Le/la garde-barrières

Nom : Garde-barrières[1]

Domaine professionnel : Personnel ouvrier ferroviaire

Compétences : Vigilance et présence constante et réactivité absolue

Missions : Sécurité des passages à niveau !

Date : Milieu du XIXe siècle

Ancienne dénomination : garant de la sécurité aux passages à niveau à une époque où les signaux automatiques étaient inexistants, le/la garde-barrières est le visage emblématique des chemins de fer d'antan.



Garde-barrières des chemins de fer de l'Etat en 1850. Jean Thiriar (Réf. 2370)

Historique

Au cœur du XIXe siècle, alors que l'essor de l'industrie transforme le paysage, le chemin de fer prend son envol. Si les premiers trains circulaient sans encombre avec une signalisation sommaire, la multiplication des convois change la donne. Dès lors, les passages à niveau deviennent comme des points névralgiques où s'affrontent, non sans risque, le rail et la route.

« Sécurité » devient alors le mot d'ordre. On placarde des avertissements dès 1836 pour éloigner les curieux des rails. Aux abords des gares, la signalisation se perfectionne. Malgré ces efforts, le danger persiste. Pour protéger des vies, les chemins de fer belges finissent par imposer une présence humaine permanente aux croisements : le métier de garde-barrières est né.

[1] Nous opterons ici pour « garde-barrières » dans ce document bien que le terme « garde-barrière » soit également correct.

Les sentinelles du rail

Le/la garde-barrières doit composer avec deux modes de fonctionnement : soit les barrières restent fermées par défaut et ne s'ouvrent que sur demande des voyageurs, soit elles demeurent ouvertes à la circulation routière et ne sont abaissées qu'au passage des convois ferroviaires.

Dans le *Traité d'exploitation des chemins de fer* de Huberti A. et Flamache A., paru en 1885, on écrit :

S'il s'agit d'une ligne à trafic très actif et d'un passage à niveau peu important, il sera plus simple de maintenir les barrières fermées et de ne les ouvrir qu'à la demande du public. Mais si, au contraire, la circulation sur la route de terre est considérable et qu'il ne passe que peu de trains sur la voie ferrée, il y aura avantage à adopter l'ouverture normale et à fermer les barrières un peu avant l'heure réglementaire du passage des trains. Ce dernier cas est le plus ordinaire, sauf aux abords des grandes villes.

En 1890, l'ensemble du réseau belge compte 5105 passages à niveau, dont 2205 non gardés et 2900 qui le sont par 3653 agents dont 1773 femmes.

Des femmes aux commandes



Fermeture d'une barrière roulante (Réf. Z01321)

Le métier de garde-barrières est souvent confié, en priorité, aux épouses ou aux veuves de cheminots. Une opportunité pour ces femmes mais c'est un travail éprouvant ! À la force des bras, il faut actionner la manœuvre des lourdes barrières en bois. Si celles-ci évoluent vers des demi-barrières métalliques plus légères, elles imposent paradoxalement de doubler les manipulations. Ce n'est qu'à partir de 1890 qu'apparaissent les barrières roulantes, suivies des modèles basculants durant l'entre-deux-guerres.

La vigilance est de chaque instant : la moindre inattention peut être fatale. Le règlement impose d'ailleurs une présence constante à la loge et une réactivité absolue face à l'imprévu. Sans uniforme spécifique, la garde-barrières dispose pourtant d'un attirail précis pour communiquer avec le personnel des trains : un drapeau rouge pour l'arrêt d'urgence, un jaune pour ralentir, et un vert pour donner la voie libre ainsi qu'une lanterne à quatre couleurs pour la nuit. En cas de danger immédiat, l'agent se poste sur la voie pour agiter ses signaux, utilise son cornet ou dispose des pétards sur les rails. En explosant sous les roues du convoi, ces derniers avertissent instantanément le conducteur d'un obstacle imminent.

En famille

En contrepartie de la surveillance constante des barrières, la famille du garde-barrières bénéficie généralement d'un logement de fonction : une maisonnette située au bord de la voie. Si le loyer est symbolique, voire inexistant, cet avantage compense la faible rémunération pour des journées de travail s'étirant en moyenne sur quinze heures. Le chauffage est assuré par la compagnie ferroviaire, qui fournit le charbon nécessaire. Dans un contexte où le logement ouvrier décent est une denrée rare, ces conditions de vie constituent un privilège social non négligeable.

DÉSIGNATION.	MINIMA.	MAXIMA.
	Fr. c.	Fr. c.
Garde-barrière homme	1 60	3 40
— femme	» 40	1 20
Garde-route	2 »	3 »
Chef-poseur	2 60	4 »
Piocheur	1 80	3 60
Homme de métier.	—	5 »

Extrait du « T*raité d'exploitation des chemins de fer* » Huberti A. et Flamache A., 1885, (Réf : C2550)

Une discipline de fer

Le travail ne se limite pas à manœuvrer les barrières ; il s'agit d'une surveillance constante des voies et de ses abords, régie par un règlement d'une rigueur absolue.

Selon le « Règlement général de la signalisation. Fascicule VI Passages à niveau. Titre III passages à niveau gardés », de 1954 consacré aux passages à niveau gardés, chaque prise de service débute par une inspection minutieuse : état des installations, fonctionnement des lanternes, outils de communication et vérification des signaux mobiles.

La précision temporelle est le cœur du système : l'agent doit impérativement synchroniser sa montre sur celle du signaleur. Chaque mouvement est consigné dans un carnet de block spécifique où sont inscrits l'annonce du train, son numéro et son heure de passage exacte.

En dehors de la circulation des trains, la garde-barrières assure l'entretien quotidien des abords : nettoyage des rails et des ornières, déneigement des passages piétons en hiver, élagage de la végétation, entretien des clôtures et allumage des réverbères.

Si la journée de travail est ordinairement de **12 heures**, la législation d'après-guerre vient bouleverser cette organisation. La loi interdisant le travail de nuit pour les femmes (entre 22h et 6h) et l'instauration de la journée des 8 heures imposent le recours à des suppléantes qui se relaient dans la loge.

Pourtant, malgré ces responsabilités critiques, le métier occupe le bas de l'échelle sociale du rail :

Lors de la création de la SNCB en 1926, ces agents sont considérés comme du personnel temporaire. Ils ne bénéficient ni du statut officiel de cheminot, ni des mêmes régimes de pension.

Recrutés par voie d'épreuves (visite médicale, test de lecture et de calcul de base), ils sont payés à la quinzaine par leur gare de tutelle.

Souvent sous-payés et peu défendus par les organisations syndicales, ils portent pourtant l'entière responsabilité juridique en cas d'incident au passage à niveau.

L'évolution technique et le déclin

La fin d'une époque : Vers l'automatisation

À partir des années 1950, le paysage ferroviaire entame une profonde mutation. L'augmentation constante de la vitesse des trains et la densification du trafic routier rendent la gestion manuelle des barrières de plus en plus complexe et risquée.

Progressivement, les maisonnettes de garde-barrières se vident de leurs occupants.

La technologie prend le relais : les Signaux Automatiques de Passage à Niveau (SAP) remplacent la vigilance humaine par des capteurs électroniques et des moteurs électriques.

Ce métier de proximité, mélange unique de rigueur ferroviaire et de vie domestique au bord des rails, s'efface peu à peu pour ne laisser derrière lui que ces petites bâtisses de briques, témoins silencieux d'un temps où la sécurité du rail reposait sur le bras et l'œil attentif d'une sentinelle.

La maison de garde-barrières et la loge



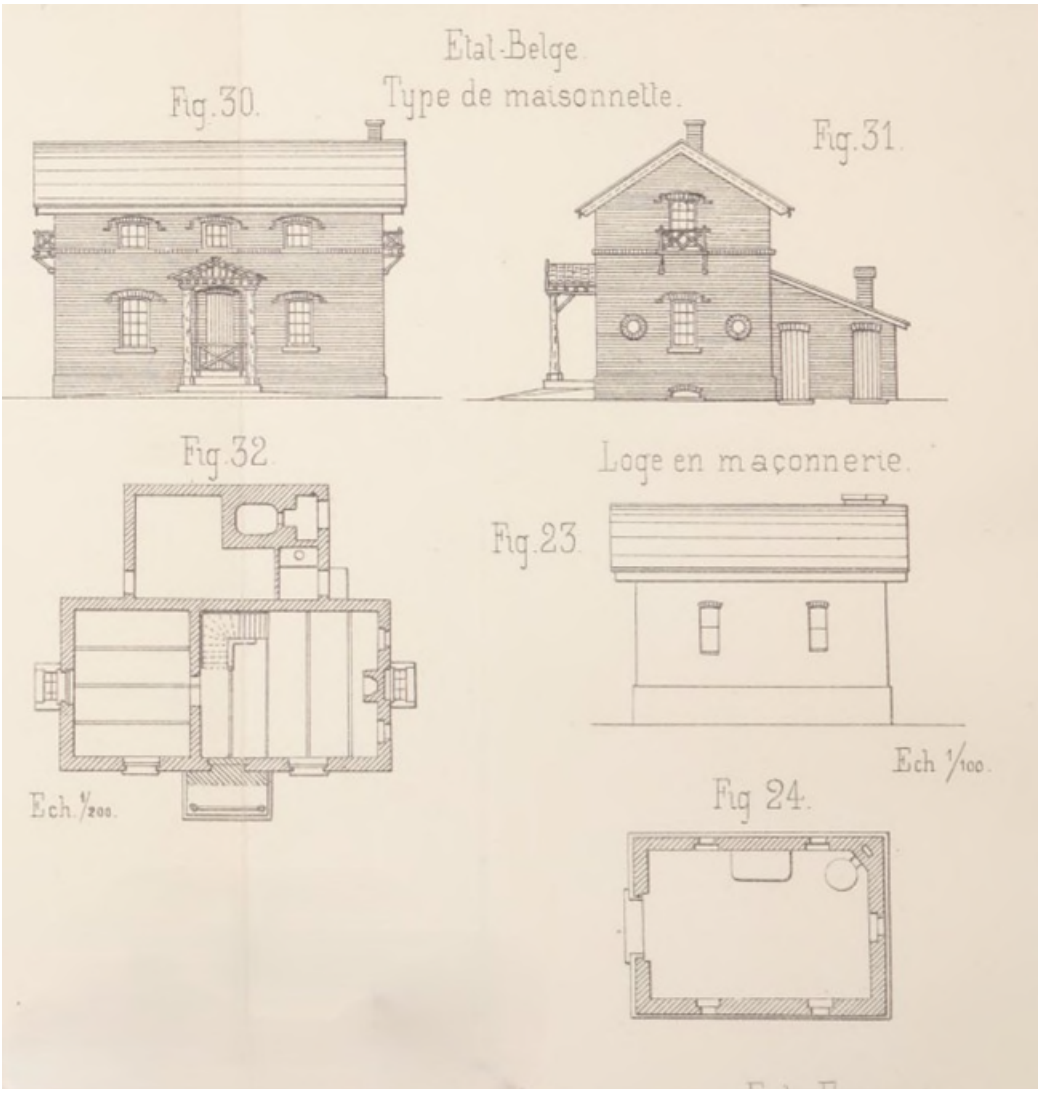
Habitation d'un garde-barrière à Schellebelle (Réf. K00094)

La maisonnette est reconnaissable à son architecture standardisée évoluant au gré des époques et des compagnies ferroviaires : Etat belge, Nord-Belge, …

La plupart de ces maisonnettes sont construites sur un modèle simple et robuste, conçu pour durer et être identifiées de loin par les agents du rail.

Majoritairement en briques rouges (parfois agrémentées de bandeaux de briques jaunes ou de pierre bleue), elles ont une toiture à deux versants en tuiles ou en ardoises.

Souvent très exiguës à l'origine, elles comportaient généralement deux pièces au rez-de-chaussée (cuisine et pièce de vie) et une ou deux chambres à l'étage sous les combles.



Extrait du traité d'exploitation des chemins de fer. Huberti A. et Flamache A., 1885, (Réf : C2550)

Elles sont systématiquement situées au plus près du rail, souvent à l'angle formé par l'intersection de la route et de la voie ferrée, pour offrir au garde une visibilité maximale sur les convois arrivant des deux directions.

Presque chaque maisonnette disposait d'un lopin de terre. Comme le salaire était faible, la culture de légumes et l'élevage de quelques poules ou d'un cochon étaient indispensables à la survie de la famille du cheminot.

La loge



Un garde-barrière dans la guérite devant sa loge (Réf. Z03874e)

Ainsi la garde-barrières évoluait entre la maisonnette et la loge.

La loge est le plus souvent isolée de la maisonnette et la garde-barrières est censée y demeurer durant son service. De dimension modeste (entre 4 et 9 mètres carrés), elle est meublée d'une table, une chaise mais pas de lit et un poêle qui ne devait pas trop chauffer, pour éviter tout assoupissement.

C'est qu'il fallait suivre le règlement à la lettre ! Toute absence au poste de travail, tout oubli de fermer les barrières ou tout assoupissement est sanctionné par la révocation pure et simple. Les fautes moins graves comme une arrivée tardive a son poste ou se laisser distraire par un intrus entraînent le retrait d'un cinquième de jour de salaire.

On trouve également dans la loge un téléphone permettant les communications entre le passage à niveau (PN) et les postes de block qui l'encadrent.



Téléphone de garde-barrières (Réf. 5752)

Anecdote

Durant la guerre, de nombreux cheminots, à tous les échelons de la hiérarchie, ont participé à des actes de sabotage. Certains faits mettent en lumière la contribution de nos gardes-barrières. Par leur aide et leur accueil, elles ont contribué modestement à l'hébergement de personnes en fuite, à la collecte de renseignements et à leur transfert vers les alliés...

Et aujourd'hui ?

Avec l'automatisation des passages à niveau dans la seconde moitié du XXe siècle, les maisons de garde-barrières ont perdu leur utilité primaire et le dernier PNG (Passage à Niveau Gardé) a été fermé à l'automne 1999, à Sclessin, sur la ligne 125[2].

Bon nombre de ces anciennes maisonnettes ont été vendues à des particuliers. Leur charme bucolique et leur prix souvent abordable (dû à la proximité du rail) en ont fait des habitations prisées.

Malheureusement, celles qui gênaient la visibilité après l'installation de signaux automatiques ou l'élargissement des routes ont souvent été rasées.

Sur les anciennes lignes transformées en pistes cyclables (RAVeL), ces maisons servent parfois de gîtes, de haltes pour cyclistes ou de petits musées locaux.

Le garde-barrières belge restera dans les mémoires comme le symbole d'une époque où le chemin de fer avait un visage humain, un métier de dévouement où la sécurité de milliers de passagers reposait sur la force d'un bras et la précision d'un regard. On se souviendra du garde-barrières comme le gardien d'une tradition ferroviaire empreinte d'humanité. Son métier, véritable sacerdoce, plaçait la sécurité des passagers sous la protection directe de son bras et de sa surveillance infaillible.

La maison de garde-barrières à Train World



Maison du chemin de fer dans le hall 3 de Train World. 2015.
Photographe : D. Moinil (Réf. D4092-20)

La petite maison intégrée à Train World était auparavant une maisonnette de garde-barrières.

Pour donner suite à la suppression du passage à niveau, la maisonnette a abrité la famille d'un contremaître de la voie.

On retrouve son histoire sur le site de Train World[3]

Catherine Walravens,
Octobre 2026

[2] PN 5, sur la ligne 125 Liège-Guillemins – Huy - Namur
[3] (La petite maison le long des voies - TrainWorld)

Bibliographie succincte

Articles : La signalisation automatique des passages à niveau, *Informations publiées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges,* n° 69, 20-03-1950, p.2-4, BIB_K715123

VILLE S., La garde-barrière, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, n° 19, 01-03-1958, p.11, BIB_K611012

OPDECAM, C. Une femme du monde...ferroviaire. La garde-barrière, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-05-2010, p.22-23, BIB_K411708

Livres : *La garde-barrière. Métiers. Reflets des hommes*, Bruxelles, A.R.C., 1994, 48 p. BIB_B800041

Internet : Sébastien Moreau, « Les garde-barrières : essor et déclin d'une profession féminine », Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe [en ligne], ISSN 2677-6588, Permalien : https://ehne.fr/fr/node/21833

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque* : *garde-barrières

Collection musée* : *garde-barrières, passage à niveau