

Histoire des Transports Romulus de Saint-Uze

Histoire des Transports Romulus - Première Partie

Une histoire de facteur

Tout le monde connaît dans la région et au delà même, l'histoire du facteur Cheval d'Hauterives qui, au cours de ses tournées, ramassait toutes les pierres bizarres qu'il trouvait sur son chemin et qui lui servirent à construire dans son jardin ce qu'il appela son " Palais Idéal "qui aujourd'hui attire tant de visiteurs.

Très peu de gens par contre savent, qu'à peu près à la même époque il y eut, un autre facteur, habitant Saint-Uze cette fois qui, comme son confrère d'Hauterives sut mettre à profit ses tournées de facteur pour réaliser une fabuleuse aventure transposée de génération en génération .

C'est cette histoire du facteur Joseph Romulus de Saint- Uze que nous allons maintenant vous conter.

Histoire des Transports Romulus

Deuxième enfant d'une famille de cinq, Joseph Romulus naquit le 7 août 1875 à Saint-Bonnet de Valclérieux, dans un château où son père, Adrien, enfant de l'Assistance y était employé ainsi que sa mère.

Joseph, suivit les cours de l'école primaire de Saint-Bonnet où il obtint son certificat d'études.

Grâce à ce diplôme (aujourd'hui disparu), il put entrer au service des Postes, comme facteur. C'est à ce titre qu'il fut affecté à Saint-Uze.

Joseph Romulus était un homme intelligent, courageux et plein d'allant qui allait dans l'avenir montrer ses capacités et son énergie.

On était au début du siècle, Joseph avait vingt cinq ans et il parcourait la campagne d'un pas alerte en distribuant son courrier.

A cette époque, il y avait beaucoup de noyers aux alentours de Saint-Uze et le facteur Joseph Romulus, en faisant ses tournées remarqua qu'il y avait pas mal de branches de ces arbres qui cassées par le vent gisaient à terre. Il eut alors l'idée de les récupérer et de les amener à son domicile.

La vie n'était pas facile à cette époque et beaucoup de gens dans les campagnes en dehors de leur travail habituel, utilisaient leurs soirées à fabriquer eux mêmes leurs vêtements, leurs meubles ou leurs chaussures.

La principale chaussure du peuple était alors le sabot qui fut ensuite amélioré par la galoche qui au lieu d'être tout en bois comme le sabot ne possédait que la semelle en bois recouverte de cuir.

Le jeune Joseph Romulus était très observateur, il avait vu fabriquer par les artisans d'occasion qu'étaient les paysans, ces semelles de galoches avec le bois de noyer et il s'était dit pourquoi je ne n'en fabriquerais pas moi aussi.

C'est ainsi que s'étant procuré les outils nécessaires, il se mit après ses tournées de facteur à fabriquer des semelles de galoches avec le bois de noyer qu'il avait récupéré.

Tout d'abord, réservées à son propre usage, puis ayant constaté qu'il avait pris le coup de main pour cette fabrication, il se mit en rapport avec une galocherie à qui il vendait sa production de semelles

Ce travail s'avéra lucratif et le petit atelier attenant à son habitation où il fabriquait ces semelles devint trop petit, aussi acquit-il un bâtiment rue du Moulin où il s'installa.

Pour pouvoir débiter plus de bois, il y monta une scie circulaire.

Son affaire prenant de l'extension, il abandonna son métier de facteur pour se consacrer uniquement à la confection des semelles de galoches.

Il dut bientôt s'adjoindre un, puis plusieurs aides. Il avait d'autre part, grâce à sa scie, put diversifier sa production et faire des planches pour les menuiseries. Bientôt une seconde, puis une troisième scie vinrent rejoindre la première. Il embaucha du personnel et se trouva bientôt à la tête d'une entreprise d'une quinzaine de personnes.

Il faisait alors rentrer son bois par camion et il finit par se dire " pourquoi n'aurais-je pas mon propre camion pour mes livraisons de bois ". En homme d'action, si tôt pensé, si tôt réalisé et le camion fut acheté.

Comme il ne conduisait pas lui-même, Joseph Romulus embaucha un chauffeur ou plutôt deux chauffeurs car à cette époque, il fallait être deux pour conduire un camion et ceci pour plusieurs raisons : la première était le freinage de ces véhicules qui se faisait par un frein à main, commandé par un grand levier et comme le chauffeur avait besoin de ses deux mains pour tenir l'immense volant d'alors, c'était le second chauffeur qui quand il le fallait serrait le frein. De plus ces camions tombaient souvent en panne et il était souvent nécessaire d'être deux pour se dépanner.

En homme prévoyant et sage, Joseph Romulus, utilisant le vieil adage de ne pas mettre tous les œufs dans le même panier, chercha à diversifier ses activités et puisqu'il possédait un camion pour amener son bois, il songea à l'utiliser à plein temps en faisant quelques petits transports pour des particuliers : transport de betteraves pour des paysans, de charbon pour les poteries de Saint-Uze, Delaunay, Revol, La Saintuzienne . Le charbon de ces usines était amené de Saint-Vallier par le Tram (ce petit train de la vallée de Galaure qui avait commencé de fonctionner en 1893), jusqu'à la gare de Saint-Uze, de là le camion de Joseph Romulus le reprenait et le transportait jusqu'aux usines de poterie.

De plus il y avait à Saint-Uze , en raison même de la présence des poteries deux artisans messieurs Four et Michalet, qui s'étaient spécialisés dans la fabrication des harasses , ces sortes de caisses à claire-voie, destinées à emballer sur un lit de paille les fragiles porcelaines pour leur transport.

Le camion de Joseph Romulus transportait donc ces harasses et leur délicat chargement de poteries à la gare de Saint-Vallier.

Dans sa scierie, il fabriqua également des tuteurs pour la vigne et son camion les transportait ensuite à Manosque ou à Draguignan pour les vignobles du Lubéron et du Var.

Le 4 décembre 1920, Joseph Romulus avait convolé en justes noces avec une habitante de Saint-Uze. Le registre d'Etat-Civil avait à cette occasion noté : profession : négociant. De cette union naquit deux enfants : un fils Georges en 1923 et une fille Gilberte en 1928.

Après la fin de la guerre de 14-18, une grave crise économique sévit touchant beaucoup d'industries et en particulier celle du bois, ce qui incita Joseph Romulus à se tourner de plus en plus vers le transport de marchandises .

Il fut ainsi dans les années 1920, le premier transporteur de la Drôme (avant même les transports Vacher de Romans) à descendre des cerneaux de noix de Vinay ou de Saint-Marcellin, jusqu'aux huileries de Marseille.

Ce n'est pourtant qu'en 1928, que prit vraiment corps, la véritable vocation de transporteur de Joseph Romulus.

Entre Saint-Uze et Saint-Vallier, au lieu-dit " Ferrandinière " existait une papeterie tenue par les frères Henri et Michel Leydier.

Le représentant commercial de cette papeterie était alors monsieur Gabouillet de Villeneuve. Ce dernier descendait chaque jour à bicyclette, jusqu'à la gare de chemin de fer de Saint-Vallier où il prenait le train pour Lyon d'où il cherchait des clients pour acheter le papier produit.

Plus tard ce même monsieur Gabouillet devait monter à Bren, l'épicerie en gros que nous avons connu.

Le papier fabriqué à la Ferrandinière devait donc être mené de l'usine à la gare de chemin de fer de Saint-Vallier.

Durant longtemps, ce transport se fit sur une charrette tirée par un cheval conduit par monsieur Francis Perret, plus connu sous le sobriquet de "Badar " en raison de sa forte voix et de son verbe haut.

Le commerce du bois allant de plus en plus en périliclitant, Joseph Romulus songea à se consacrer uniquement au transport des marchandises.

Cette décision, l'amena à prendre contact avec les frères Leydier et il obtint leur clientèle pour le transport du papier.

Mais ni l'un, ni les autres ne se doutaient à ce moment là qu'ils venaient de contracter un mariage d'amour, un partenariat qui devait durer quelques soixante ans, à travers trois générations.

Pour inaugurer cette nouvelle orientation de son affaire, Joseph Romulus changea sa raison sociale. Alors qu'elle était jusqu'alors "Commerce de bois de toutes essences" elle devint " Transports en tout genre et pour tous pays Joseph Romulus ".

L'Entreprise de Transports Romulus ne possédait alors que deux camions, ceux-ci étaient actionnés par des transmissions par chaîne et avaient des roues à bandage plein ce qui produisaient en roulant un bruit d'enfer. Ces camions pouvaient transporter jusqu'à cinq tonnes de marchandises, or cela représentait une journée de production de papier et n'aurait pas suffi à faire tourner les deux camions, mais il y avait aussi le vieux papier à transporter et aussi la paille qui étaient les matières premières de l'époque, sans compter le charbon pour la chaudière qu'il fallait aller chercher à la gare, ce qui arrivait à occuper un camion.

La scierie avait depuis longtemps été arrêtée et le bâtiment servait de garage aux camions.

Le personnel qui y était employé avait dû trouver du travail dans d'autres entreprises, seuls étaient restés les chauffeurs des camions et le personnel d'entretien de ceux-ci.

L'entreprise de transports Romulus continua son petit bonhomme de chemin jusqu'à la guerre de 39-45 avec ses deux camions.

Pendant la guerre, il y eut la période de restrictions pendant l'occupation allemande et ce qui toucha le plus les transports, ce fut la pénurie d'essence. Il fallut équiper les camions de gazogène, ce qui amenait une perte de temps considérable chaque matin où il fallait allumer la chaudière du gazo et

attendre que les gaz se fabriquent. Il fallait aussi couper du petit bois et en embarquer des sacs sur le camion pour en alimenter la chaudière et rien que cela occupait bien un homme.

La seconde guerre mondiale terminée ; il fallut songer à remplacer les vieux camions qui étaient à bout de souffle et qui de plus étaient équipés de gazogène, qu'il aurait fallu transformer lorsque le carburant essence revint normalement.

Joseph Romulus s'équipa d'un camion Berliet GDR et d'un semi-remorque qui était un tracteur américain transformé et il continua d'être le transporteur exclusif de la papeterie de la Ferrandinière.

Entre temps, son fils Georges ayant terminé ses études primaires et secondaires à l'école supérieure de Saint-Vallier, entra dans l'entreprise par le bas de l'échelle, c'est à dire qu'il fit tous les petits boulots : entretien des camions, chargement de ceux-ci, corvées de charbon où il fallait transvaser le charbon arrivé par wagon à la gare, sur les camions et ceci tout à la pelle.

Lorsqu'il eut l'âge requis, Georges Romulus passa son permis de conduire poids lourd et il put conduire les camions.

En 1954, Joseph Romulus décède ; l'entreprise est alors transformée en société familiale dirigée par madame Joseph Romulus aidée par sa fille Gilberte qui établit les factures des clients. Son fils Georges a la responsabilité des transports et de l'entretien des camions.

La raison Sociale change et devient " Les Héritiers de Joseph Romulus ". En 1954, peu après le décès de Joseph Romulus, un incendie détruit le garage et les deux camions chargés de papier qui s'y trouvaient. C'est un rude coup pour l'entreprise Romulus insuffisamment assuré et qui risque de disparaître. Grâce aux encouragements et à l'aide que lui apporte monsieur Paul Leydier gérant de la papeterie de la Ferrandinière , qui a apprécié les services rendus à son entreprise par les transports Romulus qui lui ont permis de livrer le papier fabriqué en temps voulu à ses clients, la nouvelle société Romulus peut renaître de ses cendres .

Un camion peut être acheté et plus tard c'est le tour d'un semi-remorque. Le camion était conduit par un chauffeur, Marcel Cuer et le semi par Georges Romulus lui-même.

La papeterie de la Ferrandinière s'étant doté en 1960 d'une nouvelle machine et la production de papier ayant de ce fait augmentée, cela eut une répercussion sur les transports Romulus qui eurent plus de camions à charger car ils étaient toujours les transporteurs exclusifs de la papeterie.

En 1966, à la suite d'arrangements familiaux, madame veuve Romulus laisse son affaire à son fils Georges. La raison sociale change alors et devient : " Les Transports Romulus " .

En 1968, après l'installation à la Ferrandinière d'une troisième machine à papier les Transports Romulus durent augmenter leur parc à camions qui au fur et à mesure de l'évolution de la papeterie atteignit la douzaine de camions en 1981.

A 16 ans, Denis Romulus, un des fils de Georges ayant terminé sa scolarité entra dans l'entreprise où comme son père il débuta au bas de l'échelle comme apprenti mécanicien affecté à l'entretien des

camions. Deux ans plus tard, il a 18 ans, il peut alors passer son permis poids-lourd et il peut alors conduire les camions.

En 1978, au cours d'un repas pris en commun, Paul Leydier et Georges Romulus fêtent leurs cinquante ans de partenariat.

En 1981, Georges Romulus a de graves ennuis de santé et doit abandonner la gestion de l'entreprise et c'est son fils Denis qui prend en main les destinées de la Société.

Entre temps en 1979, la papeterie s'étant encore enrichie d'une autre machine à papier installée sur le site de Champblain et productrice d'un fort tonnage en papier les transports Romulus durent suivre cette évolution et acheter d'autres camions.

A partir de 1979, une crise économique sévit et touche également les transports Romulus qui pour y faire face doivent adhérer à une coopérative " Les Transports de Savoie ", mais ils continuent d'assurer le transport pour la papeterie, que ce soit le papier fabriqué, le vieux papier et le fuel par camion citerne.

A partir de 1982, les papeteries Emin- Leydier qui sont devenues une très grosse entreprise prennent en main le transport de leur énorme masse de marchandises et elles font marcher la concurrence pour obtenir de meilleurs prix de transport car leur fabrication est vendue livrée à domicile .

C'en est fini du partenariat Romulus -Leydier qui a duré quelques soixante années.

Les temps changent, l'évolution est trop rapide et il devient difficile de la suivre.

En 1988, Denis Romulus, vend son entreprise qui comporte 85 camions à l'immense entreprise de transport qu'est " Norbert Dentressangle ". Cette entreprise possède déjà quelques trois mille camions répartis en plusieurs villes de France et même d'Europe. Denis reste cependant P.D.G. de son entreprise de transport de 1988 à 1991.

En 1991, Denis Romulus, pensant qu'un petit chez soi vaut mieux qu'un grand chez les autres, quitte Dentressangle et monte sa propre entreprise de transports dont le siège social est à Claveyon et elle a pour appellation " Denis Transports Romulus " d'où le sigle D.T.R.

L'entreprise comprend une quinzaine de camions qui transportent toutes sortes de marchandises y compris papier fabriqué ou vieux papiers pour les papeteries Emin-Leydier.

Mais Denis Romulus, qui a hérité de la sagesse de son grand-père Joseph et fort de l'expérience passée a pensé à diversifier son entreprise. C'est pourquoi en septembre 1991, il se rend acquéreur de l'entreprise de Pompes Funèbres et Marbrerie Jean Follet, ce dernier ayant pris sa retraite.

Hélas, cruel est parfois le destin qui sape les plus belles carrières et qui ôte la vie de ceux auxquels, elles étaient destinées. Moins d'un an après m'avoir décrit cet historique, une maladie qui ne pardonne pas, avait atteint Denis Romulus qui devait décéder au début d'août 1995. Ainsi s'est éteint, cette troisième génération des transporteurs Romulus.

Espérons que les transports D.T.R. survivront à leur fondateur et que sa veuve puisse continuer l'œuvre commencée au début du siècle par Joseph Romulus.

Cette étude a pu être réalisée grâce aux récits que m'en ont faits Denis Romulus et Gilberte Nivon que je remercie ici.

Fait à St-Vallier le 21 octobre 1994 Modifiée et complétée le 26 mai 2005

Marcel Peyret

Reflexions sur l'Histoire

Dans le monde où nous vivons, tout passe, tout s'efface, au fil des jours les actes de ceux qui les avaient exécutés et les paroles de ceux qui les avaient prononcées et les mémoires des survivants s'effritent ou se confondent au fur et à mesure du temps qui passe. Seuls les écrits conservent intact la mémoire des faits et des événements et ils relatent l'histoire.

Tout est histoire dans la vie : un monument qui se bâtit, une rue, une route, un pont qui se crée, un hameau, un village, une ville qui se forme, qui s'agrandit ou qui disparaît, une entreprise qui est créée, qui s'agrandit ou se transforme, tout cela c'est l'Histoire et il est fort utile d'enregistrer tous ces petits événements par écrits si on veut les transmettre dans toute leur véracité, aux générations futures.

C'est pourquoi, j'ai pensé qu'après avoir écrit l'historique de la papeterie, il serait bon d'écrire celle d'une entreprise de transports qui fut longtemps liée à celle de la papeterie.

Il faut penser que c'est grâce à tous ceux qui nous ont laissé des documents écrits que nous avons pu connaître notre passé. Ceux-ci nous ont laissé leur savoir, leur expérience, leurs réflexions, leur sagesse ou leur folie et c'est à nous d'en tirer le meilleur et d'en faire profit.

Je dédie cet historique à :

Madame Veuve Georges Romulus ;

Madame Gilberte Nivon ;

Madame Veuve Denis Romulus et à ses enfants.

Marcel Peyret