



Construction contestée du barrage de Villerest, pollution de la retenue de Grangent, crue tragique du 21 septembre 1980... La Loire défraie la chronique. Fleuve capricieux, coléreux à l'occasion, mais fleuve actif, la Loire a connu l'épopée héroïque des bateliers.

Depuis la plus haute antiquité, la Loire a été un élément favorable aux échanges et aux communications. D'ailleurs une des routes de l'étain, reliant les bassins océanique et méditerranéen, passait vraisemblablement par la région forézienne en utilisant la Loire et le Rhône.

Entre 1572 et 1580, la Corporation des gens de commerce émit l'idée de rendre la Loire navigable dans son cours supérieur entre Saint-Victor et Roanne principalement. Des bateaux circulaient alors sur la Loire. En effet, les registres paroissiaux de Saint-Rambert font état de plusieurs familles de charpentiers en bateaux aux XVI^e et XVII^e siècles. Il faut cependant attendre le début du XVIII^e siècle pour que des travaux soient entrepris pour améliorer la navigation sur le fleuve.

Le bassin de Saint-Etienne produisait alors de plus en plus de houille qu'il paraissait pratique d'exporter par voie d'eau. La Compagnie Lagardette, réalisant un projet cher à Jacques Coeur et datant du X^e siècle, rendit la Loire navigable de Saint-Rambert à Roanne en faisant sauter à la poudre les roches encombrant le lit du fleuve, ce qui d'ailleurs provoqua, à la première crue, des inondations catastrophiques pour Roanne. De plus, par un arrêt du Conseil, en date du 23 mai 1702, la Compagnie fut autorisée à exploiter le charbon de terre dans les environs de Rochella-Molière. L'aventure batelière de la Loire était née, liée à l'exploitation du charbon du bassin stéphanois; elle devait durer quelque 150 ans.

LES RAMBERTES

En même temps que la Loire devenait plus navigable, les chantiers de construction navale prennent de l'importance à Saint-Rambert. Des charpentiers en bateaux, les barquaires, s'installent dans le quartier du Guéret qu'on appellera plus tard les Barques et construisent des bateaux à fond plat dénommés indifféremment *saint-rambertes*, *sapines*, *salambertes*, *salambardes* ou tout simplement *rambertes*. C'est sous ce dernier vocable que les longues barques à charbon sont entrées dans l'histoire.

Pour transporter le charbon d'Andrézieux à Roanne, il fallait des bateaux étroits, longs et surtout très souples. Les rambertes avaient 25 à 27 m de long, dont 23 de fond plat, sans quille pour éviter l'ensablement; la largeur au centre était de 4 m, la hauteur variait de 1,10 m au milieu à 1,60 m aux extrémités. La proue relevée et la poupe verticale et carrée offraient le maximum de prise au courant et en recevaient le maximum d'entraînement. La construction était artisanale et mobilisait toute la famille. Les hommes allaient choisir et abattre les sapins du Pilat ou les pins des Monts du Forez jusque vers Usson. Les troncs transportés par des chars à boeufs ou à chevaux, étaient débités en planches de deux pouces par les scieurs de long qui avaient installé leur chevalet au bord de la Loire. Certains bateliers préféraient le sapin qu'ils jugeaient



plus souple et mieux adapté aux torsions que faisaient subir aux barques les fonds rocheux. Les femmes et les enfants cueillaient la mousse qui, une fois filée, servait au calfatage des bateaux. Chaque ramberte pouvait transporter 15 à 36 tonnes de charbon.

LES BATELIERS

Les bateliers étaient des hommes musclés et solides car leur métier était rude. Téméraires, volontiers "casse-cou", ils devaient, à chaque descente, se mesurer avec la Loire qui ne faisait pas de cadeau. Chaque année, les accidents mortels décimaient la corporation. Saint Nicolas avait fort à faire pour protéger les bateliers qui l'avaient choisi comme patron.

Les bateliers portaient une blouse bleue qui s'arrêtait à la taille pour ne pas gêner les mouvements, un pantalon en droguet bleu (une toile grossière tissée en laine et coton). Ils étaient coiffés d'un foulard rouge ou d'un chapeau noir aux larges bords servant à la fois de parapluie et d'ombrelle selon le temps. Une ceinture de flanelle, rouge aussi, entourait la taille. Les oreilles étaient souvent ornées d'un ou deux anneaux d'or. Sur le bateau, les hommes marchaient pieds nus; à terre, ils étaient chaussés de sabots de bois ou de galoches en cuir à semelle de bois. Un harnais de cuir croisé sur la poitrine et portant en son centre un support métallique permettait au batelier de pousser sans risque sur la perche ferrée.

UNE RUDE AVENTURE

Apparemment calme entre Saint-Rambert et Feurs, la Loire devient tourmentée à partir de Balbigny. Après avoir évité l'enlisement dans les sables et les gravières de la plaine, il fallait repérer les rochers déplacés par les crues et franchir les passages difficiles de Pinay, de la Vourdiat et du Saut du Perron. Chaque passage du Perron était traditionnellement marqué par un ruban supplémentaire au chapeau. Il fallait savoir manier les lourdes perches ferrées en appui sur l'arronsoir cranté de la coque pour freiner le bateau et le faire virer au moment voulu. L'énorme gouvernail, la piautre, nécessitait deux ou trois hommes pour sa manoeuvre. Les rambertes, généralement couplées et décalées de quelques mètres, descendaient la Loire à la faveur des crues naissantes ou au moment de la décrue. La navigation ne pouvait se faire qu'une centaine de jours par an. Le chômage était fréquent dans la corporation des bateliers qui étaient tributaires de la montée des eaux; en attendant, ils chargeaient la houille sur les barques qui reposaient sur le sable de la rive jusqu'au moment où la crue assurait elle-même la mise à l'eau. L'équipage formé au départ de deux bateliers était doublé à Balbigny car le parcours devenait plus difficile en aval. Parties de la Noierie, à l'embouchure de l'Ondaine, de Saint-Just, de Saint-Rambert ou d'Andrézieux (surtout après la construction du premier chemin de fer Saint-Etienne-Andrézieux, en 1827), les rambertes gagnaient Roanne. Là, le régime moins capricieux du fleuve permettait d'augmenter la charge des bateaux. Le charbon de trois rambertes était réparti entre deux qui continuaient leur voyage vers Orléans, Paris ou Nantes; là, tout était vendu, le charbon du chargement et le bois du bateau. Aucune ramberte ne remontait la Loire. Le bateau vide était parfois dirigé sur le Canal du Centre pour servir à l'acheminement du charbon des mines de Blanzky vers la capitale. A partir de 1834, la cargaison des rambertes était complétée à Roanne par la houille venant de Saint-Etienne par voie ferrée.

A partir de Roanne, les rambertes étaient confiées aux mariniers, une corporation différente de celle des bateliers. Ceux-ci regagnaient Saint-Rambert à pied en suivant le chemin de halage (d'ailleurs improprement dénommé ainsi), portant les perches ferrées, les cordages, l'ancre et le coffre contenant les effets personnels. Ils empruntaient parfois une voiture à cheval.

Au début du XIXe siècle, des bateaux semblables aux rambertes, mais aux dimensions plus modestes et de fabrication plus grossière, étaient construits à Aurec, Bas-en-Basset et Retournac d'où ils partaient, à vide, pour la Noierie ou Saint-Just-sur-Loire.

LE DECLIN

Tant que les voies ferrées restèrent à l'état embryonnaire, la navigation sur la Loire fut prospère. Vers 1835, 2 à 3 000 rambertes descendaient la Loire chaque année. L'année 1840 fut particulièrement favorable avec 5 482 rambertes ayant circulé de La Noierie à Roanne. Mais, le prix de revient des bateaux augmentait sans cesse, à cause des salaires mais surtout à cause du bois. Il fallait, en effet, aller chercher de plus en plus loin le bois d'oeuvre, le déboisement local ayant été accentué par les énormes besoins en bois des mines du bassin stéphanois. Un rude coup fut porté en 1847 par l'ouverture de la voie ferrée Saint-Etienne-Montrambert. Le charbon de l'Ondaine pouvait alors être transporté directement à Roanne par le train qui ignorait les interruptions du trafic dues aux périodes d'étiage. La navigation sur la Loire déclina régulièrement. On pense que les dernières rambertes quittèrent Andrézieux vers 1875.

Aidé par les caprices de la Loire, le chemin de fer avait eu raison de la batellerie. Cependant, le souvenir des bateliers de la Loire revit encore dans les joutes nautiques qui se déroulent à Saint-Just-Saint-Rambert. Ce sport spectaculaire était, il y a déjà près de deux siècles, la spécialité des bateliers.

Louis DREVET

&&&&
&&&&
&&&&

Ce texte a été rédigé à partir des documents suivants :

- *Les gorges de la Loire par Jean Canard.*
- *La marine de la Loire de Paul Chaussard (éditions Horvath)*
- *Les articles de Bernard Zellmeyer et de Félicien Terrier parus dans la presse locale le 14-11-1976 et le 2-7-1977.*
- *Le témoignage de Mme Perrin-Olivier, de Saint-Just-Saint-Rambert, petite-fille et arrière-petite-fille de batelier.*

SSS

Voici le mouvement du port (de Saint-Rambert) à partir de 1705, époque de la fondation de la Compagnie Lagardette, jusqu'à la création du chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne.

De 1705 à 1710, 25 bateaux en moyenne par an partirent de Saint-Rambert; ils jaugeaient 385 tonnes.

1710-1715	40	bateaux	jaugeant	620	tonnes
1715-1720	87	"	"	1 345	"
1725-1730	317	"	"	4 900	"
1730-1735	363	"	"	5 625	"
1735-1740	405	"	"	6 275	"
1745-1750	638	"	"	9 890	"
1750-1760	870	"	"	12 480	"
1764	971	"	"	15 000	"
1765	997	"	"	15 450	"
1765-1770	902	"	"	13 980	"
1770-1775	1 015	"	"	15 730	"
1775-1780	1 110	"	"	17 200	"
1782	1 174	"	"	18 200	"
1783	1 450	"	"	22 400	"
1784	1 240	"	"	19 200	"
1785	1 050	"	"	16 200	"
1786	1 030	"	"	15 900	"
1790	1 100	"	"	17 000	"
1793	1 200	"	"	18 600	"
1802	1 710	"	"	25 700	"
1808	1 840	"	"	27 750	"
1812	2 860	"	"	43 000	"
1815	2 660	"	"	40 000	"

Nombre de bateaux sortaient aussi des ports de Saint-Just et d'Andrézieux; la charge moyenne était de 25 tonnes.

1820	2 400	bateaux	jaugeant	60 000	tonnes
1822	3 500	"	"	87 500	"
1825	2 100	"	"	52 500	"
1826	2 400	"	"	60 000	"
1827	2 280	"	"	57 000	"
1828	2 510	"	"	63 000	"
1830	2 740	"	"	68 500	"
1831	2 120	"	"	53 000	"

"Monographie des communes de l'arrondissement de Montbrison"
par F.M. (1902)