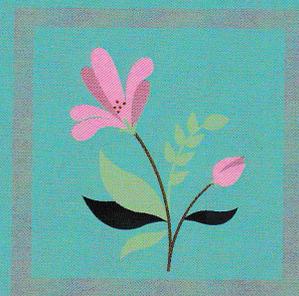


LE BARET



JOURNAL MUNICIPAL D'INFORMATION DE BEAUREGARD-BARET

Numéro 06

Trimestriel Avril. Mai. Juin. 2022



HISTOIRE



LES TRENTE ANS DU TRAMWAY

Alors que les transports intra-départementaux des voyageurs et marchandises ne se font encore qu'en véhicules hippomobiles, l'Etat, par la loi du 12/07/1865 (dite loi Migneret) incite les départements à se lancer dans l'étude de réseaux de voies ferrées d'intérêt local. Au niveau Drôme, plusieurs projets émergent après la guerre de 1870, notamment celui de la ligne Bourg de Péage- Ste Eulalie en Royans, acté par Conseil Général le 26/07 /1887.

En 1891, se constitue la Compagnie des Chemins de Fer de la Drôme, bénéficiant de financements de l'Etat, d'investissements industriels privés, d'apports de petits porteurs et d'emprunts auprès des banques. La mise en place de l'infrastructure est lourde et onéreuse ; de gros ouvrages doivent être bâtis, même si, dans la grande majorité des parcours, les rails empruntent les voies existantes. C'est ainsi qu'un réseau de 201km se met en place dans le département, basé sur le système métrique.

L'exploitation du tronçon vers Ste Eulalie (40 km) ne débute que le 16 mars 1901, les travaux d'infrastructures étant retardés par la construction d'ouvrages d'art importants. Le relief naturel ne permet pas de suivre toujours la voirie existante, notamment à proximité de l'Ecancière où le ravin de Serne est franchi grâce à un viaduc de 40m de longueur et 17m de hauteur.

Sur cette ligne, deux autres ouvrages d'importance vont être construits à St Nazaire en Royans et St Laurent en Royans.

Sur le trajet, les gares ne sont pas nombreuses, les stations avec un simple abri sont plus fréquentes et il existe aussi de simples arrêts matérialisés par un poteau de signalement. L'équilibre financier de ces dessertes reste précaire, le nombre de voyageurs est aléatoire, d'autant que les horaires ne sont pas toujours respectés et que le nombre de navettes n'excède pas deux allers-retours quotidiens. Les transports de marchandises existent, limités toutefois par les contraintes de manutention, réception et distribution...

La guerre de 1914-1918 engendre rapidement des difficultés pour assurer un service régulier (agents mobilisés), mais aussi pour assurer l'entretien des matériels et infrastructures. En grande difficulté financière, la Compagnie sollicite le Conseil Général pour la mise en place d'une régie intéressée. Faute d'accord, le département de la Drôme reprend en régie directe l'exploitation et lui donne le nom de Chemins de Fer de la Drôme.

Mais les déficits d'exploitation récurrents et exponentiels liés aux travaux de réfection des matériels et équipements, l'inflation galopante après-guerre, la mise en place des nouvelles lois sociales, la concurrence devenue très forte de l'automobile, le désintérêt progressif par rapport à un moyen de locomotion peu rapide et trop rigide, vont provoquer le déclin de ce mode de transport sur rail.

Le transport sur route, tant voyageurs que marchandises, se développe de plus en plus. En juillet 1928, un nouveau mode d'exploitation se met en place avec des entrepreneurs privés. Les CFD deviennent les Chemins de Fer et Autobus de la Drôme (puis plus tard Régie Départementale des Autobus de la Drôme).

La fermeture de la ligne de tramway Bourg de Péage - Ste Eulalie en Royans intervient le 10 juillet 1931, trente ans après son début d'exploitation.

LE PONT DU TRAM

Il ne reste aujourd'hui que quelques bâtiments de gares et abris disséminés dans le département.

Mais, parmi les ouvrages d'art abandonnés, le « pont du tram », près de l'Ecancière, surplombe toujours majestueusement le petit ruisseau de Serne.

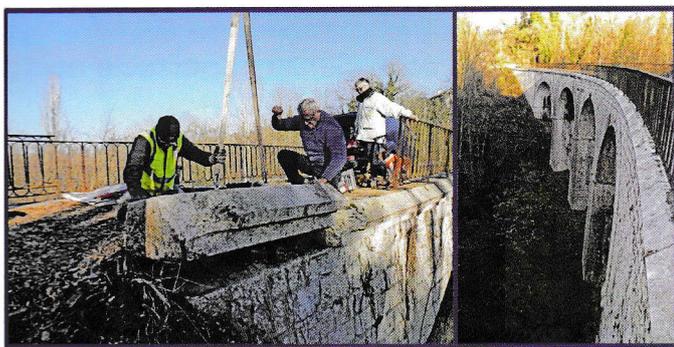
Article rédigé par M.B.A.B. Mars 2022 (JC)

Références bibliographiques :

« Chemins de Fer régionaux et tramways » n°359 – Sept. Oct. 2013, par Elie Mandrillon

« La fabuleuse histoire du tramway de la Drôme » DVD, chez JFB Productions – 26260 – Clérieux

Site internet Mey Beau's Arts en Baret : bb26300.free.fr



Projet autour du Pont du Tram et flâneries le long du Canal de la Bourne

De manière spontanée et sans concertation préalable, les membres et sympathisants des associations de patrimoine de Beauregard Baret (MBAB) et Jaillans (Les Amis de Jaillans) se sont réunis en deux occasions fin octobre et fin novembre 2021 pour s'interroger sur la **remise en état d'édifices remarquables** « oubliés » sur les deux communes, notamment l'ancien Pont du Tram. Comment pouvait-on « abandonner » à la nature des ouvrages pleins d'histoire et qui ont rythmé la vie des générations passées ? Il fallait **valoriser ce patrimoine** –que beaucoup ignorent-, d'autant que les bonnes volontés émergeaient.

Forts de l'intérêt que portent Valence Romans Agglo et les deux municipalités à ce projet, les volontaires ont rapidement proposé **un itinéraire de randonnée** reliant différents lieux à mettre en valeur.

Outre l'ouvrage « fédérateur » qu'est le Pont du Tram, le bas de nos deux communes recèle d'autres ouvrages de génie civil, mais aussi des lieux de mémoire et d'histoire.

Ainsi, peut on relier au parcours du tram une flânerie le long du Canal de la Bourne et visiter le Pont Aqueduc, la Bâche en fer, mais aussi passer près de la stèle des Fusillés ou encore du Château de la Jonchère.

Après une reconnaissance de parcours le 11/12/2021, une dizaine de volontaires a investi le Pont du Tram, avec leurs tronçonneuses, sécateurs, cordes et bonne humeur, avec la ferme intention de le « relooker ». Tous les jeudis après-midi des mois de décembre, janvier et février, les personnes disponibles se sont relayées pour couper, arracher, emmener les déchets, consolider les rambardes, resceller les pierres déplacées, débroussailler les alentours.

Et le Pont du Tram renaît !

Depuis mi-février, les équipent œuvrent au niveau de la Bâche en fer du Canal, pour combattre les lierres, ronces et acacias invasifs. Ce travail sur les deux structures majeures n'est qu'une partie de la mise en forme d'un itinéraire de promenade accessible à tous, traversant des espaces spectaculaires et méconnus. **Le circuit est de 8,6 km**, mais peut néanmoins être raccourci en différents endroits. Tout ce travail doit être maintenant avalisé par Romans Valence Agglo, à qui incombe la compétence randonnée. Leur logistique pour terminer le débroussaillage du sentier, le balisage et la mise en valeur de l'itinéraire est maintenant nécessaire. Les deux municipalités, de leur côté, participent aux relations avec les propriétaires des espaces privés traversés.

Ce projet, issu directement d'habitants locaux soucieux de protéger des traces du passé, a représenté depuis le 14 décembre huit demi-journées de travail pour environ 160 h d'efforts. Ce n'est pas terminé, mais le résultat obtenu sur le premier ouvrage nous encourage tous à poursuivre cette aventure collective.

Pour plus d'infos, vous pouvez consulter le site : bb26300@free.fr (rubrique : « suivi projet Tacot »)

Article rédigé en février 2022 par Mey Beau's Arts en Baret (JC)