

Quelques souvenirs écrits par le fils du garde pont

Le terrible accident survenu en 1956 au passage à niveau qui était situé à l'entrée du pont de ROBINET

Il est 6 heures 30 ce 3 mai 1956. Je m'apprête à descendre de ma chambre prendre mon petit déjeuner et me rendre à mon travail. Au dehors, un train signale son approche et, soudain, une formidable déflagration, des tôles que l'on traîne, le grincement des roues sur les rails d'un train qui freine en catastrophe, puis des cris.

Je me précipite à la porte, et, là, un spectacle effrayant : un car disloqué, aplati, broyé, une partie sur la route et l'arrière dans le chemin menant à la maison du garde-canal.

Des personnes qui se traînent, couvertes de sang, d'autres qui appellent "au secours". Maman, qui a entendu le choc, se précipite dans l'escalier. Je lui demande de ne pas sortir mais de préparer des boissons chaudes, des couvertures. Pour me donner du courage, je prends une rasade de rhum, j'entrouvre les deux battants de la porte en grille et recueille les premiers blessés à la maison.

La cuisine est transformée en infirmerie. Avec les personnes valides, nous sortons les personnes coincées à l'arrière du car. À l'aide d'une corde, je descends jusqu'au bord du canal de Pierrelatte où un blessé très sérieux gémit à quelques centimètres de l'eau. Il faut redoubler d'attention car on craint, à tout moment un éboulement. Il faut aussi faire très vite : le blessé perd beaucoup de sang. La remontée fut très difficile.

Le long des voies du chemin de fer, on recherche des blessés, on parle d'un ouvrier coincé à l'avant de la locomotive.

Ce car transportait de leurs domiciles respectifs, échelonnés de la Cité IV à BOLLÈNE jusqu'à DONZÈRE une quarantaine d'ouvriers de l'entreprise des grands travaux hydrauliques sur les chantiers du canal de Montélimar. Il a été pris en écharpe par un train de marchandises et en grande partie déchiqueté. Du tragique accident seuls dix ouvriers pourront rejoindre leur domicile après pansement.

Gilbert FOURNIER

Traversée du pont de ROBINET par grand Mistral

Cette nuit, j'ai peu dormi, le Mistral était en colère. Les ouvriers d'Aiguebelle viennent de s'arrêter devant la maison pour se mettre à l'abri et reprendre haleine, le temps de défaire le cache-col mis devant la figure, mais aussi pour s'attendre. Au-dehors : le noir et le vent qui court comme un fou en hurlant. Aujourd'hui, des personnes à pied ou à vélo vont avoir à traverser le pont. Certains vont hésiter, d'autres, plus courageux vont tenter l'aventure, d'autres feront demi-tour. Car, il faut bien dire que traverser le pont de Robinet un jour de fort mistral est tout une épopée ! Pour certains même un calvaire, beaucoup en ont une cruelle expérience ! À midi, le vent redouble de violence, le Rhône à de grosses vagues ébouriffées et très méchantes. Le pont gémit, craque, ondule, tangué. Quelques personnes à pied tentent l'aventure après être restées un moment devant la maison à attendre une accalmie. Ajuster le cache-nez, bien fermer le pardessus, enfoncer le béret, la casquette, ils démarrent timidement puis accélèrent le pas, séparément ou en se tenant pour se donner du courage. Le premier tiers de la travée est très mouvementé, de nombreux arrêts, arc-boutés sous la violence du vent, puis attraper la rambarde est peut-être la meilleure solution. Pour beaucoup c'est la fin du périple. Les yeux piquent, cette satanée bise vous glace le sang, le béret est emporté, un coup de vent plus violent, il faut tenir la robe soulevée par le vent, resserrer le pardessus qui vous claque dans les jambes, tenir cette rambarde en la serrant de plus en plus fort jusqu'à ne plus se contrôler, enfin avoir l'impression que le pont se dérobe sous les pas.

Alors, il faut aller très vite chercher ces personnes : rassurer tout d'abord, faire comprendre qu'elles ne craignent rien, qu'il faut lâcher prise et très vite se dégager de cette inconfortable situation. Elles ont le souffle coupé, incapables, parfois de prononcer une parole, hagardes .. et ce "foutu" vent qui ne lâche pas !

Après s'être pris par le bras, le retour se fait "dare-dare" et surtout sans arrêt. Pour beaucoup, pâles de peur, ils reprennent leurs esprits auprès du feu, à la maison avec un bon café.

Gilbert FOURNIER

Garde-pont Garde-canal Garde-barrières

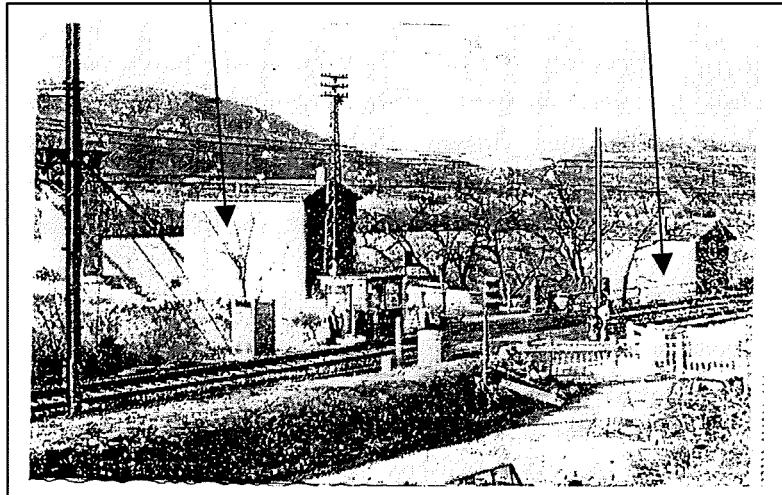
Texte écrit à la suite d'une rencontre avec Monsieur Gilbert Fournier.

À l'extérieur du village, près du pont de Robinet, vivaient trois familles qui travaillaient là : les familles du garde-pont, du garde-canal, du garde-barrières. Ces trois maisons aujourd'hui disparues se trouvaient : l'une tout près de l'entrée du pont, l'autre un peu plus au nord, près du petit pont sur le canal d'Orange, la troisième tout près de la voie ferrée au pied des roches.

Maison du garde pont

Maison du garde canal

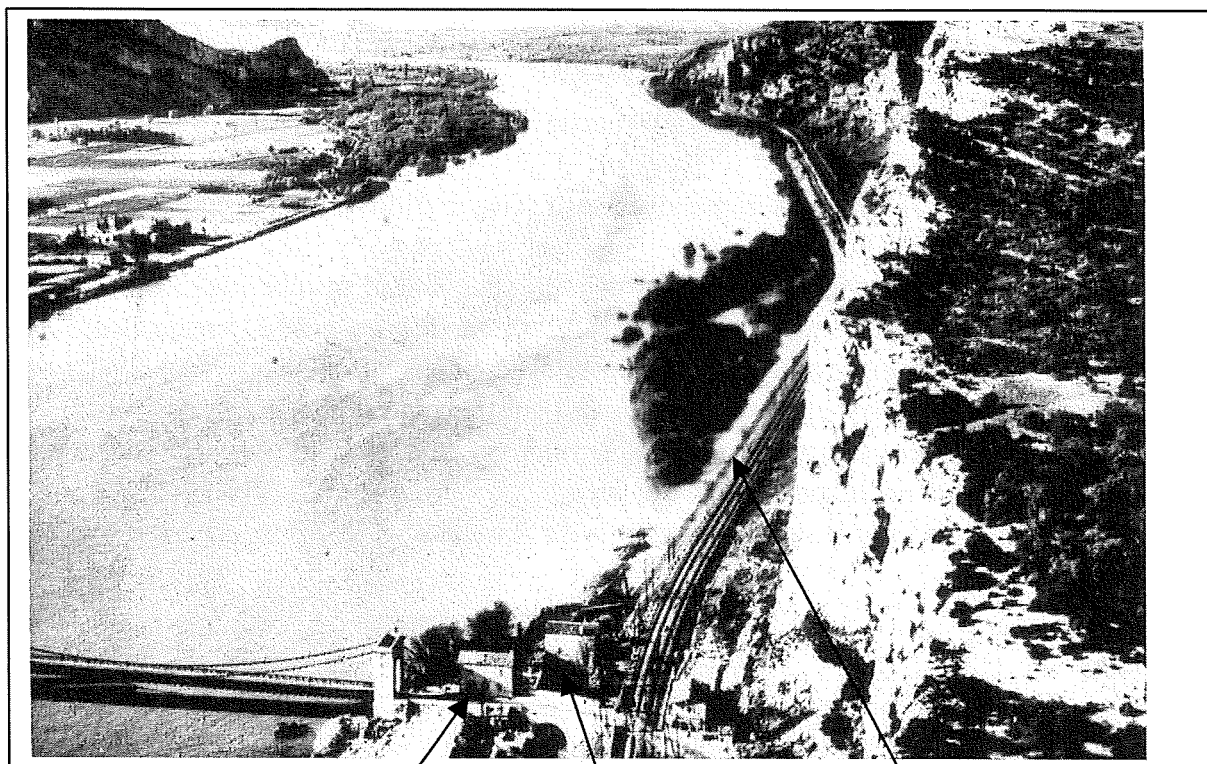
On peut aujourd'hui imaginer où se trouvait exactement la maison du garde-pont, car les câbles du pont, situés côté nord passaient dans la cuisine, ils occupaient la moitié de la pièce et étaient protégés par une construction d'environ 1,5m de hauteur et 2,5m de côté. Ils étaient ancrés dans le sol à plusieurs mètres de profondeur. Gilbert se



souvient de visites de personnes venues vérifier l'état de ces câbles, il se souvient aussi que par temps de violent mistral, les câbles vibraient à l'intérieur de la maison avec un bruit impressionnant

Son père était employé des Ponts et Chaussées et il devait veiller à l'entretien et à la sécurité de la route depuis le pont jusqu'à la Chaussée et sur la RN 86 de Viviers à St Montan. Pour cela, chaque matin il parcourait cet itinéraire à vélo. En ce qui concerne le pont, qui à cette époque était en bois, il devait vérifier avec soin le platelage, les poutres qui le supportaient et tout l'ensemble de la construction. C'était le temps où les camions étaient des "gazo" (gazogène) fonctionnant grâce à la combustion de bois, et, très souvent, ils mettaient le feu aux plateaux du pont.

Au décès de son père, sa mère, assermentée, était devenue garde-pont avec une fonction différente. En effet, au début des années 50, la circulation avait augmenté, et un sens unique avait été installé sur le pont (de 6h à 20h). Il était établi grâce à un système de feux tricolores actionnés manuellement, depuis une petite cabane situé sous les roches dominant la voie ferrée et le tablier du pont. Elle partageait ce travail avec un autre employé.



Maison du garde pont

Maison du garde canal

Le canal de Pierrelatte

Gilbert se souvient du garde-canal : Monsieur CHASSON. Il était chargé de la surveillance et de l'entretien du canal d'Orange depuis la prise d'eau (en amont du pont de Robinet) jusqu'à PIERRELATTE. Il devait veiller au nettoyage des berges, surveillait les vannes qui régulaient la quantité d'eau devant entrer dans le canal vérifiait le bon fonctionnement de la machine élévatoire (située environ 300m. en aval du pont de Robinet) qui avait pour but de relever l'eau afin qu'elle puisse se déverser dans le canal d'arrosage et alimenter les jardins situés en aval.

L'habitation du garde barrières était réservée en général à un couple. Monsieur travaillait à la SNCF comme chef de brigade ou poseur. Madame faisait fonction de garde barrières. Elle travaillait en poste trois/huit, et uniquement en journée. La nuit, le passage à niveau était gardé par un homme et les barrières devaient rester fermées : l'ouverture ne se faisait qu'à l'arrivée d'une voiture, d'un camion ou d'une charrette parfois.

Le rôle de la garde barrières c'était d'abord la sécurité au passage à niveau ; tout incident devait être communiqué au chef de gare de DONZÈRE : chutes de pierres sur la voie, blocage d'une ou des barrières, véhicules en panne sur la voie, sonnerie en dérangement.

C'était aussi ouvrir les barrières lorsque aucun train n'était annoncé, et les fermer lorsque retentissait la sonnerie.

Pour madame qui pouvait faire son ménage, sa lessive c'était un perpétuel va et vient entre la maison et le bloc de commandes.

Pour les deux autres personnes postées et afin qu'elles soient à l'abri des intempéries, la garde se faisait depuis une guérite. Certes, les gardes en poste connaissaient les horaires des trains de voyageurs très réguliers, mais il y avait les trains de marchandises et parfois le mauvais temps (neige) qui troublaient cette régularité.

Les cyclistes, les piétons passaient par un portillon en faisant bien attention au trains. Un panneau disposé à chaque portillon indiquait :

"Ne pas traverser les voies sans regarder dans les deux directions, un train peut en cacher un autre".

Gilbert FOURNIER