

## Les ponts, les tunnels et les canaux de Saillans

### Pont sur la Drôme (pont Martial Algoud, du nom d'un ancien maire de Saillans entre 1929 et 1944 et entre 1957 et 1965) :

Il y a eu un pont à l'emplacement du pont actuel dès le début de l'existence du village.

Il a souvent été emporté par les crues de la Drôme et à chaque fois rebâti (1340, 1385, 1663, 1707, 1708, 1722, 1735, 1747, 1755, 1762, 1791...).

Il avait une pente beaucoup plus accentuée qu'actuellement, une gravure en atteste.

En 1851 il s'effondra encore une fois et le pont actuel fut bâti en 1853.

Le niveau côté nord fut rehaussé de 3 à 4 mètres pour atténuer la pente (on peut encore voir la trace de ce surélévement dans la rue des Remparts et la rue Barnave : porte en dessous du niveau de la rue, portes basses car leur hauteur a été diminuée par le surélévement, fenêtres basses par rapport à la rue...).

L'aménagement du côté sud, commencé en 1875 ne sera achevé qu'en 1904.

En juin 1940, le Génie français fit sauter l'arche côté sud pour gêner l'armée allemande (comme il a fait sauter les autres ponts de la Drôme...). Une passerelle en bois fut construite un peu en amont du pont pour continuer de relier la rive gauche. Cette arche fut reconstruite en 1945 (c'est pour cela qu'on voit un style différent pour cette arche sur les photos d'avant et d'après 1940).

En 1984, la pile nord a été renforcée par un bétonnage entre des palplanches car l'affouillement l'avait fragilisée.

**Le pont du Rieussec :** il date de 1843, en remplacement de passerelles qui existaient depuis le Moyen-âge, et il a lui aussi entraîné le rehaussement des rues.

Il est à noter que la décharge publique du village était sur la rive gauche du Rieussec vers son embouchure avec la Drôme (mais les ordures étaient principalement constituées de déchets verts, de cendres, de gravats et de verre). Les laveuses s'installaient un peu plus en amont. Il y a eu plusieurs passerelles enjambant le Rieussec, régulièrement emportées par des crues.

**La passerelle de la Bourque :** elle date de la création du lotissement de ce quartier.

**Les ponts sur le ruisseau de St Jean et sur celui de la Garçaude :** ils datent des années 1830.

**Le pont du pêcheur :** édifié à la place d'une antique passerelle emportée régulièrement par le Rieussec, il a été construit vers 1930.

### **Le tunnel routier :**

C'est un tunnel galerie, sur son côté sud les arches sont ouvertes, ce qui apporte un éclairage naturel. Depuis toujours l'accès à Saillans par l'est a été malaisé et dangereux. L'escarpement de l'Echarenne en rive droite de la Drôme était soumis à de nombreux éboulements et ruissellements. Ce cheminement a été très souvent réparé ou déplacé selon les dégâts et il y avait une forte montée puis une forte pente... Si ça présentait un intérêt stratégique, les échanges commerciaux en pâtissaient !

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, un énorme éboulement descendit jusque dans le lit de la Drôme, détruisant une partie du canal. Le 21 juillet 1882, fut présenté le projet de tunnel, l'adjudication des travaux accordée à Michel François pour 36 003 Francs le 20 février 1883, et les travaux entrepris immédiatement en dépit du mécontentement de certains car la route fut complètement fermée. La mise en service du tunnel sera faite en décembre 1884.

Fin juillet 1914, une coulée de boue envahit le tunnel et emporta une partie du canal de l'usine. C'est de cette époque que datent les murets édifiés dans certaines ouvertures latérales.

L'ouvrage comporte 23 arches (24 piliers), mesure 115 mètres et il est construit avec des pierres des carrières proches.

A l'origine il devait être un peu plus court, mais lors des travaux de construction il fut décidé de le prolonger d'une quinzaine de mètres plus à l'ouest en direction du village.

Le calibre de sa voûte n'est pas très grand et limite le gabarit. Mais cet ouvrage en courbe et ajouré, marque l'entrée du village côté est, comme l'allée de platanes de l'avenue Georges Coupois en marque le côté ouest ! (Ces platanes furent plantés en 1906 par les Ponts et Chaussées, en bordure de ce qui était la Route Nationale 93. Les riverains et la municipalité de l'époque protestèrent contre ces plantations...)

**Le tunnel ferroviaire** (cf l'article sur la ligne de chemin de fer Livron – Veynes) :

La construction du tunnel se situe entre 1877 et 1884 avec de grandes difficultés techniques.

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.

Ils commenceront le 20 juillet 1868. La compagnie PLM, 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 saillançons !

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.

Pour l'anecdote : 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.

**Le canal** : ouvrage symbolique pour toute une génération de saillançons, car outre son rôle technique de fournisseur d'énergie hydraulique, il fut un grand espace de baignade sur toute sa longueur et certainement une des plus grande piscine en pente d'Europe !

Il sera peu à peu abandonné après l'arrêt de l'activité de l'usine qu'il alimentait et il est maintenant en partie comblé pour servir de sentier de promenade avec en projet le tracé de la Vélodrôme.

Il était alimenté par un barrage construit en 1951 au Déroit. Ce barrage construit en aval de la prise du canal était destiné à former une accumulation de graviers pour surélever le niveau de l'eau. Construit en 1951, il fut détruit en 1995. Ce fut aussi la fin du canal...

Ce barrage sur la Drôme n'était pas le premier puisqu'au dessus de la prise d'eau du barrage il y a un cartouche de pierre où sont gravés les initiales du prénom et le nom de Michel Pascal Marie Eymieu avec la date de 1828. Ce personnage a joué un rôle important dans le développement de l'industrie de la soie à Saillans et c'est lui qui a fait construire un canal en rive droite de la Drôme pour alimenter l'usine de textile en eau afin de faire fonctionner les machines grâce à une turbine.

**Les canaux** :

Mais il y a eu d'autres canaux le long de la rivière, en amont et en aval de Saillans, en rive droite et en rive gauche. Par exemple, en amont du Déroit on aperçoit en rive gauche les restes du canal qui alimentait une usine hydroélectrique dont il reste quelques ruines. Ce bâtiment était desservi par une nacelle suspendue à des câbles le reliant à la rive droite. Elle était mue par traction manuelle et à aussi servi de jeu pour les adolescents des années 1940. On l'appelait le barriot ou le barcou.

Et puis, il y a aussi à Saillans les **bénières** de St Julien et des Samarins. C'est un réseau de petits canaux distribuant de l'eau captée dans le Contècle aux jardins de ces quartiers. Les droits d'utilisation de l'eau pour cet usage datent du moyen-âge. Des bénières sont toujours en service avec un système de canalisations, de vannes, de siphon passant sous la voie ferrée et un plan d'utilisation entre riverains pour se répartir l'alimentation. Leur entretien et leur gestion sont assurés par une association.