

La ligne ferroviaire Livron – Veynes (Briançon)

Longueur : 109 km, origine Livron (point kilométrique 0,00) et terminus Veynes (point kilométrique 109)

La ligne a été ouverte en 3 étapes :

- Livron – Crest en septembre 1871
- Crest – Die en septembre 1885
- Die-Veynes en juin 1894

La limite entre les régions AURA et PACA se situe au kilomètre 93.

La ligne compte 7 viaducs, 17 tunnels, 170 ponts rails et 50 passages à niveau.

Les préoccupations de Napoléon III quant à l'accessibilité vers l'Italie avaient plus trait à la politique qu'à l'économie. La construction d'une voie ferrée correspondait à une stratégie militaire nationale de transport de troupes.

En 1854, 6 projets étaient à l'étude :

- 3 avaient Grenoble comme tête de ligne et prévoyaient d'atteindre Briançon :
 - soit par la vallée de la Romanche et le Lautaret
 - soit par la vallée du Drac, le col Bayard et la Durance
 - soit par la vallée de la Graisse, le col de la Croix Haute, le Buech et la Durance
- le 4ème prévoyait le passage par la vallée de la Drôme
- le 5ème partait de Montélimar et passait par Nyons, l'Aygues, Orpierre et la Durance
- le 6ème partait d'Avignon et remontait la Durance

L'Etat-major ne retint pas les 3 premiers qui passaient trop près de la frontière, la Savoie étant encore italienne.

Celui partant de Montélimar présentait trop de difficultés techniques dans la vallée de l'Aygues.

Le plus facile à construire était celui partant d'Avignon, mais il laissait hors communications une vaste région entre Durance et Isère. Et les élus locaux défendaient l'intérêt économique d'une ligne dans la vallée de la Drôme.

En 1857, le projet empruntant la vallée de la Drôme est finalement retenu. De nombreuses difficultés allaient survenir !

Livron fut préféré à Valence comme tête de ligne en raison de la liaison ferroviaire Livron-Privas dont elle serait le prolongement.

Après des tiraillements sur le tracé dans la haute vallée de la Drôme et dans les Hautes Alpes où des arguments techniques et économiques furent avancés et débattus, ce fut le passage par le col de Cabre qui fut choisi bien que plus onéreux et compliqué.

Le 19 juin 1857, l'état accorde à la compagnie PLM la construction de la ligne Privas-Livron-Crest. Le tronçon Privas-Livron est construit rapidement en raison de sa nécessité économique pour le transport de minerai de fer. Mais en 1867 les travaux de la portion Livron-Crest n'ont toujours pas commencés, alors que c'était la date prévue de fin des travaux. Était-ce dû à un manque de volonté de PLM ou à un manque de mise à disposition de ressources par le gouvernement ? Les avis divergent...

Les travaux commencent cependant le 20 juillet 1868 et mobilisent plus de 300 ouvriers. La compagnie, sommée d'inaugurer en janvier 1870 ne pourra s'exécuter que le 23 septembre 1871. Mais c'est la guerre, la fin du second empire et l'inauguration se fait sans faste. Le 1er train entre en gare de Crest le 25 septembre 1871.

Le second tronçon de Crest à Die ne débute qu'en 1875. La France est ruinée après la guerre perdue de Napoléon III contre la Prusse. De plus le terrain est difficile, la vallée étroite et il faut construire un tunnel à Saillans. Le chantier emploie de nombreux ouvriers italiens et espagnols qui campent à Saillans ou aux environs. Aller voir l'avancement du chantier est, paraît-il, un passe-temps du dimanche pour les saillansons !

Le 1er train arrive à Die le 13 août 1885 et l'inauguration a lieu le 15 septembre en présence de personnalités qui participent à un défilé et à un grand banquet. Toutes les gares du parcours sont

pavoisées.

La construction de la portion de Die à Veynes est obtenue par l'armée et toutes les infrastructures sont prises en charge par l'état. En amont de Luc en Diois, l'armée veut pouvoir assurer le passage de 24 trains / jour. Sur une ligne à voie unique, cela nécessite de nombreuses gares pour permettre les croisements et le ravitaillement des locomotives à vapeur. 17 gares sont construites entre Livron et Veynes. La ligne est finalement terminée en 1894.

La ligne ferroviaire a ouvert des villages au monde extérieur et les a restructurés. A Saillans la gare a apporté un renouveau d'activité, mais elle est un peu éloignée du centre bourg.

Elle a coupé en 2 le champ de Foire des Samarins (ancien champ de St Géraud) qui fut transféré à la Soubeyranne. La route de la Chaudière dut être déviée et le pont franchissant la voie ferrée ne fut construit qu'après réclamation de la municipalité. La construction de la déviation le long de la voie ferrée en 1988 a contribué encore plus à cette coupure et l'accès à la gare est malaisé. Mais heureusement la gare de Saillans est toujours desservie par les TER !

A la fin du XIXème siècle, la vitesse de la ligne était de 40 km/h pour les voyageurs et 30 km/h pour les marchandises. Les temps de parcours étaient de 2h30 pour aller de Die à Valence, 50mn de Saillans à Die et 45mn de Saillans à Crest, arrêts compris. Les diligences furent néanmoins vaincues par la vitesse !

Anecdotes :

Un des architectes de la ligne, Mr Diaz, de Valence, fut choisi pour dessiner les plans de la mairie de Saillans.

Mme Maria-Catherina Ceschino épouse de Quintin Romersa, entrepreneur sur la ligne ferroviaire, décéda à Saillans le 16 octobre 1882 à 32 ans. Elle fut enterrée au cimetière de Saillans et on peut encore voir dans une concession réattribuée, tout en haut du cimetière, une pierre dressée provenant de la construction du tunnel et sur la face de laquelle a été sculptée l'entrée du tunnel ferroviaire de Saillans. Elle était surmontée d'une croix de fer. Cette pierre sculptée témoigne de l'hommage des ouvriers du chantier à l'épouse de leur patron.