

Quand le charbon descendait la Loire : l'ère des rambertes : 1702-1846

Michelle Bouteille

Introduction

Nul doute que la Loire forézienne, malgré son lit encombré et son débit souvent réduit, ait été fréquentée essentiellement par des barques de petites dimensions au cours du Moyen Âge. Le dictionnaire topographique de Defour, la carte de Cassini et la carte IGN actuelle en font foi. Trente-quatre ports y sont dénombrés¹. On peut aussi vérifier que d'anciens chemins coupaient la Loire² franchie, la plupart du temps, par des bacs ce qui nous prouve qu'elle n'était en rien un obstacle pour les Foréziens et leurs activités.

Mais c'est bien le charbon du bassin houiller stéphanois qui va obliger notre jeune Loire récalcitrante à conduire ce précieux minerai jusqu'à Paris (par l'intermédiaire de canaux) ou Nantes. Il s'agit d'un projet ancien qui mettra du temps à se concrétiser. L'activité battra son plein pendant le XVIII^e siècle et dans la première moitié du XIX^e. L'invention du chemin de fer mettra un terme à ces heures de gloire de la Loire, de ses bateaux connus sous le nom de « rambertes » et de ses mariniers.

I – Les origines

Desaunais note que dès le XV^e siècle, Cleppé possède un port assujéti à un péage. Il affirme que Jacques Cœur qui possédait des mines d'argent, de cuivre et de plomb dans les monts du Lyonnais, par exemple à Sainte-Foy-l'Argentière, fit venir dans le Forez des mariniers. Le grand argentier du roi projetait d'améliorer la navigation sur la Loire en amont de Roanne et « la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire » était chargée du curage et du balisage du fleuve³. En parcourant l'histoire de Charles VII⁴ on découvre que cela est plausible. En effet Charles VII a séjourné à Cleppé quand, en septembre 1452, il arrivait de Bourges avec des troupes, au cours de sa lutte contre son fils le futur Louis XI qui menaçait Lyon. On remarque aussi que Jacques Cœur possède des terres à Saint-Haon⁵ (*Armorial de Revel et Inventaire de Luillier* n° 2436). Enfin on trouve bien dans l'entourage de Jacques Cœur un dénommé G. Le Bouvier dit Berry qui pourrait être un ancêtre des Berry-Labarre. S'il y a eu projet d'aménagement, le charbon n'en était pas l'enjeu mais c'était plutôt la volonté de relier le Val de Loire où les rois s'établissaient alors avec un secteur riche de quelques minerais utiles pour la frappe de la monnaie. La possibilité de rapprocher le Val de Loire de la Vallée du Rhône n'est pas à négliger pour les souverains.

Un deuxième projet a été lancé en 1572 par l'ingénieur Craponne⁶. Il propose *par des écluses et autres ouvrages, par brisement de rochers, de rendre la rivière navigable pour des barques portant la pesanteur de 30 poinçons de vins tant en hyver que en esté, sans incommoder les moulins nécessaires audicts pays qui sont sur la ditte rivière*. Les états du Forez votent des subsides pour participer au financement des travaux. 1572 correspond bien à la période où la Loire est devenue le fleuve des rois, mais ce vote a lieu le 15 août 1572 et dix jours plus tard le massacre de la Saint-Barthélemy ouvre un nouvel épisode des guerres de Religion et provoque l'abandon du projet. Cette fois-ci c'est le transport du vin qui paraît l'avoir suscité.

Sous le règne d'Henri IV, Paris et son palais du Louvre accueillent à nouveau la monarchie qui relie alors la Seine à la Loire par le canal de Briard.

¹ Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne : des hommes, des bateaux, du charbon*, p. 24.

² GRAL, *Bulletin*, n° 12.

³ Desaunais, « L'exploitation fluviale du bassin de Saint-Étienne » paru dans les *Études rhodaniennes*. Cet article de 1934 donne de précieux renseignements. Ses sources proviennent de deux ouvrages de Gras : *Histoire économique générale des mines de la Loire*, 1922 et *Forez et Jarez navigables*, 1930 auxquels il faut ajouter l'*Essai statistique du département de la Loire* (1818) de Duplessy.

⁴ Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII roi de France*, 1865, t. 3.

⁵ Cf. (*Armorial de Revel et Inventaire de Luillier* n° 2436).

⁶ Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 14.

C'est probablement le livre de géographie de Jean Papire Masson à propos des fleuves de France qui attire l'attention de la monarchie sur la richesse en « charbon de terre » de la région de Saint-Étienne. Ce jésuite écrivain est natif de Saint-Germain-Laval et a fait de brillantes études grâce à son oncle chanoine à Saint-Étienne. Son livre *Description des fleuves de France* ne paraîtra qu'en 1618, après sa mort, grâce à son frère. En 1657 le roi Louis XIV, qui a 19 ans et est encore guidé par Mazarin, s'attribue la possession de tous les droits sur les mines de la région.

Pendant le règne de Louis XIV adulte les guerres redoublent souvent en Flandres ce qui ne favorise pas l'exploration du bassin houiller du Nord qui a aussi la particularité, vu le relief très plat de cette plaine, de ne pas comporter d'affleurements révélateur de la ressource. Les besoins en charbon s'accroissent vite du fait de ces guerres. On fait tout d'abord appel au charbon venu du Haut-Allier (Brassac, Sainte-Florine) car l'Allier est moins tumultueuse que la Loire en aval de Brassac. Et c'est dans cette région d'Auvergne que seront construites les première « sapines » destinées à descendre du charbon. La demande augmente encore. La politique protectionniste de Colbert interdit les importations d'Angleterre, c'est alors que le vieux projet de rendre la Loire navigable ressurgit et voit enfin le jour.

Trois noms de famille sont associés à l'entreprise. Le premier du sieur Paparel (1665) ne débouche pas, le second du sieur Manessier obtient l'aval du roi. Il prévoit le monopole du transport du charbon, et l'interdiction d'exporter le bois forézien afin de pouvoir satisfaire la demande en planche nécessaire pour construire les bateaux à Saint-Rambert. Mais c'est son porte-nom Pierre de La Gardette qui passe à l'action ⁷. Il a obtenu, outre le droit de percevoir un péage et l'exclusivité du transport du charbon entre Monistrol et Roanne, le droit d'ouvrir et d'exploiter les « minières de charbon de terre » à une distance d'une lieue de « la ville de Saint-Étienne en Forest ». La ville souhaitait préserver pour son industrie, une partie de ses réserves.

L'arrêt est signé le 23 mai 1702, les travaux doivent être finis en 1706. Il est prévu un budget de 710 000 livres pour les travaux et 12 000 livres pour l'entretien de cette voie ⁸.

II – Les maîtres de la navigation sur la Loire forézienne

1 – La compagnie de La Gardette et les travaux d'aménagement de la Loire haute

Pierre de la Gardette est un Parisien qui ne semble pas être venu souvent dans la région. Deux tronçons du fleuve nécessitent de lourds travaux : les gorges de Saint-Victor entre Monistrol et Saint-Rambert et les gorges de la Loire entre le Pinay et Villerest en amont de Roanne. Autant dire tout de suite que le chantier prévu en amont, autour de Saint-Victor, ne sera jamais réalisé par la Compagnie. Pour ce qui est de la section des gorges qui permettent de franchir le seuil de Neulise, il s'agit tout d'abord de faire sauter d'énormes blocs de rochers qui encombrant le lit de la Loire.

Cette première tranche de travaux s'élève à 628 490 livres ⁹, il est évident que le budget prévu pour l'ensemble des travaux ne sera pas suffisant. Cependant les premiers bateaux descendent. Il y a urgence d'activer la navigation et le commerce du charbon pour renflouer les caisses et dégager quelques bénéfiques. Ces travaux réalisés on découvre que les crues du fleuve parviennent plus vite à Roanne où la population s'émeut. La deuxième phase des travaux a donc lieu à partir de 1711, elle consiste à construire trois digues afin de rétrécir le lit de la rivière et lui donner ainsi une plus grande profondeur pour franchir les rapides sans toucher le fond. En outre, ces digues ralentiront l'effet des crues. La digue du Pinay (170 000 livres) à l'entrée des gorges représente un bel ouvrage. Celle du château de la Roche (40 000 livres) est à présent une chaussée qui permet l'accès à l'édifice.

La troisième digue prévue au niveau de Saint-Maurice n'a pas été construite. Il faut bien admettre que le prix du péage fixé au départ à 18 livres 15 sols les 1 250 kg de charbon, soit une « voye » de Paris ¹⁰ mais

⁷ Desauvais, « L'exploitation fluviale du bassin de Saint-Étienne » paru dans les *Études rhodaniennes*, 1934.

⁸ E. J. M. Vignon, *Administration des voies publiques en France*, livre II, 1862, p. 14 et 15.

⁹ Desauvais, « L'exploitation fluviale du bassin de Saint-Étienne ».

¹⁰ Desauvais, « L'exploitation fluviale du bassin de Saint-Étienne ».

revu à la baisse de plus de 40 % quelques années plus tard sous la pression des marchands de charbon, ne rendent pas l'entreprise très rentable. D'ailleurs l'aménagement de la Loire en amont de Saint-Rambert ne sera réalisé partiellement qu'au XIX^e siècle. Les travaux d'entretien évalués au départ à 12 000 livres par an vont s'avérer beaucoup plus lourds que prévus. Nous n'en avons une évaluation par l'administration des Eaux et Forêts qu'en 1833 : 9 157,50 F pour trois ans ¹¹. Les plaintes des marchands de charbon trahissent les manquements de la compagnie à ses engagements. Nous découvrons l'ampleur de la tâche au XIX^e siècle lorsque les Ponts et Chaussées en ont pris la charge ¹². La Loire doit être régulièrement débarrassée de ses alluvions, des arbres descendus par les crues, des rambertes coulées, un chenal doit y être matérialisé par des balises. Ces frais d'entretien dans les gorges vont alors permettre le passage de rambertes plus chargées : elles passeront de 30 à 43 tonnes de charbon par bateau.

2 – Un monopole vite contesté par les Berry-Labarre

Il devient évident que l'activité la plus lucrative dans cette entreprise n'est pas la circulation sur le fleuve mais bien le négoce du charbon. La Compagnie avait obtenu le droit de l'exploiter et d'en vendre, mais elle n'en a pas le monopole. La famille Berry-Labarre repérée à Roanne depuis le XVII^e siècle, occupe au début du XVIII^e siècle, une place prépondérante dans le transport du charbon sur la Loire forézienne. Elle s'est, dans cette optique, implantée à Saint-Just. Elle fait alliance avec le baron de Vaux propriétaire des mines de Roche-la-Molière pour lequel elle transporte le charbon depuis 1738 ¹³.

Ce dernier proche de la cour, obtient tout d'abord une diminution des droits de péage et des dérogations à la réserve qui avait été portée à 2 lieues autour de Saint-Étienne pour des livraisons ponctuelles, puis en 1763 la réserve stéphanoise est ramenée à une lieue. La descente de charbon par la Loire va alors augmenter fortement ainsi que la fortune des Berry-Labarre. Les frères Berry-Labarre sont présents à Meudon et à Roanne pour ce qui concerne Antoine. Jean se fixe à Saint-Just où il se marie. Jean Berry-Labarre s'y fait construire un hôtel particulier en 1785, qui deviendra plus tard la mairie.

Arrêt du Conseil d'État de 1763 (Pierre Valfray imprimeur du roi à Lyon)

ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui fixe l'étendue ou terrain dans lequel le Charbon de terre qui sera tiré des mines du Forez, continuera d'être porté dans la ville de Saint-Étienne, pour alimenter sa manufacture ; & qui permet à tous Extracteurs de charbon hors ladite étendue, & à tous Marchands voituriers, tant par eau que par terre, de vendre, acheter, voiturier & faire voiturier le charbon provenant desdites mines, avec défenses à toutes personnes de les y troubler.

Du 9 novembre 1763.

Extrait des Registres du Conseil d'État.

LEROI s'étant fait représenter les arrêts de son Conseil d'État des 9 décembre 1724 & premier avril 1738, par lesquels Sa Majesté, dans l'intention de conserver à la fabrique des armes & autres ouvrages de quincaillerie établie dans la ville de Saint-Étienne en Forez, le charbon de pierre ou de terre que l'on tire dans les carrières & fouterreins qui sont aux environs de ladite ville, auroit fait défenses au sieur la Gardette, lors Entrepreneur de la navigation de la rivière de Loire, depuis Roanne jusqu'à Saint-Rambert, & à tous voituriers & autres, d'enlever des charbons de pierre ou de terre provenans

Cette famille voit bientôt arriver une autre famille qui se lance dans le négoce du charbon. Il s'agit des Mellet-Mandard. Le déclin des Berry-Labarre se précipite avec la Révolution et l'épisode de la Terreur. Jean devient rapidement suspect dans cette période trouble où on voit des mariniers décharger leur charbon pour le remplacer par du vin qui se vend plus cher. Paris manque de charbon et Jean est accusé de complot. Ironie du sort : c'est à ce moment-là que le Comité de salut public décide de diviser le département de Rhône-et-Loire (29 brumaire de l'an II). Quelques jours plus tard (28 décembre 1773) Jean Berry-Labarre est condamné et fusillé à Feurs, chef-lieu du nouveau département de la Loire. Ses biens sont confisqués. Son fils se verra restituer une partie des biens familiaux au siècle suivant, il sera lui aussi un acteur du commerce du charbon sur la Loire. Suite à la tourmente révolutionnaire, la Compagnie de La Gardette a été dissoute en 1801. L'État va prendre en charge l'entretien de la voie fluviale et percevoir les péages à des tarifs plus abordables. Parmi les négociants de charbon, c'est dorénavant la famille Mellet-Mandard qui joue le premier rôle.

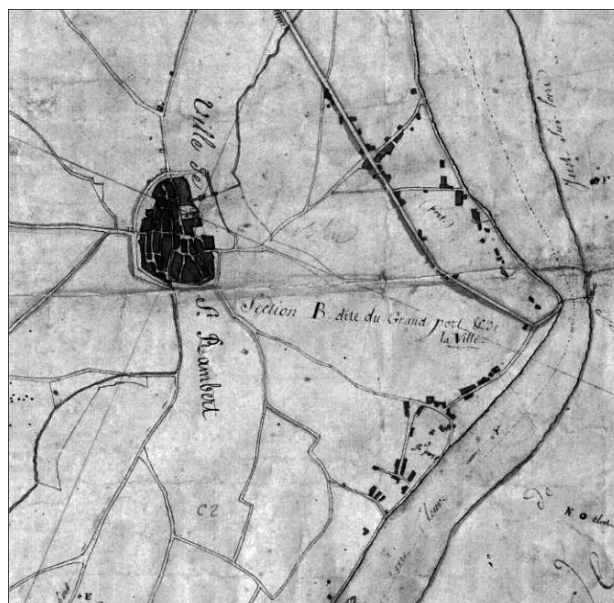
¹¹ Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 74.

¹² Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 88.

¹³ *Ibid.*

3 – Le port de Saint-Rambert à l'heure de la Compagnie et pendant la Révolution.

Depuis deux mille ans, le port de Saint-Rambert jouissait de sa position idéale car situé sur la Loire, au plus près de la Vallée du Rhône, il contrôlait aussi la sortie des gorges de Saint-Victor. La compagnie de La Gardette en a donc fait son siège local. La construction de bateaux y était déjà présente. Cette activité va y prendre une grande ampleur au point de donner aux barques de plus en plus longues qui y sont produites le nom de leur cité d'origine. Les chantiers se situaient à l'est de Saint-Rambert au lieu-dit « les Barques ». Le charbon sur l'autre rive a fait le bonheur de Saint-Just. Les premiers charpentiers de marine viennent du Haut-Allier, de Roanne ou de sa région. Mais bien vite ces pionniers vont faire souche et le métier de charpentier de marine va devenir essentiel dans la population locale.



Cadastral napoléonien : Saint-Rambert section B dite du Grand port entre la ville et la Loire

Cependant ce ne sont pas eux qui s'enrichiront le plus de cette énorme activité. Ils travaillent pour la plupart grâce aux commandes des marchands qui leur font signer des contrats exclusifs. Les marchands leur avancent aussi parfois la fourniture du bois et ne leur paient en définitive que la façon. Saint-Rambert n'a pas l'exclusivité de la construction des rambertes, il existe en effet des chantiers dans d'autres ports comme Montrond ¹⁴. Et au XIX^e siècle Monistrol construira des bateaux plus courts, plus étroits pour descendre le charbon à partir de La Noirie. Pendant la Terreur les charpentiers de marine ralentissent leur production car le prix maximum de leurs bateaux fixé par le gouvernement ne leur convient pas. Rambert-Loire (nom révolutionnaire de Saint-Rambert), voit arriver nombre de commissaires afin de les surveiller ¹⁵.

4 – Les Mellet-Mandard règnent sur la Loire du XIX^e siècle

En 1757 Pierre Mellet marinier arrive à Saint-Just en provenance de Saint-Priest-Laroche dans les gorges de Villerest. Il devient marchand voiturier sur l'eau et s'enrichit vite. Sur ses onze enfants l'aîné (Martin) va ensuite diriger l'entreprise à partir de Paris, le suivant (Jean-Pierre) opère le rapprochement avec la famille Berry-Labarre par son mariage et s'établit à Saint-Just, son fils appelé aussi Jean-Pierre en deviendra le maire et lègue ses biens à la commune. Le troisième frère (Jean dit « le Jeune ») organise à Roanne le transbordement des chargements et négocie l'achat de marchandises plus variées (vin, quincaillerie...). Le dernier frère (Jean-Baptiste) réside à Briard où il est chargé de diriger vers Paris ou le Val de Loire toutes ces cargaisons. Sont aussi associés à l'entreprise d'autres membres de la famille : beaux-frères, gendres, neveux... et des associés divers.

Il faut souligner le rôle moteur de Martin. Il porte un regard ouvert sur l'évolution du commerce du charbon. Lorsque les mines du Nord et de Belgique entrent en exploitation, il installe des têtes de pont dans ce secteur. Il comprend aussi que le charbon stéphanais conserve un avenir car il est de meilleure qualité. Ceci vaut à Jean-Pierre de recevoir des courriers rageurs de son aîné car il a laissé partir des convois de qualité médiocre ou à la saison froide ce qui va retarder la livraison et donc altérer la qualité du charbon. Au cours du XIX^e siècle Jean-Pierre achète les rambertes par centaines. Son frère Martin lui indique la meilleure saison pour faire ces commandes massives. À une date inconnue, Martin fait les comptes de l'entreprise et totalise à ce moment-là : 3 150 voies de charbon et 63 bateaux en circulation. Mais, d'après Guy Blanchard et Henri Nochez c'est en fait 224 bateaux qui appartiennent à la famille qui transporte 8 000 tonnes de charbon. Ce qui est loin de constituer un monopole si on compare ces chiffres à ceux de Desauvais qui estime le nombre de bateaux en 1810 à 2 209 et le nombre de tonnes de charbon transportées à 33 841 t. Jean-Pierre se fait aussi houspiller

¹⁴ Archives de la Diana, citées par Blanchard et Nochez, *La Loire forézienne...*

¹⁵ Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 81.

quand il ne répond pas assez vite à son aîné. La commune de Saint-Just a peut-être bénéficié de ces relations difficiles au sein de la famille ¹⁶.

III – Les rambertes

1 – l'origine des matières premières

– Le bois destiné à la fabrication des rambertes a d'abord été acheté dans les environs immédiats c'est-à-dire les forêts de sapins de Chambles puis dans le secteur d'Apinac et ensuite Saint-Bonnet-le-Château. Lorsque les mines du bassin houiller se perfectionnent au XIX^e siècle, elles sont aussi consommatrices de bois. Il s'agit plutôt du pin. Cette double consommation locale va pousser les charpentiers à aller se fournir de plus en plus loin sur les monts du Forez : Estivareilles, Luriecq, Gumières, Saint-Jean-Soleymieux, Saint-Bonnet-le-Courreau. Dans cette commune, dès 1759, la forêt de l'Oule, la plus difficile d'accès de la vallée de Chorsin, est exploitée à cet effet ¹⁷. Les départements voisins sont sollicités avec les communes de Saint-Anthème ou La Chaise-Dieu. On assiste à une déforestation de masse complètement incontrôlée pendant la période révolutionnaire où le siège des Eaux et Forêts a été fixé à Mâcon ¹⁸. Une ramberte nécessite l'emploi d'une dizaine de sapins. En 1838 plus de 4 000 rambertes vont descendre la Loire soit 40 000 sapins !

– La construction des rambertes demande aussi beaucoup de mousse pour servir à l'étanchéité, il s'agit là d'une vieille pratique déjà utilisée par les Saxons dès le XI^e siècle ¹⁹. La récolte de la mousse est le travail des femmes et des enfants de Saint-Rambert et des environs.

– Le chanvre est utilisé pour la fabrication des cordages, il provient de la plaine du Forez, principalement des communes de Bouthéon et de Sury-le-Comtal. Il vaut 5 sols la livre en 1770 ²⁰.

– Quelques clous sont nécessaires pour fixer les palâtres, le reste du bateau est assemblé par des chevilles moins chères et plus facile à enlever au moment du « déchirage ».

2 – Montage ²¹

L'outillage de base du charpentier se limite à des outils courants : tarière, herminette, serpette auxquels il faut ajouter le **daillet** et l'**étancoir** pour bourrer la mousse.

L'opération a lieu perpendiculairement à la Loire. Les **planches de fond** ou **fonçage** sont chevillées entre elles. Celles de l'avant sont courbées pour former la **levée** qui est équipée de chevilles dépassant à l'extérieur, lesquelles doivent contribuer à amortir les chocs avec les rochers. La mousse vient calfeutrer cet assemblage, elle est recouverte par les **palâtres** puis les **râbles**. Le plancher étant terminé, c'est alors que l'on fixe les **courbes** formées de racines ou d'angle de fortes branches. Ensuite les **bords** ou **enchames** sont ajustés à ces courbes, elles sont montées à **clin**, c'est-à-dire que chaque planche chevauche légèrement la précédente. Leur longueur est celle du bateau. Leur épaisseur de 2,7 cm est modeste car la ramberte doit pouvoir se déformer sans se démembrer lors du passage dans les rapides des gorges de Villerest. Comme les planches de fonçage, l'avant est courbé vers le haut pour s'ajuster à la **levée**. Celle-ci comporte un orifice pour recevoir une corde d'amarrage et la **patouille**, rame qui sert à godiller sur les sections calmes. La planche finale ou **grand bord** est la plus longue et atteint 7 cm d'épaisseur car elle reçoit à l'avant et à l'arrière des renforts en croûte de sapin appelés **devants** et aussi les **arronçoirs** en dents de scie pour caler les bâtons de marine. Ces

¹⁶ Cf. Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 124-126.

¹⁷ Jean Guillot, « Quand les arbres de la forêt de l'Oule servaient à construire des rambertes », *Village de Forez*, n° 63, juillet 1995.

¹⁸ Jean Mervillon, « Premier essai statistique sur la commune de Saint-Bonnet-le-Courreau », *Cahiers de Village de Forez*, n° 19, 2006, p. 19.

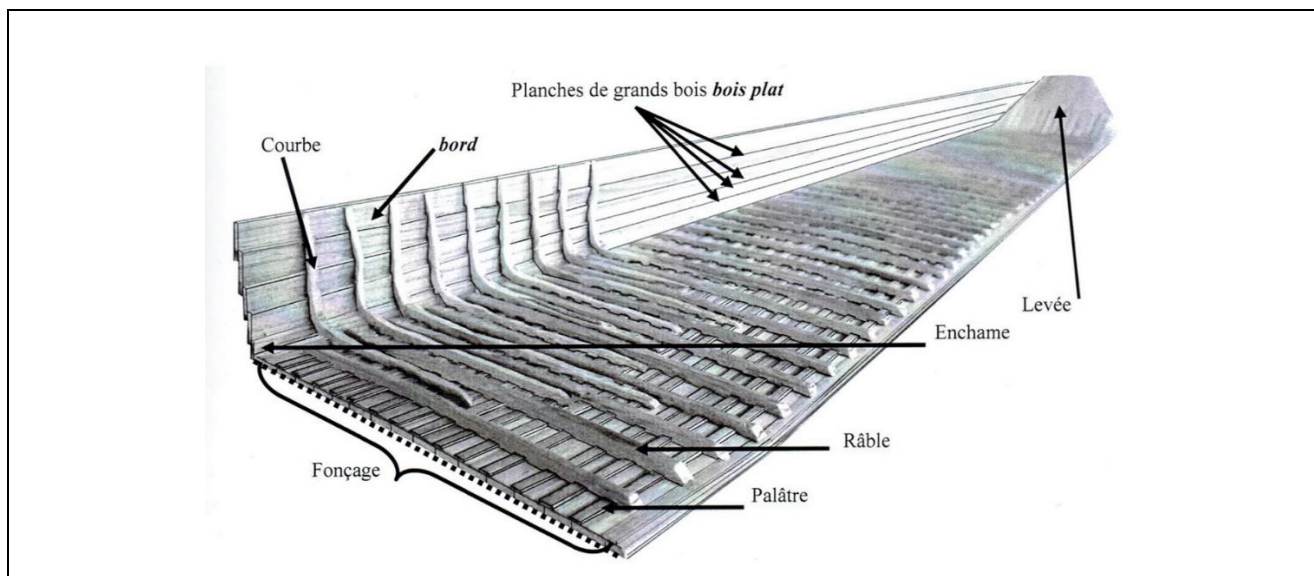
¹⁹ Cf. Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 33.

²⁰ Cf. Guy Blanchard, Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 34.

²¹ Nos principales sources d'informations sont tirées des descriptions de Guy Blanchard et Alain Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 32 et d'Alain Fourreau, *Sapines et sapinières des hauts pays de Loire et d'Allier à Nantes*, n° 2 de la collection : « La Loire, des hommes et des bateaux », p. 20 à 29.

parties devaient pouvoir résister à des poussées équivalentes à 60 tonnes lors des virements brusques dans les zones dangereuses. Enfin elle est percée de trous pour permettre le passage des cordages ou des chaînes si le bateau poursuit sa route au-delà de Roanne couplé à un autre. L'arrière, presque vertical, nommé **tableau** est lui aussi doté d'un orifice pour laisser passer l'**empeinte** : la rame gouvernail.

En lisant ces descriptions on se rend compte que ces bateaux destinés à être démontés à l'arrivée sont en fait un condensé de technologie conjuguant la vitesse de réalisation, un prix modeste et surtout une recherche de souplesse et de résistance adaptées à des conditions de navigation périlleuses.



Reproduction au 1/40^e d'une sapine. Réalisation : Alain Fourneau.

En italique gras : vocabulaire du fabricant de bateaux à Saint-Rambert au XIX^e siècle.

Schéma tiré d'Alain Fourneau, *Sapines et Sapinières...*, n° 2 de la collection « La Loire, des hommes et des bateaux », que nous remercions sincèrement.

3 – Prix et type de rambertes

Nous n'avons que peu de prix précisés. De plus la période traversée par la Révolution n'est pas propice aux comparaisons du fait du changement de monnaie. La création du franc germinal au sortir de la période fait apparaître que dans la valeur d'une ramberte la façon (ou le travail) représente peu de chose par rapport au prix des planches : 27 F par bateau. Mervillon nous donne le prix des planches destinées aux rambertes²². Les hauts bords coûtent 24 francs l'unité et il en faut 2 par bateau, les grands bois valent 5 F, les enchames : 3 F, les fonçages : 2 F mais nous ne pouvons dire combien chaque ramberte en consommait. Nous savons en revanche qu'en 1822, donc à la même époque, la société Mandard évalue à 240 F la perte d'un de ses bateaux alors que les 20 tonnes de charbon qu'il transportait, sont évaluées à 588 F²³.

Les rambertes ne sont pas des embarcations normées. Au XVIII^e siècle elles sont souvent plus courtes ; entre 20 m et 25 m de long. Au XIX^e siècle, la navigation s'étant améliorée, elles dépassent parfois 30 m et s'élargissent. C'est sans doute à Roanne, pour celles qui sont en état de poursuivre leur voyage, qu'elles reçoivent un abri, et des **poiliers** (forts bâtons transversaux) destinés à maintenir l'écartement des bords. Elles peuvent alors être chargées plus lourdement sur des voies navigables plus calmes et plus profondes. Les ancres comme l'**assemillage** (les instruments de navigation) et les cordages sont fournis par le voiturier d'eau ou négociant.

4 – Un bateau « démontable »

À leur arrivée à destination, la plupart des rambertes sont démontées, on dit « déchirées », pour être vendues à la pièce de bois. Les planches les plus détériorées finissent en bois de chauffage, les plus

²² Jean Mervillon, « Premier essai statistique sur la commune de Saint-Bonnet-le-Courreau », *Cahiers de Village de Forez*, n° 19, 2006, p. 23.

²³ Ces prix sont confirmés par Guy Blanchard et Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 62, ainsi que par Desauvais.

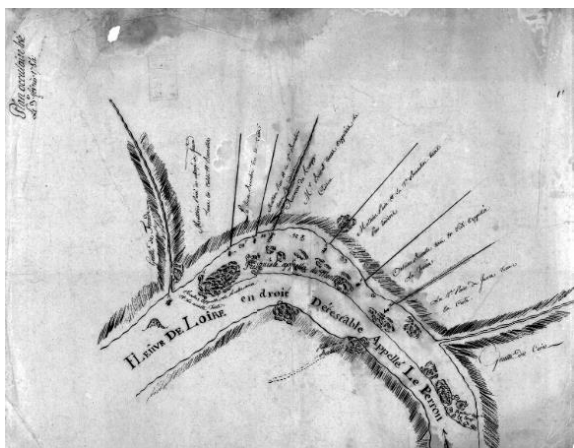
chanceuses deviennent des éléments de charpente. Les embarcations qui arrivent au bout du voyage en meilleur état sont revendues avec 100 F de rabais et utilisées pour d'autres types de transport ²⁴. Mille bateaux sont construits en 1753, 4 000 en 1833 ²⁵. La Convention tentera d'interdire ce gaspillage qui rend le bois rare et donc cher, mais en vain.

IV – Naviguer sur la Loire haute : un métier difficile

1 – Les conditions de navigation

Après les travaux effectués par la Compagnie de La Gardette vers 1711 la descente de la Loire reste problématique. Son débit demeure insuffisant durant les trois mois d'été sauf en période d'orages où quelques départs peuvent avoir lieu. Le reste de l'année comporte toujours un mois ou deux secs qui interdisent toute navigation. Pendant l'hiver la glace arrête à son tour l'activité.

À cela il faut ajouter les crues dévastatrices : celles de 1790 qui se déroule sur fond de Révolution et détruit beaucoup d'aménagements contribue à la baisse du trafic. Celle de 1846 enlève à son tour une grande partie des aménagements reconstruits par l'État.



Saut du Peyron : « en droit Détestable Appellé Le Perron » indique le plan (médiathèque de Roanne)

Le saut du Peyron, dans les gorges de Villerest reste le passage redouté. Il est impossible de comptabiliser le nombre de naufrages et le nombre de noyés qu'il a engendré. Ici la Loire tourne légèrement et descend une marche de près de 3 mètres au milieu de rochers qui affleurent ou non selon le débit et qui déménagent au gré des crues. Le balisage devrait être refait plusieurs fois par an. Mais la compagnie de La Gardette rechigne à la dépense. Il faut donc passer par ici avec une cargaison réduite afin que le bateau puisse se déformer. L'État sera plus efficace, des rochers sont enlevés et des digues nouvelles élèvent le niveau des eaux, ce qui permettra au cours du XIX^e siècle d'augmenter les chargements.

2 – Un métier à hauts risques ²⁶

Les mariniers de Saint-Just, ils sont environ 250, prennent livraison des bateaux à Saint Rambert, ils attendent parfois longtemps l'**afflot** c'est-à-dire que le courant soit suffisant. Ils traversent alors la Loire pour le chargement à Saint-Just. Un équipage réduit à deux personnes, souvent membres de la même famille, permet de descendre sans trop de difficulté jusqu'à Feurs ou Balbigny si la vitesse le permet. Ils passent la nuit dans l'un de ces deux ports, deux ou trois autres mariniers complètent l'équipage le lendemain matin pour franchir les redoutables gorges. Ces étapes se font en convoi. Il parvient à Roanne le soir du deuxième jour. Les mariniers de la Loire haute ne vont pas plus loin, ceux de Roanne organisés depuis fort longtemps, monopolisent la suite de la navigation. À Roanne le chargement de trois rambertes est transféré dans deux bateaux couplés et modifiés pour augmenter leur chargement, l'un des deux est doté d'un abri car la navigation va être plus lente, plus longue mais moins héroïque. Les mariniers de l'amont rentrent à pied et font étape à Feurs où les cabarets les attendent ²⁷. Citons au passage deux autres activités lucratives induites par le transport du charbon : celle des gardiens de port qui perçoivent les péages et surveillent les cargaisons qui ont une fonction légale et celle des pilliers d'épaves qui complètent leurs revenus d'agriculteurs grâce aux malheurs des mariniers. Nous connaissons leur existence car les gardes des Eaux et Forêts traquent ces derniers.

²⁴ Cf. Desauvais.

²⁵ Guy Blanchard et Henri Nochez, *La Loire forézienne...*, p. 39.

²⁶ Documentation tirée de l'ouvrage de Guy Blanchard et Henri Nochez, *la Loire forézienne...*

²⁷ Cf. Auguste Broutin, *Histoire de la Ville de Feurs*, 1867.

3 – Un métier lucratif ?

Il faut d'abord souligner que pour ceux de Saint-Just, il s'agit d'un métier à temps partiel et que les marinières ont souvent un deuxième emploi. Ils sont embauchés par contrat par les grandes entreprises de négociants. Leur salaire est de 400 à 700 F par an, ce qui est bien supérieur aux salaires des charpentiers de marine (en moyenne 250 F par an). Mais les marinières risquent très souvent leur vie et doivent financer leurs nuits passées en route. Les bateliers roannais touchent en moyenne 700 F à 900 F par an, ils courent moins de dangers mais restent plus longtemps hors de chez eux. Leur travail est moins temporaire car la Loire a un débit plus puissant. Dans les deux cas, les négociants trouvent ces salaires trop élevés, surtout ceux de Roanne. Martin Mellet-Mandard, comme sans doute les Berry-Labarre avant lui, rêvent de pouvoir embaucher les marinières de Saint-Just, en aval de Roanne.

4 – Une profession organisée

Les bateliers de Roanne (ils sont environ 550 au début du XIX^e siècle) étaient, avant la Révolution, organisés en une corporation influente. La loi Le Chapelier de 1791 qui interdit les organisations professionnelles devient pour eux un lourd handicap. Mais visiblement ils se connaissent tous, et s'entendent pour ne pas laisser les négociants faire jouer la concurrence. Les troubles et violences qui jalonnent l'histoire du port de Roanne en ce début de XIX^e siècle sont souvent provoqués par la volonté de conserver le monopole des embauches à Roanne ou à défaut d'obtenir un maintien du niveau de rétribution. Nous voyons la veuve Mandard chercher, en 1817, l'appui du maire dans ce genre de conflit. Elle gagne la partie mais renonce finalement à travailler avec des marinières de Pouilly. Elle redoute sans doute des représailles sur ses futures cargaisons. Les marinières fondent en 1819 « une caisse de secours mutuels et de prévoyance ». Dissoute quelques années plus tard à la demande du ministère de la Marine, elle se reconstitue en 1848. Les marinières de Roanne font donc figure de pionniers dans les luttes sociales précédant le syndicalisme. Ceux de Saint-Just fondent, eux aussi, une caisse de secours mais seulement en 1847. Globalement ils semblent moins combattifs que leurs voisins.

Que ce soit les marinières de Roanne ou ceux de Saint-Just, tous restent attachés à leurs confréries religieuses. Sainte Marie et saint Nicolas occupent une place de choix dans leurs dévotions. Et le passage dans la section des sauts du Peyron, commence souvent par une prière ou un signe de croix.

V – Voies navigables ou voies ferrées ?

1 – Un projet trop ambitieux :

Au début du XIX^e siècle, une autre voie navigable est envisagée pour descendre le charbon du bassin houiller. Il s'agit du canal qui doit longer la vallée du Gier. Car la majorité du charbon stéphanois descend vers le Rhône. Le fleuve Loire étant essentiellement (oui) utilisé pour le charbon issu de Roche-la-Molière ou de l'Ondaine. Le canal devient une réalité à Givors, une deuxième section doit remonter jusqu'à Grand-Croix. À l'aube des années 1830, un projet pharaonique de l'ingénieur Bazaine (le frère du Maréchal) prévoit de relier carrément le Rhône à la Loire. Ce canal serait équipé de 53 écluses pour franchir le seuil de Saint-Étienne et utiliserait les eaux du Furan et de la Semène. De son côté le canal latéral de la Loire dont la section Roanne-Digoin voit le jour, fait partie de cet ambitieux projet. Il doit se prolonger en amont jusqu'à Andrézieux où il aurait fait sa jonction avec celui de Saint-Étienne au Gier²⁸. Les travaux déjà en cours doivent se terminer en 1837. Il est aussi question d'aménager, ensuite, un canal d'irrigation mais aussi navigable vers le chef-lieu du département : Montbrison. Mais le chemin de fer et un financement impossible viennent modifier le rêve.

2 – Les débuts du chemin de fer²⁹

Andrézieux commence son aventure par la construction d'une route reliant Saint-Étienne à la Loire en longeant la vallée du Furan. Un pont sur la Loire viendra la prolonger. Cette route sera fréquentée par de nombreux convois de charbon. L'essor du port d'Andrézieux précède donc de peu le chemin de fer.

²⁸ Cf. Desauvais.

²⁹ Nos principales sources d'informations sont tirées des descriptions de Guy Blanchard et Alain Nochez, *La Loire forézienne* et d'Alain Fourreau, *Sapines et sapinières...*, *op. cit.*

Les ingénieurs Le Gallois et Beaunier s'intéressent depuis longtemps aux nouvelles technologies anglaises. Ils déposent une demande de concession en 1821, pour la construction d'une voie ferrée suivant approximativement le même trajet que la route du charbon. Ce nouveau moyen de transport se heurte à des oppositions (voituriers, propriétaires riverains) mais éveille la curiosité des élites. C'est ainsi que la duchesse d'Angoulême, fille de Louis XVI, vient observer un essai sur les 800 mètres de voies déjà posées en 1826. C'est en juin 1827 que les presque 18 km de la première ligne de chemin de fer continentale entrent en service. Les chevaux n'ont aucun mal à tracter, en descente, les charriots chargés de plus de deux tonnes chacun de charbon. Il est intéressant de noter que le vocabulaire initial du chemin de fer est issu de celui de la navigation : le port sec deviendra la gare, les canaux secs désignent les premières voies ferrées et les embarcadères ont précédé les quais mais dans ce cas nous restons dans le vocabulaire fluvial.

Loin de sonner le glas de la navigation, le premier chemin de fer descend à Andrézieux davantage de minéral. C'est ainsi qu'en 1838 sont atteints des records : 4 170 rambertes transportent 125 100 tonnes de charbon. La seconde ligne terminée en 1832 va permettre de rejoindre le Rhône et Lyon. Puis en 1833 les ingénieurs Mellet (est-ce un membre de la famille Mandard qui a vu venir le vent ?) et Henry mettent en circulation la troisième ligne de chemin de fer entre Andrézieux et Le Coteau. Il faut souligner que ces premières lignes ne nécessitent pas une forte énergie motrice puisqu'il s'agit toujours de descendre. Sur la ligne de Saint-Étienne à Givors, il arrive même que les chevaux voyagent eux aussi en wagons car ils ne sont utilisés que pour remonter le convoi vide. La vapeur ne fait son apparition que lorsqu'une côte doit être franchie. On installe une machine à vapeur fixe au sommet de la côte. À l'aide de câbles, elle tire les wagons au sommet de la côte, au bas de l'autre versant, les chevaux reprennent leur fonction.

À partir de 1832-1833 la navigation décline d'autant plus vite que le bassin houiller du Nord est en plein développement. La violente crue de la Loire de 1846 qui se conjugue avec la généralisation des locomotives à vapeur sonne le glas des charpentiers de marine et Saint-Rambert et celui des mariniers de Saint-Just.

Conclusion

Que nous reste-t-il de ce glorieux passé ? Andrézieux a préservé et mis en valeur quelques vestiges du premier chemin de fer et le château de Bouthéon va consacrer une exposition permanente à la navigation sur la Loire. Saint-Just et Saint-Rambert n'ont conservé que des noms de rues. La ramberte construite en 1995 a fini par disparaître du paysage. Saint-Étienne possède son puits de mine transformé en musée. Mais va-t-il falloir attendre le déclin du chemin de fer pour que les derniers restes des premières lignes soient sauvés et mis en valeur ?

Quant à la Loire nous allons découvrir quel sort les Ligériens lui réservent dans les périodes suivantes.



Chemin des « canaux secs » (cliché Michelle Bouteille)