

Dès 1874 le Conseil municipal de Castéra-Verduzan avait émis le vœu de la construction d'une voie ferrée reliant Auch à Condom passant par notre village. Il fallut pourtant de nombreuses années pour réaliser ce projet.

Après les expropriations, architectes et ingénieurs entourés de très nombreux maçons, terrassiers et manœuvres entraient en action. Il fallut bâtir la gare, des barrières, un pont sur l'Auloue. Le 2 mai 1909 la première locomotive colorée de multiples drapeaux tricolores entra triomphante en gare accompagnée d'un élan patriotique à la hauteur de l'évènement. Trois trains permettaient désormais la liaison quotidienne avec Auch. Castéra-Verduzan était un terminus provisoire.

La Grande Guerre éclata laissant à l'écart tous les projets, connaissant un lourd déficit de travailleurs ; quarante-neuf jeunes Castérois périrent sur les champs de bataille entre 1914 et 1918. La France fit appel à des travailleurs espagnols et italiens pour assurer beaucoup de chantiers.

Le tracé de la voie ferrée de la gare de Castéra vers Condom nécessita le creusement de la tranchée de Pouchon à l'aide d'une excavatrice à vapeur et l'enjambement de la route D 930 par un viaduc, témoin du travail de l'époque. Cette ligne fut inaugurée le 7 juin 1923 : la Garde républicaine défila à Condom, toutes les barrières étaient pavoisées. Au niveau national les compagnies de chemin de fer commandaient à de célèbres compositeurs -Berlioz, Massenet, Haendel- des créations pour les inaugurations. Dans cette joie il faut voir la fierté, celle d'avoir réalisé de remarquables œuvres d'art dans lesquelles beaucoup ont pris part et dont on peut aujourd'hui retrouver les traces.

Dès le début de sa mise en service, la gare de Castéra connut un important trafic de marchandises : les diverses fournitures pour l'agriculture arrivaient et surtout on expédiait nos productions de vin et de blé par l'intermédiaire de gros marchands. Les voyageurs pouvaient prendre le train à la gare de Castéra-Verduzan ou bien à la halte, la barrière de Pouchon.

Rapidement concurrencée par le transport routier, victime de contraintes économiques, la SNCF ne put empêcher la fermeture en 1939 de la ligne de Condom.

Pendant l'Occupation les rails furent récupérés par le Allemands, les traverses furent vendues par lots à bas prix pour construire abris et cabanes dans les vignes, le ballast était à la disposition et servit dans la construction ou l'aménagement. Subsistent les barrières, des ouvrages d'art, des portions d'emplacements de voie ferrée.



Le pont de Rouquette, route de Condom, construit par un ingénieur castérois M. Bernard, est un vestige de l'ancienne voie ferrée fermée en 1939.