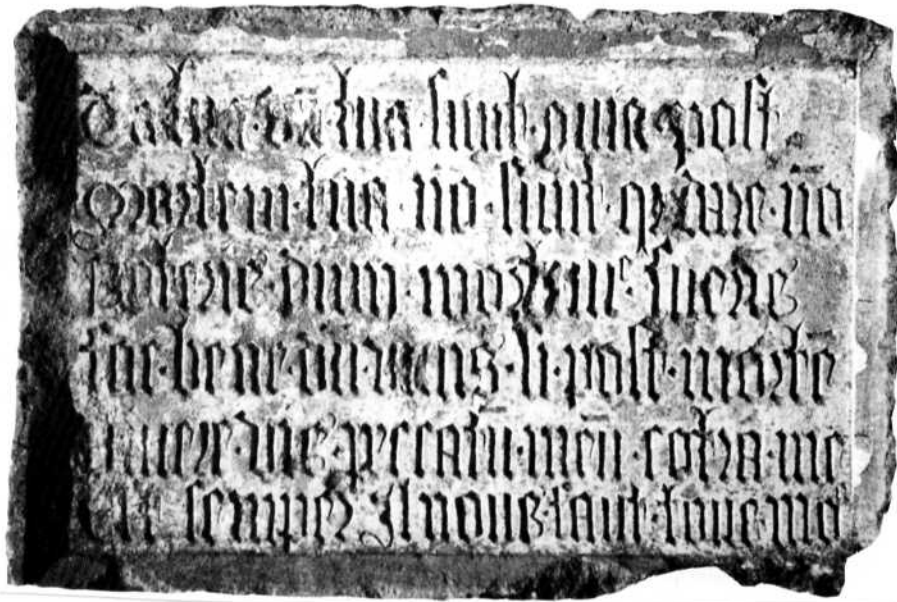


L'INSCRIPTION GOTHIQUE DE LA BATIE-ROLLAND

On remarque, déposée dans la chapelle Saint-Andéol, une plaque de grès fin (H. : 0,55 m, L. : 0,81 m, Ep. : 0,15 m) qui porte une inscription de six lignes écrites en caractères gothiques du XV^e siècle ou du début du XVI^e. Selon André Lacroix, qui l'a publiée dans *L'Arrondissement de Montélimar*, I, p. 171, elle provient de la chapelle du château de la Bâtie-Rolland. La gravure du texte est assez soignée et il peut exister pour une même lettre plusieurs formes voisines différenciées par quelques ornements. On note les S et les T qui dépassent de la ligne, le M initial de *mortem* (1. 2), le S final de *poteris, fueris* et *vis*, le I de *il*. H. des lettres : 0,050 m, H. des lettres qui dépassent : 0,075 m. Champ épigraphique en cuvette.



Da tua. no(n). tua. sunt. quia. post / mortem. tua. no(n). sunt. qr (sic) dare. no(n) / poteris. dum. mortuus. fueris / fac. bene. du(m). vivis. si. post. morte(m) / vivere. vis. peccatu(m). meu(m). co(n)tra. me / est semper. Il nous faut tous mourir.⁽¹⁾

«Donne tes biens : il ne sont pas à toi, puisque après la mort ce ne sont (plus) les tiens. Aussi, une fois mort, tu ne pourras (plus les) donner. Fais du bien pendant que tu vis, si tu veux vivre après la mort. Mon péché est toujours devant moi. Il nous faut tous mourir.»

Cette invitation à se défaire des richesses de ce bas monde pour acquérir la vie éternelle s'accompagne d'une citation du *Miserere*, psaume utilisé dans la liturgie des défunts, et, signe des temps, d'une sentence en français accessible aux laïcs. Le reste du texte est composé de trois vers dans chacun desquels les deux hémistiches riment :

Da tua non tua *sunt* / quia post mortem tua non *sunt* /
 Quare dare non poteris / dum mortuus fueris /
 Fac bene dum vivis / si poste mortem vivere *vis* /.

Ces vers *léonins* étaient à la mode aux XI^e et XII^e siècles. Dans le texte de la Bâtie-Rolland se multiplient en outre les mots qui se font écho : *da* et *dare* ; *tua* répété trois fois dans le premier vers ; *sunt* rimant avec lui-même ; *post mortem*, *mortuus* et *post mortem* ; *vivis* et *vivere vis*, véritable jeu de mots.

Le premier vers, un hexamètre dactylique⁽²⁾, est correct :

— uu — uu — uu — — uu — —
da tua non tua sunt / quia post mortem tua non sunt.

Le second est un pentamètre ⁽³⁾, mais renferme deux fautes : - *re* constitue une syllabe de trop et *mor-* aurait dû être bref :

$\bar{\text{q}}\bar{\text{u}}\bar{\text{a}}\bar{\text{r}}\bar{\text{e}}\ \bar{\text{d}}\bar{\text{a}}\bar{\text{r}}\bar{\text{e}}\ \bar{\text{n}}\bar{\text{o}}\bar{\text{n}}\ \bar{\text{p}}\bar{\text{o}}\bar{\text{t}}\bar{\text{e}}\bar{\text{r}}\bar{\text{i}}\bar{\text{s}}\ / \bar{\text{d}}\bar{\text{u}}\bar{\text{m}}\ \bar{\text{m}}\bar{\text{o}}\bar{\text{r}}\bar{\text{t}}\bar{\text{u}}\bar{\text{u}}\bar{\text{s}}\ \bar{\text{f}}\bar{\text{u}}\bar{\text{e}}\bar{\text{r}}\bar{\text{i}}\bar{\text{s}}.$

On a eu peut-être quelque conscience de la première de ces erreurs : on a omis de surmonter *q(ua)r(e)* du trait horizontal qui indique dans le texte les mots écrits en abrégé, comme *no(n)* (trois fois), *du(m)*, *morte(m)*, *peccatu(m)*, *meu(m)*. Le troisième vers est un hexamètre, faux dans ses deux derniers pieds : -*tē* *vī**vē**rē* *vīs*, au lieu de : - u u - - :

$\bar{\text{f}}\bar{\text{a}}\bar{\text{c}}\ \bar{\text{b}}\bar{\text{e}}\bar{\text{n}}\bar{\text{e}}\ \bar{\text{d}}\bar{\text{u}}\bar{\text{m}}\ \bar{\text{v}}\bar{\text{i}}\bar{\text{v}}\bar{\text{i}}\bar{\text{s}}\ / \bar{\text{s}}\bar{\text{i}}\ \bar{\text{p}}\bar{\text{o}}\bar{\text{s}}\bar{\text{t}}\ \bar{\text{m}}\bar{\text{o}}\bar{\text{r}}\bar{\text{t}}\bar{\text{e}}\bar{\text{m}}\ \bar{\text{v}}\bar{\text{i}}\bar{\text{v}}\bar{\text{e}}\bar{\text{r}}\bar{\text{e}}\ \bar{\text{v}}\bar{\text{i}}\bar{\text{s}}.$

Si l'on compare ce texte avec celui, également en vers rimés, trouvé à Garozon ⁽⁴⁾, on en conclura que le clerc du XII^e-XIII^e siècle qui a rédigé ce dernier, s'il n'avait pas un sens poétique très averti, possédait du moins une pratique des vers léonins qui était perdue à la Bâtie-Rolland vers l'époque de la Renaissance ⁽⁵⁾.

Henri DESAYE et Michèle BOIS

NOTES

- (1) A la première ligne, nous avons corrigé deux mots de la lecture de Lacroix, réparé une omission à la quatrième ligne et rétabli la répartition des lignes dans le texte.
- (2) Composé de six fois un dactyle : - u u (longue + 2 brèves) ou un spondée : - - (2 longues) : - uu - uu - / uu - uu - uu - u.
- (3) Du type : - uu - uu - / - uu - uu u.
- (4) Commune de Vaunaveys. Cf. *Etudes Drômoises*, 1989/4, p. 19-20.
- (5) Robert FAVREAU, *Les Inscriptions médiévales*, Turnhout, 1979, p. 63, note que dès la seconde moitié du XII^e siècle le vers léonin, notamment avec rimes riches, est de moins en moins employé, car il devient trop difficile pour les lettrés du temps. Aurait-on affaire, à la Bâtie-Rolland, à un archaïsme, à moins qu'il ne s'agisse de la reprise de vers plus anciens ?

LE «PICODON»

Le Picodon désigne un fromage mais il était aussi le sobriquet donné par les usagers au tramway à vapeur de Montélimar à Dieulefit.

Le chemin de fer venu de Valence desservait Montélimar depuis le 1^{er} mai 1854 et à partir du 21 avril 1855 assurait les relations jusqu'à Lyon et peu après jusqu'à Paris.

Il était donc légitime que le centre industriel de Dieulefit désirât se relier au reste du monde autrement que par des voitures à chevaux.

A cette époque comme aujourd'hui, les hommes politiques jouaient un rôle déterminant dans l'ouverture des grandes voies de transport. Or Etienne François Théodore MORIN, maire de Dieulefit depuis 1847, était aussi député de la circonscription depuis 1852. Il sera constamment réélu à titre de candidat officiel durant tout le second empire. Il était donc influent à Paris. Industriel lui-même, il avait tout intérêt à vouloir une ligne de chemin de fer desservant Dieulefit.

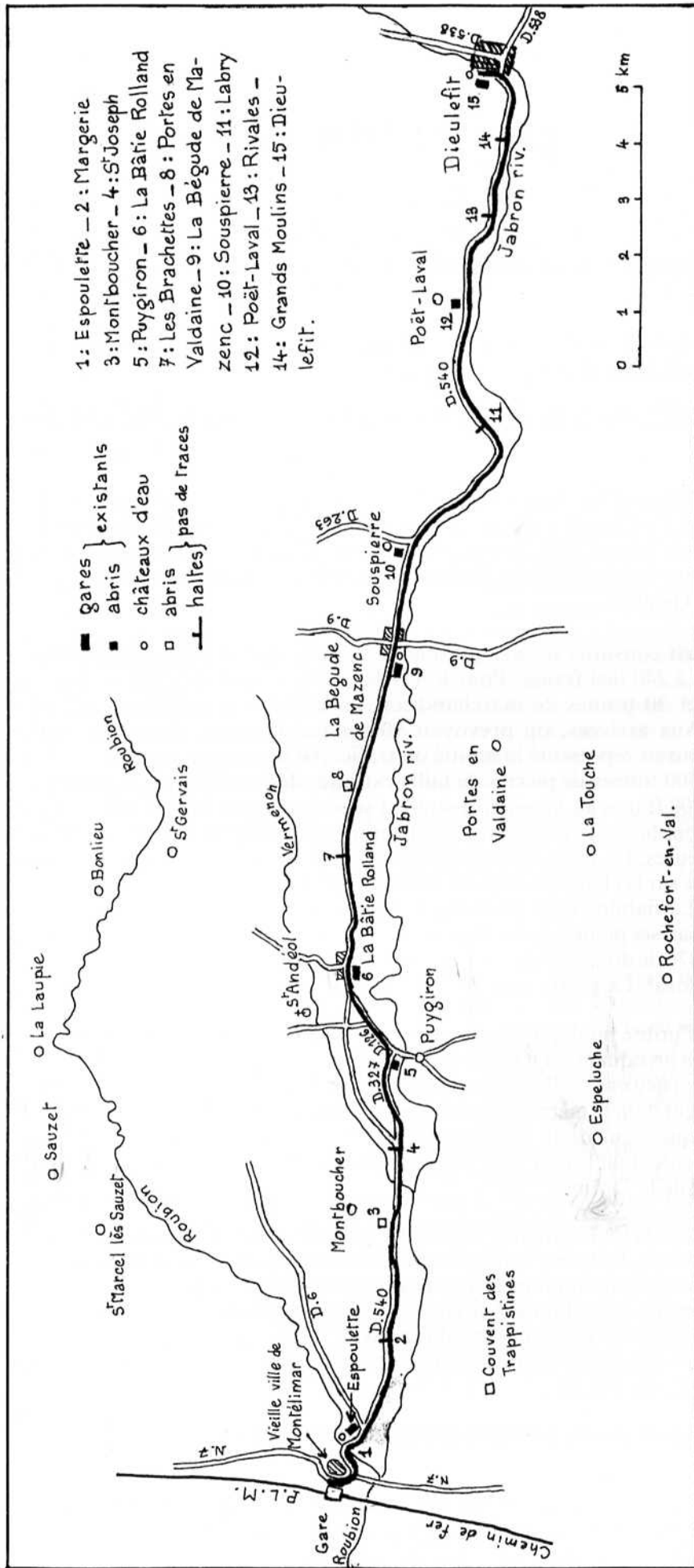
En 1866, un comité était constitué sous sa présidence et proposait le tracé d'une véritable voie ferrée de 28 kilomètres au prix de 2 240 000 francs. Pour forcer la décision, le trafic était envisagé avec optimisme : 70 voyageurs par jour et 30 tonnes de marchandises. La nature du trafic imaginé nous renseigne sur l'économie du temps. Aux arrivées, on prévoyait 90 tonnes de sucre, signe que sa consommation se généralisait. La houille aurait représenté la moitié du trafic. Au départ, on pensait à 650 tonnes de cocons, 50 tonnes de garance, 4 500 tonnes de pierres de taille extraites des carrières de Puygiron et 7 500 tonnes de poteries. Les recettes (5 800 francs au kilomètre) seraient supérieures aux frais d'exploitation (4 500 francs au kilomètre). Les pouvoirs publics ne partagèrent pas cet optimisme et écartèrent le projet. On se rabattit alors sur des solutions moins onéreuses. En 1868, un ingénieur parisien proposa un monorail : une roue de l'essieu était montée sur le rail et l'autre sur la chaussée. Mais le système n'avait encore qu'un prototype tracé entre Raincy et Fermeil (Seine-et-Oise). La fiabilité était douteuse et l'année suivante on envisagea le «système Fell» à rail central qui à cette date faisait ses preuves entre Modane et le Mont Cenis en attendant la percée du premier tunnel transalpin. Puis en mai 1870, le directeur de la Compagnie des Omnibus s'intéressa à la construction d'une voie ferrée classique d'intérêt local. La guerre avec la Prusse mit un terme à cette proposition.

En 1881, une enquête d'utilité publique n'eut pas de suite. Puis en 1889, Charles Noyer, maire de Dieulefit, demandait la voie ferrée en invoquant qu'il fallait enrayer la crise qui sévissait dans l'industrie dieulefitoise : «Le tiers des poteries a fermé en deux ans». Il proposait que le département assurât les trois quarts des dépenses. La voie aurait été à l'écartement de 0,75 mètre pour une vitesse maximale de 40 km/h. «Le matériel de chaque classe serait aussi confortable que celui de la Compagnie P.L.M. ⁽¹⁾ et la sécurité aussi grande». Nouvel échec. Finalement la ligne de Dieulefit vit le jour avec la concession en 1892 à l'ingénieur Marchand de l'ensemble du réseau des chemins de fer de la Drôme.

Le chantier fut ouvert dans la foulée, financé à 75 % par le département. Le kilomètre revint à 55 850 francs en construisant aux moindres frais. La voie n'était que celle d'un tramway à l'écartement de un mètre en accotement de la route sauf pour la traversée du Roubion à la sortie de Montélimar et pour le contournement de Poët-Laval. Le chef de gare n'était même pas logé. En 1904 on envisagea le logement de ceux de Montélimar et Dieulefit ainsi que l'aménagement de «chalets de nécessité» (traduisez W.C.). Deux remises de locomotives furent édifiées, l'une à Dieulefit, l'autre à la gare d'Espoulette à l'entrée orientale de Montélimar. Le tramway en effet n'a pas de gare organisée jouxtant celle du P.L.M.

Le tracé du «Picodon» peut encore être suivi sur les dernières éditions des cartes d'E.M. au 1/80 000^e en hachures.

Les courbes pouvaient parfois descendre jusqu'à 30 mètres de rayon (4 500 mètres pour le T.G.V. en construction dans notre région), le ballast (lit de cailloux où seront calées les traverses) était de mauvaise qualité. La vitesse autorisée ne dépassait guère 25 km/h avec ralentissement à 12 km/h pour le franchissement du



CHEMIN DE FER DE MONTÉLIMAR A DIEULEFIT



*Vue en direction de l'est : le pont du tramway sur le Roubion à Montélimar, à gauche.
A droite, le pont routier Eiffel construit en 1887.*

Roubion et même à 6 km/h dans la traversée des agglomérations. La vitesse commerciale, compte tenu des 17 arrêts du parcours, se limitait à 17 km/h, c'est-à-dire la vitesse d'un cycliste mais davantage que celle de la diligence (13 km/h). Néanmoins une voiture publique à chevaux continuera à concurrencer le tram entre La-Bégude-de-Mazenc et Montélimar les jours de foire et les dimanches.

Monsieur Emile Loubet, sénateur de la Drôme et bientôt président de la République, inaugure la ligne le 16 juillet 1893. A cette date, la locomotive à vapeur symbolisait le «*progrès*», presque une religion à l'époque. Personne n'en redoutait la pollution.

Et ce fut d'abord le succès. Les Dieulefitois avaient le choix entre la 1^{re} classe et la 2^e classe. En 2^e, on payait 2,25 francs pour se rendre à Montélimar et 3,35 francs si l'on prenait un aller et retour. A partir de 1897, les vendredis et les samedis ainsi que les jours de foires à Dieulefit et Montélimar, on bénéficiait de tarif réduit, preuve que l'on craignait la concurrence de la marche à pied, tout au moins sur les courtes distances.

Le 14 décembre 1893, l'exploitant pouvait écrire : «Les résultats obtenus pendant les cinq premiers mois d'exploitation démontrent suffisamment qu'elle (la ligne) est appelée à avoir un trafic important de voyageurs et de marchandises».

Les premiers horaires prévoient deux trains réguliers dans chaque sens. Dès le premier hiver on en rajouta un troisième. Des trains spéciaux étaient mis en marche fréquemment : le 5 août pour la fête de La Bégude, les 15 et 17 août pour celle de Montélimar, le 23 octobre 1898 pour la fête de la Réformation de La Bégude-de-Mazenc. Ainsi le tramway nous rappelle la présence protestante dans un pays où le sentiment républicain est très sensible. Le 23 février 1899, un train spécial était mis en marche pour la visite du président Emile Loubet à Dieulefit et le 6 avril 1899 pour sa visite à Montélimar, il y eut quatre trains supplémentaires : deux à partir de Dieulefit et deux autres à partir de La Bâtie-Rolland.

Le service d'hiver 1903-1904 s'étoffait d'un quatrième train quotidien assuré par une «voiture automobile sur rail» l'ancêtre de nos autorails qui se généraliseront 30 à 35 ans plus tard. Cette voiture assurait la poste et pouvait embarquer 10 voyageurs. Mais elle n'allait pas plus vite que les petites locomotives à vapeur. La lenteur était bien le défaut irrémédiable du «Picodon». Dès le début de l'exploitation on constatait déjà que «la multiplicité des arrêts contribue à diminuer la vitesse générale des trains déjà trop faible pour les habitants de Montélimar et de Dieulefit».

Le tram était non seulement lent mais aussi souvent en retard pour de multiples raisons. Sur ces rails posés aux moindres frais les déraillements étaient assez fréquents : cinq les trois premières années, ainsi que les collisions avec les voitures aux chevaux effrayés ou avec des piétons tantôt ivres, tantôt candidats au suicide. Dans les meilleures conditions, le train le plus rapide mettait 1 h 30, le plus lent qui assurait aussi le trafic des marchandises mettait 1 h 53.

Qu'en était-il du trafic ? Les archives (série 121-S) nous donnent peu d'indications. Probablement une vingtaine de voyageurs par convoi. En septembre 1900, la gare de La Bégude, la plus importante après celles de Dieulefit et Montélimar, délivrait 17 billets par jour soit 3 par train.