

/ LIVRON à la CONFLUENCE des VALLEES de la DRÔME et du RHÔNE /

Etabli à la pointe occidentale d'un petit massif crétacé dominant la Drôme et la plaine du Rhône, Livron a bénéficié à la fois d'un site et d'une situation très favorables : merveilleux site défensif qui explique la fortune militaire du bourg au XVI^e siècle, situation exceptionnelle (au carrefour des vallées de la Drôme et du Rhône) qui sera l'un des facteurs essentiels de la croissance continue du village aux XIX^e et XX^e siècles. Lors de la sortie du 18 Mai, nous pourrions appréhender ces faits. Après la traversée du vieux Livron où quelques rues gardent encore leurs caractéristiques anciennes et leurs noms évocateurs, nous entrerons dans le cimetière supérieur où se voient les maigres vestiges de l'église St Prix consacrée en 1493, détruite lors des guerres de religion, - et nous atteindrons un point d'observation dominant les vallées de la Drôme et du Rhône.

Là apparaîtront dans le panorama, les trois éléments qui sont à l'origine - directement ou indirectement- du développement de Livron :

- la Drôme, rivière dangereuse mais pleine de ressources et ouvrant par sa vallée sur le centre commercial de Crest et le Diois,
- le "Grand Chamin de Lyon en Provence" (R.N. 7 aujourd'hui) : l'axe routier rhodanien majeur,
- au bout de la vaste plaine livronnaise, le Rhône, voie de relation par le bac avec le Vivarais, et par la navigation avec Lyon, la plaine de la Saône et les pays méridionaux.

I - LIVRON ET LA DRÔME -

1- La Drôme obstacle - La Drôme a longtemps constitué un obstacle majeur sur la route de Lyon à Marseille. Un pont aux piles de pierre qui existait au XIV^e siècle fut emporté à une date inconnue. A partir de 1513, on travailla bien à l'établissement d'un nouvel ouvrage, mais il sera lui aussi emporté par les eaux en 1521. En l'absence de pont à Livron, lors des crues il fallait obligatoirement remonter jusqu'à Crest pour franchir le cours d'eau. Si le passage annoncé de hautes personnalités amenait le plus souvent à construire des ponts de bateaux provisoires lorsque la rivière roulait beaucoup d'eau, en période d'étiage chacun devait se résoudre à passer à gué : même l'ex-reine Christine de Suède revenant de Naples qui passa la Drôme " à nuit close le jeudi 10 août 1656 n'ayant que trois carrosses et pas de monde à elle". Il y avait d'ailleurs là pour les Livronnais une occasion de gagner quelque argent comme l'indique Michel FOREST dans ses Annales en 1772 : certains "habitants de Livron gagnaient considérablement pour aider à passer les étrangers en leur montrant le gué ou les passant sur leurs épaules ..." Lorsque la hauteur des eaux le permettait, un bateau (bac) fonctionnait. Un pontonnier nommé par le seigneur de Livron (l'évêque de Valence) faisait payer le passage selon un tarif affiché sur chaque rive. Voici, par exemple, celui de 1747 :

- par personne à pied : 1 sol,
 - par personne à cheval : 2 sols,
 - par cheval ou autre bête de somme chargée ou non : 2 sols,
 - par chaise ou autre voiture à un cheval : 2 sols 6 deniers,
 - par litière, chaise, carrosse, coche, charrette ou chariot à deux chevaux, boeufs ou mulets : 3 sols. Par cheval, boeuf ou mulet supplémentaire : 1 sol (On n'ajoutait rien pour les personnes transportées, les domestiques, les conducteurs),
 - pour chaque boeuf ou vache d'un troupeau : 6 deniers,
 - pour chaque porc, chèvre, mouton ou brebis : 3 deniers.
- (Le sol valait 12 deniers. Le pain blanc se vendait à cette époque 1 sol 9 deniers la livre).

L'usage du bateau n'était pas sans risques. Un exemple : le 7 Janvier 1764, un accident faillit coûter la vie au Courrier de France ; le câble du bac s'étant rompu, la voiture tomba dans la rivière et il fallut bien des efforts pour sauver l'homme et retirer le véhicule. Par ailleurs, il y avait beaucoup à dire sur la qualité du service si l'on en croit l'ingénieur PAULMIER de la TOUR qui écrit en cette même année 1764 : "Les patrons sont très négligents et préfèrent souvent le cabaret au bac ; tout le monde s'en plaint et je l'ai éprouvé moi-même, ce qui est d'autant plus répréhensible qu'en l'état le bac se trouve à une portée de canon au-dessous de la direction dans la route". L'ingénieur étant intervenu auprès du fermier du bac, celui-ci promettait de veiller désormais "à ce que les patrons soient exacts et moins corsaires".

Seul un pont pouvait apporter la solution à toutes ces difficultés du passage. Il sera construit de 1766 à 1778 suivant les plans de l'ingénieur BOUCHET. Ouvrage de pierre bien conçu, il permet aujourd'hui encore à la R.N. 7 d'emjamber la Drôme.

2- La Drôme dévoreuse de terre - Non endigué jadis, la Drôme quittait souvent son lit lequel s'étalait pourtant sur une largeur considérable. Lors de la Révision des feux en 1698, les élus locaux insistent sur les méfaits de la rivière en crue : lorsque la Drôme a envahi des terrains qui venaient d'être labourés "le cours et l'impétuosité des eaux ont emporté toute la meilleure terre"; et ailleurs "lesdites eaux ont laissé en s'écoulant un limon si âcre et si brûlant que les fonds en sont restés comme infertiles". Entre 1475 (date de la précédente Révision des feux) et 1698, les élus livronnais ont pu établir que 580 sétérées (119 hectares) de terres ont été emportées (c'est-à-dire incorporées à son lit) par la Drôme ; cela représentait 5 % des fonds de la Communauté. Il faut dire aussi que la nature ne sera pas toujours seule en cause. Pour la construction du pont, à partir de 1766, on dut établir un batardeau dans le lit de la rivière et l'on fit passer les eaux plus au nord tout à fait au pied de la colline. Ainsi déviées, la Drôme allait ronger progressivement une part de la plaine livronnaise où se trouvaient les plus beaux prés. Mais la rivière, qui ne sera pleinement maîtrisée dans la plaine Livron-Loriol que dans les années 1950 ..., n'a pas apporté que des ennuis aux Livronnais.

3 - La Drôme utile - Les services rendus par la rivière n'ont cessé de croître jusqu'à la fin du XIXe siècle.

. Une zone d'exploitation : Les ramières de la Drôme ont toujours fourni aux Livronnais du bois de chauffage et des " amarines " (osier) d'une utilisation si étendue autrefois ; il était bien tentant aussi d'y mener paître chèvres et moutons, mais la rapide dégradation entraînée par cet usage le fit interdire à de nombreuses reprises sous l'Ancien-Régime. Cependant, dans les "relaissés" de la Drôme, entre les espaces boisés, maintes zones herbeuses et broussailleuses convenaient parfaitement à la dépeissance.

. Le flottage des bois : Jusqu'au XIX e siècle, il a été largement pratiqué, comme l'indique DELACROIX en 1817 : "Flottable depuis le Bez, un kilomètre au-dessus de Die, jusqu'à son embouchure, la Drôme sert au transport des bois de sapin et de hêtre pour la charpente et le charronnage".

. L'irrigation : En 1412, le moulin à blé de Livron avait été déplacé vers le nord pour que ses eaux (prises à la Drôme vers Allex et conjuguées à des eaux de source), qui retournaient à la rivière, puissent être envoyées dans la plaine pour l'irriguer. Mais cela ne pouvait suffire au vaste territoire livronnais. Aussi au XVIIIe siècle (1772)...), un nouveau canal sera-t-il lancé à partir de la Drôme afin de parfaire le quadrillage de la plaine. Si bien que, dès la fin du 1 er Empire, c'est un réseau de canaux de plus de 40 km qui apportait l'eau dans les terres livronnaises.

. Les "chauchières" (bassins de tannerie) ont aussi utilisé les eaux dérivées de la Drôme.

. La force motrice : Le moulin à blé a longtemps été seul à profiter de la force motrice des eaux. Puis, en 1756, les frères DESSOUDEYS établirent au bord de la Drôme (environ 1,5km en amont du pont actuel) un important moulinage dans lequel quatre roues hydrauliques actionnaient douze moulins ; cette entreprise employa les premières années une centaine d'ouvriers et ouvrières dont beaucoup étaient originaires du Vivarais. C'est au XIXe siècle, avec l'augmentation du volume des eaux canalisées, qu'on verra se multiplier les établissements (filatures, taillanderies, scieries, ...) utilisant des roues hydrauliques.

II - LIVRON ET LA ROUTE DE LYON EN PROVENCE -

Le " Grand Chemin " de Lyon en Provence (RN 7 aujourd'hui) n'a longtemps été qu'un itinéraire à la viabilité médiocre. Cette route fut refaite entre Valence et la Drôme en 1724, puis rectifiée dans son tracé au niveau de Livron en 1741 ; mais, comme on n'avait pas suffisamment élevé la chaussée, il fallut peu d'années pour revenir à l'état ancien. En Février 1802, signalant le très mauvais état de cette chaussée, le secrétaire livronnais note "que la Poste quitte la Grande Route au-dessus du domaine de Fiancey pour en prendre une de traverse qui longe une partie du chemin de Livron à Etoile et vient joindre la Grande Route sous Livron. Toutes les carrioles et petites voitures qui vont et viennent de Valence passent par cette route de traverse depuis Livron passant par Saint-Genys, le moulin d'Etoile où ils gagnent la rivière de Vioure ; lorsque la crue des eaux y met obstacle, ils vont passer au domaine de la Chaffine sur le territoire de la commune de Fiancey (Portes-lès-Valence

aujourd'hui) et de là vont rejoindre la Grande Route près de Fontlozier. Nous y avons vu très souvent passer les turgotines et même les roulières, ce qui allonge pourtant leur route de près d'une lieue de poste et les expose à des dangers, car il se trouve sur cette route de traverse de très mauvais pas, des chemins très étroits où à peine une voiture peut passer et pour lors, s'il arrive quelque accident, ils ne peuvent avoir aucun secours". Si mauvaise qu'elle ait été, la route de Lyon en Provence a pourtant connu un important trafic dès le Moyen-Age. Et Livron a longtemps constitué un point de halte traditionnel pour les transporteurs qu'ils soient colporteurs, muletiers ou charretiers. Pour ceux qui allaient vers le Midi il fallait se préparer pour guérer la rivière ou attendre le bac, et pour ceux qui remontaient après le franchissement du cours d'eau il fallait s'arrêter pour acquitter les droits de péage. Car l'évêque de Valence, outre les droits de passage par le bac, était autorisé à lever à Livron des droits de péage "par terre"; en 1747, ces droits étaient :

- par cheval, mulet ou autre bête chargée de sel : 4 deniers,
- par cheval, mulet ou autre bête chargée de tonneaux : 4 deniers,
- par charrette chargée de même : 1 sol 6 deniers,
- par cheval, mulet ou autre bête chargée de fer : 4 deniers,
- par cheval, mulet ou autre bête chargée de marchandises autres que fer, sel, blé, grains, farines, légumes verts ou secs : 8 deniers,
- par charrette chargée de même : 3 sols.

(On ne payait donc pas pour le blé et les autres grains, les farines et les légumes verts ou secs. Livronnais et L'oriolais bénéficiaient de l'exemption du péage).

Il est difficile de préciser l'importance du trafic sur cette voie routière avant la Révolution. Une indication cependant : en 1765, lors d'un accident du bac, 80 voitures s'accumulèrent sur les rives en une journée. Au siècle suivant, c'est le formidable accroissement de la circulation sur cette route devenue nationale n° 7 qui allait modifier profondément la structure du centre urbain livronnais.

III - LIVRON ET LE RHONE -

C'est au temps de Philippe le Bel que le Vivarais terre d'Empire est devenu terre royale : Le Rhône était ainsi, dans son cours moyen, la limite entre le domaine français et le domaine impérial. Cependant le fleuve fut loin d'être une frontière rigide, tant par le jeu des rivalités humaines que par l'effet des fluctuations de son cours. Bien plus, il ne constitua jamais (après le XIIIe siècle) une barrière entre deux contrées ; il fut au contraire une zone de contact et d'échanges.

1 - Le Rhône frontière - Les seigneurs de La Voulte issus de la dynastie d'ANDUZE ont toujours regardé du côté de la plaine livronnaise. Maîtres d'un château puissant, bien situé, ils ont tenu une des clés du Rhône. La lutte que mena Roger d'ANDUZE contre Jean de GENEVE, évêque de Valence et seigneur de Livron, de 1283 à 1297, conduisit à des combats meurtriers entre Voultais et Livronnais. Peu à peu, du XIVE au XVIe siècle, les Voultais ont occupé une large tranche de terres bordant le Rhône sur la rive gauche : en 1590, 73 d'entre eux (des roturiers) y possédaient 180 ha ; à quoi il faut ajouter 59 ha tenus par le duc de VENTADOUR

