

<http://www.menouetsesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article1179>

Courrier des lecteurs

- Revue N°80 -

Date de mise en ligne : samedi 15 septembre 2018

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

réservés

La sécurisation de l'emprise de la gare de Sainte-Ménéhould pendant la 1^{ère} guerre :

Suite à l'article Â« La page du cartophile, une, deux, trois voies ferrées Â» du n°77, François Delaître, lecteur messin passionné d'histoire et de chemin de fer, nous donne des explications sur le canevas de voies ferrées à Sainte-Ménéhould. A noter que le plan de la ville établi par la Jeune chambre économique dans les années 90 montrait encore ces voies ferrées. Dans les années 70, les rails étaient encore présentes sur le grand pont nommé Â« Pont Blanc Â».

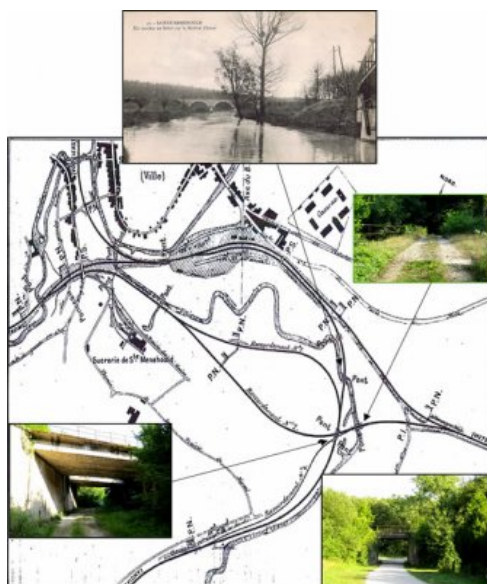
"La gare de Sainte-Ménéhould fut un noeud ferroviaire très important lors de la première Guerre mondiale. Il suffit de se rappeler que la ville de Verdun avec ses forts, sa ligne de front, sa gare et ses voies d'accès ferroviaires et routiers ne sont distantes que d'une cinquantaine de kilomètres. La ligne de front ouest-est passait à quelques encablures au nord de Sainte-Ménéhould Les Allemands avaient toutes les possibilités de bombarder les infrastructures ferroviaires et couper ainsi les acheminements ou les évacuations des hommes et du matériel.

L'Etat-major établit un plan exceptionnel de sécurisation du transit ferroviaire de Sainte-Ménéhould afin de maintenir la circulation des trains, en provenance ou à destination de Châlons, Revigny et Verdun. Si les infrastructures de la gare étaient mises hors d'état, trois raccordements assuraient ainsi les transits par un doublement des itinéraires Â« directs Â» à partir de points suffisamment éloignés de l'emprise de la gare.

Ces Â« contournements Â» étaient également à doubles voies et sécurisaient toutes les interconnexions possibles entre les trois villes.



Ci-dessous le plan général au 1/10000^{ème} édité par la compagnie des Chemins de Fer de l'Est. Situation au 1er mars 1916.



Légende :

P.N. : Passage à niveau.

P.I. : Passage inférieur. (la route passe sous la voie)

P.S. : Passage supérieur. (la route passe au-dessus de la voie : Pont de Vitry).



Le train qui voulait entrer en gare prenait la voie de gauche. Pour éviter la gare la voie de droite et le raccordement n°2 pour aller à Verdun au sud.

Au fond les deux casernes du quartier Valmy.

La route pour le Bois

Tous ces raccordements, ces ponts, sont aujourd'hui délaissés, et en l'absence des rails, personne n'imagine qu'étaient là des voies ferrées. Mais aujourd'hui ces « chemins » vont avoir une nouvelle utilité puisqu'une partie des raccordements va servir pour se rendre au parc médiéval du Bois du Roy.



La route commencerait au pont de Vitry, traverserait la zone industrielle et, au niveau de la déchetterie, filerait tout droit pour rejoindre le raccordement n°2 ; ensuite la route franchirait l'Aisne sur le grand pont nommé « Pont Blanc » avant de rejoindre le chemin des Grands Plains et de monter vers le Château. Ce n'est qu'un projet, dit-on, mais cela serait une belle revanche sur ceux qui ont fait mourir les rails et les trains.

Suite à l'article : Anciens cafés de Menou et actuels :

