujours trouble pour ce triste anniversaire. Cette procession se déplaça vers les promenades après la double noyade de 1917. Deux jeunes gens téméraires et inexpérimentés (LACOSTE et DENEUX) qui avaient emprunté le bateau de "Camilou" furent entraînés vers la chaussée sous les yeux de Marie RESTAT, impuissante.

Au 19 ème siècle, les ponts et chaussées affermaient le bac par un bail de 9 ans, attribué aux enchères au plus offrant.

".... un nouveau feu ayant été allumé et s'étant éteint sans que personne ait enchéri ultérieurement le dit, Sieur Romec Pierre a été déclaré adjudicataire définitif dudit passage de Casseneuil ... "

(15.11.1819)

TARIF

DES DROITS A PERCEVOIR

Au passage de *Caumont*
pour traverser la rivière du *Sot*

§. I.^{er}

Personnes, Marchandises, ou Denrées.

Pour une personne non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de cent kilogrammes, *Cinq centimes*, ci.

Observation particulière. Le batelier ne pourra être contraint à faire faire la traverse aux passagers, que lorsqu'ils lui assureront une recette de *vingt centimes*; et dans ce cas, il emploiera le bac ou un batelet, à sa volonté.

Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme, et d'un poids de cent kilogrammes, *Cinq centimes*, ci.

Pour chaque myriagramme (10 kilog.) excédant, *deux centimes*, ci.

Observation particulière. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le fermier du passage.

§. II.

Chevaux, Mulets, Bœufs, Bétail, etc.

Pour un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, *Sept centimes*, ci.

Pour un cheval ou mulet chargé, *huit centimes*, ci.

Pour un cheval ou mulet non chargé, *six centimes*, ci.

Pour un âne chargé, ou une ânesse chargée, *sept centimes*, ci.

Pour un âne non chargé, ou une ânesse non chargée, *quatre centimes*, ci.

| Francs... | Centimes. |
|-----------|-----------|
| " 1 | 5 |
| " 2 | 10 |
| " 3 | 15 |
| " 4 | 20 |
| " 5 | 25 |
| " 6 | 30 |
| " 7 | 35 |
| " 8 | 40 |
| " 9 | 45 |
| " 10 | 50 |
| " 11 | 55 |
| " 12 | 60 |
| " 13 | 65 |
| " 14 | 70 |
| " 15 | 75 |
| " 16 | 80 |
| " 17 | 85 |
| " 18 | 90 |
| " 19 | 95 |
| " 20 | 100 |

Pour un cheval, mulet, bœuf, vaché, âne ou ânesse, employés au labour ou allant au pâturage, *quatre* centimes, ci. .

Pour bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente, *vingt* centimes, ci.

Les conducteurs des chevaux, mulets, bœufs, ânes, moutons, etc., paieront, chacun, *quatre* centimes, ci.

| Fractions... | Centimes. |
|--------------|-----------|
| " | 4 |
| " | 20 |
| " | 4 |

Observations particulières. Lorsque les moutons, brebis, boues, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.

Lorsque les moutons, brebis, boues et chèvres iront au pâturage, on ne paiera que la moitié du droit.

S'il n'existe point de *passé-chaussée*, le batelier ne pourra être contraint à passer *isolément* dans le bac les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de *vingt* centimes.

§. III.

Observations générales.

1. Le poteau, auquel le tarif est attaché, est garni de trois liteaux placés horizontalement, dont l'inférieur indique le point où les eaux sont réputées moyennes; celui du milieu, le point où elles sont réputées hautes; et celui d'en haut, le niveau d'eau à partir duquel le passage est interdit.

2. Dans le temps des eaux moyennes, le paiement du droit sera *comme il est porté au tarif*; dans le temps des hautes eaux, le paiement sera *double*.

3. Le batelier est tenu de faire le service du passage le jour — *seulement*. Les droits portés au tarif ci-dessus, seront augmentés de *quinque* lorsque le *service se fera de nuit*.

4. Le batelier est tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre rétribution que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port un laps de temps d' *une demi-heure*.

5 *et dernière.* Les bacs, bateaux et batelets doivent être garnis de planches pour sièges, de manière que les passagers y soient avec propreté et sûreté.

Pour expédition conforme :

Le Conseiller de Préfecture, délégué par le Préfet du département de Lot-et-Garonne, absent par congé,

LABASTIDE-FOSSAT.

LES PONTS

Le plan de Casseneuil, datant de 1718 ne manque pas d'intérêt puisqu'il permet de situer formellement les ponts existant à Casseneuil à cette époque reculée. Pas encore de pont de bois au confluent Lède Lot. Par contre, figure le petit pont de bois de la "porte de Villeneuve".

La rareté des archives pour le 18^{ème} siècle (période troublée) nous oblige à passer sous silence une longue période où l'activité commerciale et la circulation d'une rive à l'autre durent s'exercer avec des fortunes diverses jusqu'à ce 28 mars 1830 où le conseil municipal demande son aide à Mr. le Préfet pour plusieurs ouvrages d'art et présente ainsi ses arguments :

attendu que

..... Casseneuil se trouvant situé sur la rivière du Lot est, à côté de son port, l'entrepôt des communes de Montastruc, Monbahus, partie de celles de Cancon, Beaugas, St-Pastour, Pailloles, Castelnaud, Lédat, Caubel, et encore partie de celle de Monclar, que les marchandises et denrées de ces différentes communes se portent dans notre ville pour y être expédiées par voie d'eau à Bordeaux ou autre lieux, qu'il est peu de jours dans l'année où il n'entre au moins dans Casseneuil trente ou quarante charrettes chargées

Casseneuil qui vit intensément de ses rivières et qui accuse au 09.09.1831, une population de 2025 âmes ne souffre-t-elle pas, outre de l'insuffisance de ses routes, de la vétusté ou de l'étroitesse des ponts qui enjambent la Lède et la Sone ainsi que de l'absence de pont sur le Lot ?

Les chiffres, les doléances, les demandes diverses qui émaillent les délibérations pendant la décade suivante témoignent de la chute de l'activité économique et notamment d'une diminution inquiétante du trafic sur le Lot.

De 2025 âmes en 1831 (délibération du 09.09.31) Casseneuil passe t-il à 1200 âmes au 10.02.1839 (délibération du 10.02.39). **L'essor de routes extérieures** à la commune (celle de Monflanquin à Villeneuve)

".... a tout à fait annulé les relations qui existaient entre Monflanquin et Casseneuil "(03.02 .1833)

et le marasme croissant qui englu le port"

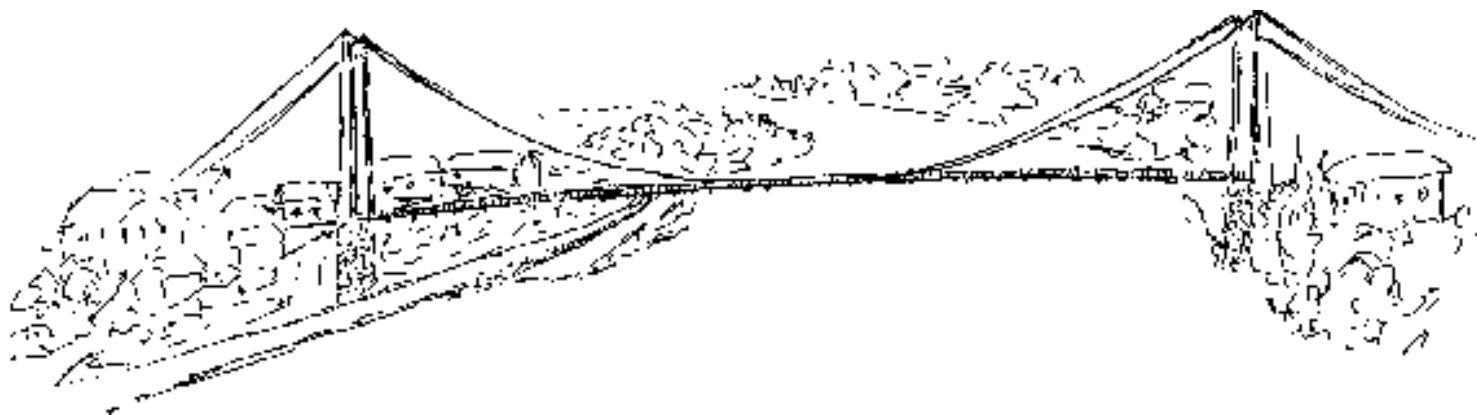
.... Nous avons vu avec envie toutes les autres contrées marcher d'un pas constant et rapide vers une prospérité toujours croissante, tandis que notre ville, autrefois l'entrepôt des marchandises de tous les pays qui l'environnent, a marché d'un même pas vers une décadence déplorable ... " (18.02.1838)

provoquent des réactions en chaîne. Casseneuil tente désespérément de sauver la situation. Outre les travaux aux routes et chemins qui se multiplient, un aménagement du Lot sans précédent intervient.

Un extrait du registre des arrêtés du préfet en date du 15 Novembre 1838 mentionne l'achat au sieur Charles Boyé père, d'un terrain et d'une grange, en vue de la confection de l'écluse de dérivation de Casseneuil.

Une lettre au ministre du 21.09.1845 est révélatrice de l'immense effort accompli en moins de 10 ans :

" D'après les projets d'assortir parfaitement le magnifique ensemble de travaux complètement neufs construits depuis ces dernières années et qui fera du port de Casseneuil un des plus jolis ports du Lot : une chaussée, un superbe pont suspendu, une banquette de halage , une cale de commerce, tous ces travaux s'élevant en même temps il a été facile de les accorder dans une espèce de plan général du plus joli effet "



L'AVÈNEMENT DU PONT SUSPENDU 1842

Première mention du projet de pont suspendu, le **03.12.1835**, la commune désire s'imposer de 5 000 Frs.

" une imposition extraordinaire pour servir à indemniser l'entrepreneur d'un pont suspendu, qui sera construit sur la rivière du Lot au chef lieu de la présente commune .

En 1836, l'emplacement est déterminé.

Une série de lettres à "Mr. le Ministre" aboutit enfin à l'obtention de la subvention de 20.000 Frs indispensable à l'éclosion du projet.

"Notre commune est l'entrepôt du commerce d'une vaste contrée et un pont Jeté sur le Lot, servirait à rendre faciles les communications de 2 chefs-lieux de Canton, Ste Livrade et Cancon et joindrait les 2 routes de Paris et de Bordeaux.

Nous osons nous flatter Mr. le Ministre que vous voudrez bien nous aider en cette occasion à rendre à notre pays l'éclat et la prospérité qu'il eut autrefois" ...

Enfin le feu vert est donné le **11.07.1841**, s'appuyant sur l'argument d'un " ... pont en construction actuellement sur le Lot" ...

Casseneuil demande le classement

.... du chemin vicinal actuel de Casseneuil à St-Pastour comme chemin de grande communication de Casseneuil à Cancon"

En date du 06.11.1842, on peut lire :

"Le conseil municipal a désiré qu'il fut fait mention au registre de l'ouverture du pont de Casseneuil qui a eu lieu le premier novembre, présent mois, jour de la Toussaint, attendu qu'il se fait honneur d'avoir concouru à doter le pays de ce beau monument".

Mention était faite également de la concession du péage au profit de Mr. Léon Bosquet. Car il faudra payer un droit de passage.

Évidemment, le bac n'avait plus de raison d'exister, et

" l'an mil huit cent quarante deux et le cinq du mois de décembre à onze heures du matin "

le sieur Jean Bruyère, fermier du passage est remercié après dédommagement de 145 Frs pour plus value constatée dans le matériel du bac :

- un bateau avec son gouvernail
- une bergade
- deux avirons
- une pelle creuse
- un batelet
- deux pontons avec leurs roues
- un câble pour la traille et un croc
- deux poteaux avec les tarifs "

Le rachat du pont par le département, longuement négocié entre 1885 et 1889 devient effectif au 17 février.

Trois mois plus tard, **le 12 mai 1889**, grande fête pour célébrer la libération du pont : plus de péage désormais.

Aucune trace de cette journée au plan local, mais, si l'on feuillette les journaux de l'époque, on constate que la municipalité Casseneuilloise bouda la manifestation.

Le torchon brûlait sérieusement entre conservateurs et progressistes.

Puisque 100 ans ont passé et que nous pouvons écouter les deux sons de cloches (le « *Journal du Lot et Garonne* » et « *l'Avenir de Villeneuve* » se donnant la réplique) pourquoi ne pas accorder une attention amusée aux propos tenus, à grand renfort de colonnes assaisonnées au miel ou au vitriol ?

Fête au succès sans pareil pour les uns, ridicule manifestation politique pour les autres, ce 12 mai fut en tous cas un jour faste pour les usagers : désormais plus de droit de passage à payer.

Le pont suspendu, fidèle serviteur, remplit son rôle de lien entre les 2 rives, périodiquement soumis aux bons soins de ses gardiens (remplacement des planches usées du tablier, goudronnage des câbles d'acier).

Domage que le dernier en date - le bien connu Toto Astié - ne puisse plus parler de ses périlleuses ascensions vers le sommet des piles, lors qu'il défiait le vertige sur les câbles qui oscillaient au passage des camions de moins de 5 T ..

Les efforts consentis par Casseneuil dans les années 30 et 40 furent-ils payés du succès attendu ?

A partir de 1845, la baisse démographique semble cesser et la tendance s'inverse.

Mention est faite d'un mouvement encore appréciable dans le port en 1866

Départ

| | |
|----------|--------|
| - vins | 7000 T |
| - blé | 2500 T |
| - prunes | 600 T |
| - bois | 200 T |

Arrivage

| | |
|-----------------|------|
| - merrain | 75 T |
| - cercles osier | 40 T |
| - sel | 10 T |
| - divers | 10 T |

10.435 T

Pendant les beaux jours de la marine fluviale sont révolus. La traction à vapeur remplace pourtant la traction animale et la navigation se maintient encore jusqu'au début du XX^e siècle, bien que la route, le rail nouveau venu, le canal, soient des concurrents puissants.

Les ponts eux, n'ont rien perdu de leur utilité.

Ceux de la Lède sont périodiquement réparés, remanés, refaits, tel ce pont de bois sur l'embouchure, élargi en 1842, remplacé en 1878 par un pont de pierre, tels les ponts St-Jean et St-Joseph réparés en 1843 après une inondation, les ponts St-Jean et de Sône, élargis vers 1877.

A signaler :

- la disparition (à quelle date ?) du petit pont de bois qui reliait les promenades à la ville.

- l'apparition au début du siècle du pont de chemin de fer sur la Lède, lors de la construction de la ligne Villeneuve Falguyrat, mise en service en décembre 1925 ; ligne de durée éphémère, puisque définitivement fermée au delà de Casseneuil depuis 1939 (le tronçon Villeneuve Casseneuil se maintenant encore quelques années pour desservir la Tréfilerie).

LA FIN D'UN RÉGIME

Un projet ambitieux se fit jour vers 1930 et mûrit lentement. Ce pont suspendu, que les poids lourds ne pouvaient emprunter parut de plus en plus inadapté à ce 20^e siècle où la traction automobile était en train de se tailler la part du lion pour les transports comme pour les déplacements et le tourisme.

Déjà le 14 octobre 1933

"Mr. le Maire rend compte à l'assemblée qu'il y aurait intérêt à envisager le déplacement du pont actuel lors de son remplacement par un ouvrage moderne"

L'emplacement envisagé se situait dans le prolongement.

"du chemin vicinal n° 26 dans sa partie qui est située devant la nouvelle école des filles"

Cette école alors en cours de construction est devenue, après remaniement l'actuel Collège G. Carrère.

La route d'accès au pont aurait suivi approximativement l'actuel chemin de Pascalet pour faire déboucher le pont au niveau du Mayne.

Il fallut attendre plus de 30 ans pour que ce projet aboutisse. Mais, patience, persévérance et longueur de temps

En 1968, l'entreprise des "Grands Travaux de Marseille" se mettait à l'oeuvre. Entre temps, le choix de l'emplacement avait changé, : on sacrifierait les "Promenades" et les ombrages de sa double rangée de platanes, pour fournir l'accès nécessaire.

En 1970, ce fut l'inauguration.

Ironie du sort, ce pont s'avéra assez vite peu fiable pour les grosses charges, heureusement sa consolidation était possible, ce fut chose faite en 1986.

Il reste à conclure par le chapitre le plus triste de cette longue histoire.

Quelque temps, les âmes sensibles et les tenants du vieux bourg espérèrent. Pourquoi ce cher pont suspendu ne serait-il pas conservé comme passerelle réservée aux piétons et aux deux roues ? Lorsqu'il s'avéra qu'il n'en serait rien, une manifestation avec banderole gagna le milieu du pont, en présence du Conseiller Général du canton. Hélas ! il fallut se rendre à l'évidence. Plus d'espoir de sauver celui qui avait fourni 140 ans de bons et loyaux services.

Il serait démembré, rayé du paysage, et la physionomie du village en serait changée.

1987 : Tout est terminé, seules les bases des piles aux solides pierres taillées témoignent encore de l'ancienne présence.

Un point positif en tous cas : le coeur du vieux bourg a trouvé une nouvelle voie de dégagement, puisque l'ex rue du pont ramenée à son ancien niveau a trouvé sa sortie vers l'ancien chemin de halage, devenu, Quai des gabarres en souvenir du temps passé.

Et plusieurs maisons, assombries pendant un siècle et demi par le remblai de l'accès au pont, ont retrouvé l'air et la lumière.