

<http://www.menouetsesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article986>

A propos des passages à niveau

- Revue N°71 -

Date de mise en ligne : mardi 26 juillet 2016

Copyright © Sainte Ménehould et ses Voisins d'Argonne - Tous droits

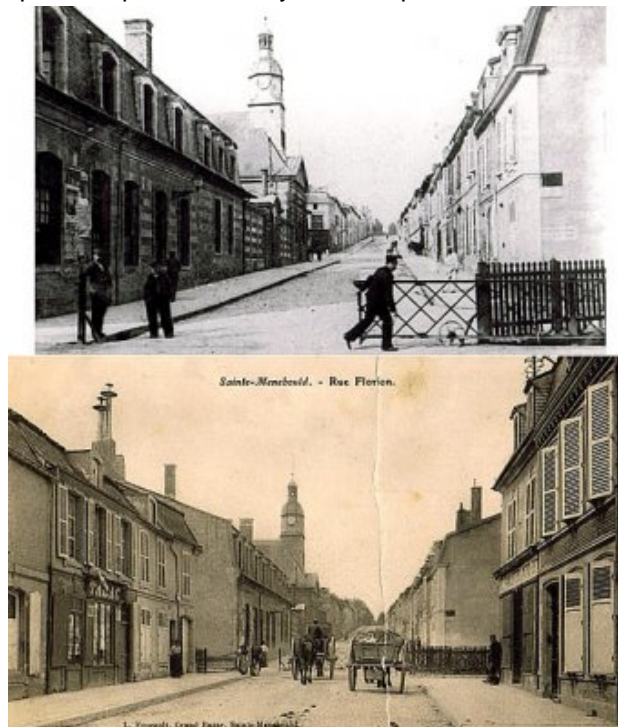
réservés

A propos des passages à niveau

Les passages à niveau sont aujourd'hui régulièrement le théâtre d'accidents, des véhicules tombant en panne au milieu des voies ou des conducteurs imprudents voulant, malgré l'interdiction, à tout prix franchir le passage en zigzagant entre les deux barrières abaissées.

Cela me rappelle le passage à niveau au bas de la rue Florion, sur la ligne nord-sud et tout près de la gare de Guise ; quand était signalé l'arrivée d'un train, le garde-barrière se précipitait pour fermer les barrières, deux énormes barrières métalliques montées sur roues, le tout complété par des barrières en bois, l'une le long de la route de Chaudefontaine, l'autre le long de la rue qui menait à la gare de Guise.

Donc impossible de passer sauf pour les piétons car il y avait un portillon sur le trottoir du côté de l'ancien hôpital.



Depuis la création des lignes de chemin de fer, le code de la route stipule que la priorité sur les passages à niveau revient aux trains. A l'origine, les passages à niveau étaient en Â« régime fermé Â», c'est à dire que l'on ouvrait les barrières à l'arrivée des voitures qui furent pendant longtemps hippomobiles.

Dans les années 1900, il passait 8 trains par jour au passage à niveau de la rue Florion : 4 venant de La Neuville-au-Pont (8h20 : 10h41 ; 16h10 ; 20h04) et 4 venant de la grande gare (4h53 ; 10h52 ; 15h23 ; 20h42). Avec, on le voit, des trains qui se croisaient à quelques minutes (15h53 et 16h 05 par exemple).

Jean Hussenet qui fut chef de gare se souvient avoir manoeuvré ce type de barrières au Mesnil-sur-Oger où il exerçait le métier de cheminot :

"La barrière roulante parallèle à la voie, en fer, supportée par deux grosses roues en fonte, roulait dans une rigole fixée sur la chaussée. Elle était très lourde à tirer par la garde-barrière. Toutes les barrières furent équipées d'une petite guérite pour se mettre à l'abri des intempéries.

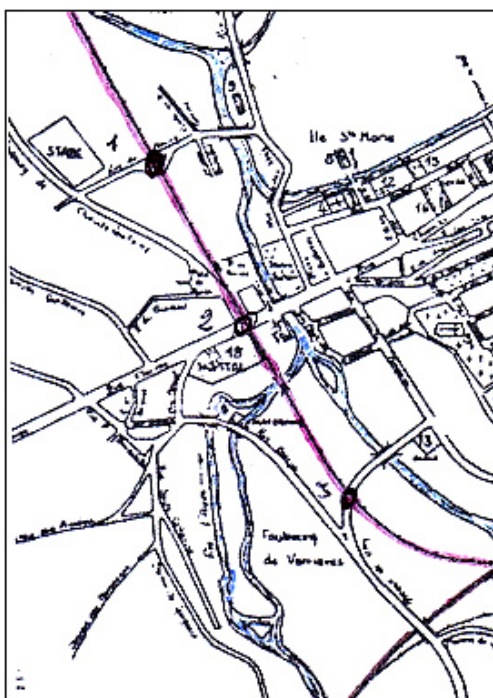
Le garde, pour avoir un travail plus facile, disposait d'une feuille de passage des trains ; il avait pour obligation de fermer les barrières de 5 à 10 minutes avant le passage des mouvements. Avec le progrès les gardes disposèrent d'un téléphone et les trains déclenchaient une pédale en amont."

Puis vinrent les barrières basculantes ; Â« En 1936, (à la création de la SNCF), la circulation routière augmentait surtout sur les routes nationales (et donc la rue Florion qui était la RN3) ; le passage à niveau de la rue Florion fut équipé de barrières basculantes avec feux rouges clignotants, commandés depuis la gare de Guise. Â»

A propos des passages à niveau



La guérite, cabane en bois, est visible sur ce document. On remarquera sur les cartes postales anciennes que la rue était pavée et que la ligne nord-sud était à deux voies. Une des deux voies disparut pendant la seconde guerre mondiale.



La ville comportait alors 3 passages à niveau, uniquement sur la ligne nord-sud : le premier dans la rue du moulin, le second en bas de la rue Florion et le troisième avenue de Vitry, là où aujourd'hui commence l'allée des couleurs.



Les barrières du passage à niveau des Islettes,
le premier passage en allant à Verdun, ne se ferment plus souvent.

