

Au port de Montrond, au temps des marins d'eau douce

C'était l'époque où il n'y avait pas encore de pont sur la Loire pour aller de Boisset à Montrond. La route nationale n° 496, dont le projet avait été dessiné par l'ingénieur d'Agout en 1775, s'appelait alors *route de Tauves à Lyon*. Pour aller d'une rive à l'autre du fleuve on prenait le bac et le prix variait suivant qu'il s'agissait d'un piéton, d'un char attelé, d'une voiture, du bétail... Le port de Montrond servait également de relais pour les mariniers venant de Saint-Rambert-sur-Loire ou de Saint-Just et se dirigeant vers Roanne avec leur chargement de charbon de St-Etienne-de-Furan.

Le fleuve, qui traverse du sud au nord le département qui porte son nom, vivait au rythme des saisons. Les berges verdoyantes des périodes d'assec abritaient les pêcheurs amateurs de calme. Les gués, aussi nombreux que les gourds, voyaient passer les marchands et les paysans portant leurs produits à Saint-Galmier. Les faux sauniers avaient disparu depuis la suppression de la gabelle, cet impôt si honni du peuple mais on se risquait encore dans ces passages naturels pour économiser le sou du péage. Quant aux gourds si redoutables à cause de leurs remous, ils servaient de repaires aux savoureux brochets qui paraient sur les tables des festins de la plaine. Boisset garde le souvenir d'une de ces pêches somptueuses dont on avait régalaé Monseigneur l'archevêque de Lyon lors de l'une de ses visites paroissiales !

Lorsque la période des pluies arrivait, particulièrement en automne, une activité intense se manifestait et allait grandissant pendant toute la période où la Loire était *grosse*. Saint-Just et Saint-Rambert, face à face, avaient leurs charpentiers en bateau ; ceux-ci s'activaient aux derniers préparatifs des *rambertes* ou *sapines*. Ces barques légères et maniables, à fond plat, équipées d'un abri sommaire, la *cabane*, devenait comme le point de mire de cette partie de la province du Forez.

Pour exporter le charbon tiré des mines de la région stéphanoise le transport existait par route et par eau. Il fallait acheminer le précieux combustible avec des chars à bœufs ou à chevaux et ensuite le livrer aux mains expertes de ces mariniers qui ne pouvaient naviguer que si les eaux du fleuve étaient suffisamment fortes pour emporter les barques chargées.

Les rambertes sont en bois de sapin. Leur longueur de quille est de 23 mètres, 27 mètres à la surface. Leur largeur, au milieu est de 4 mètres hors œuvre, de 2,95 à l'un des bouts, et de 1,85 à l'autre. Leur auteur n'excède jamais 1,10 m. La charge de ces bateaux, en charbon menu, est de 8 à 10 voies¹ jusqu'à Roanne soit de 19 à 24 tonnes. Ensuite le chargement est complété de 12 à 16 voies de grosse houille (ou *pérat*). Le poids moyen de la charge entre Saint-Rambert et Roanne étant de 200 quintaux métriques², avec 2 000 rambertes l'exportation annuelle est de 40 000 tonnes³.

La cabane, dont étaient équipées les barques et qui leur donnait son nom, était un abri sommaire où les mariniers emmagasinaient quelques provisions. Elle servait d'abri et de lieu de repos pendant les temps de relais des hommes. Le bois servant à fabriquer les barques venait des monts du Forez (cantons de Saint-Jean-Soleymieux et de Saint-Bonnet-le-Château) où il était coupé et détaillé aux dimensions voulues puis descendu en plaine avec des chars à bœufs ou à chevaux.

¹ Une voie correspond à 2 400 kg.

² Un quintal métrique : 100 kg.

³ Cf. Touchard-Lafosse, *La Loire historique*, Nantes, 1840.

Tout un artisanat concourrait à ce travail si spécifique de la région et de l'époque. Les mariniers avaient leur costume particulier : chemise bleue aux larges emmanchures pour faciliter le mouvement, large ceinture rouge enroulée pour maintenir le dos, pantalons noirs épais. Un chapeau rond aux larges bords, en feutre de laine n'absorbant pas l'eau, complétait leur tenue avec la gaffe obligatoire pour se diriger dans les sinuosités des gorges du fleuve. Ils emportaient dans la poche de leur pantalon une petite statuette plate de la Vierge en bois sculpté : Notre-Dame des mariniers. Elle leur servait de rempart spirituel contre les dangers qu'ils devaient affronter. Les mariniers avaient aussi leur confrérie, leurs symboles, leur bannière...

Le départ était donné en présence du clergé, de leurs familles et des propriétaires des barques. Ce n'était pas le départ des pêcheurs d'Islande bien sûr ! Mais les dangers encourus n'étaient pas à dédaigner. Jusqu'à Balbigny la plaine n'offrait que le danger du tumulte des eaux ou d'une crue subite. Après, il y avait le saut du Pinay, le défilé de Saint-Maurice-sur-Loire et, le plus redouté de tous, le saut du Perron. Combien de mariniers ont laissé leurs doigts, leurs mains, leur vie même dans les tourbillons fougueux dissimulant les monstrueux rocs où la Loire avait creusé son lit. Combien de fois la cloche de la chapelle de Commelle-Vernay a-t-elle alerté, la nuit, les riverains pour qu'ils portent secours aux naufragés ? Il fallait manier ces embarcations chagrées et leur donner une impulsion assez adroite et rapide pour qu'elles ne se fracassent pas en noyant à la fois les mariniers et la cargaison. On dit qu'avant d'aborder cette déclivité torrentielle de plus de trois mètres de dénivelé les hommes de l'eau trempaient leurs mains dans le fleuve et se signaient en se livrant « à la grâce de Dieu ».

*

* *

Donc, le 8 janvier 1818, M. Mellet-Mandard, un important négociant de Saint-Just-sur-Loire fait partir du port de Saint-Rambert quatorze bateaux chargés chacun de dix voies⁴ de charbon de forge. Ces bateaux dirigés chacun par deux mariniers doivent aller jusqu'au port de Montrond où deux mariniers supplémentaires par embarcation seront adjoints pour continuer le voyage. Jusque là tout va bien.

Arrivés à Montrond, les 28 mariniers amarrent solidement leurs embarcations pleines aux pieux aménagés à cet effet et se retirent dans l'auberge du sieur Peycelon pour y passer la nuit. La nuit tombe vite à cette époque de l'année... et l'on n'entend, dans l'obscurité qui arrive, que le clapotement des eaux et le bruit sourd du fleuve proche.

Arrivent à ce moment deux bateaux chargés de charbon de forge venant également de Saint-Just-sur-Loire et se dirigeant vers Roanne. Ils appartiennent à Monsieur Legrand, négociant demeurant alternativement à Roanne et à Saint-Just. Leurs conducteurs s'arrêtent au port de Montrond, mais au lieu d'amarrer les sapines aux pieux de service, ils les lient aux barques Mellet-Mandard et se rendent à l'auberge.

Cette action, contraire à tout usage, peut devenir extrêmement dangereuse. Les remous des eaux aidant, ces embarcations chargées vont faire osciller et tanguer les barques, ébranler les pieux pourtant solidement ancrés dans le fleuve. A présent, la nuit est complète. C'est dans cette obscurité troublante qu'un fracas épouvantable alerte les mariniers. Les barques s'entrechoquent, se renversent et certaines vont s'écraser sur la rive opposée de la Loire. Le bateau affecté au port ainsi qu'un batelet sont livrés au courant, au hasard des flots boueux.

Des 14 bateaux de la maison Mellet-Mandard, 13 ont été arrachés des pieux d'amarrage, 7 ont fait naufrage. Parmi ces derniers, 4 ont été emportés sur la rive gauche, 2 sont perdus totalement, 2 ont été arrêtés au-dessus d'une gravière. 2 bateaux ont coulé à fond et un troisième, engravé, ne pourra pas être remis à l'eau.

⁴ Une voie est composée de dix-neuf bennes ; une benne est la quantité de charbon contenue dans un panier établi dans toute l'étendue d'un char pour ce transport.

On imagine, dans la nuit profonde, combien les mariniens furent atterrés en entrevoyant l'étendue des dégâts dus à une négligence. L'avarie subie va être consignée dans un rapport d'expertise enregistré par Me Barban, notaire de Montbrison, le 12 janvier 1818.

Le procès-verbal du constat demandé par Mellet-Mandard sera porté devant le tribunal de première instance de Montbrison afin d'obtenir des dommages et intérêts pour la perte des barques et du chargement de charbon tombé à l'eau.

Après avoir fixé la date de l'expertise, l'exposant convoque Cartal huissier, Rony juge, Barban, notaire. Il demande à Legrand d'assister aux constatations ; celui-ci refuse. Mellet-Mandard emmène donc les experts et les témoins sur la rive gauche de la Loire, dans la commune de Chalain-le-Comtal, à environ 150 mètres vis-à-vis du lieu où les bateaux avaient fait naufrage.

Vers six heures de relevée, en présence des personnes précitées et des témoins, les experts prêtent serment. Il s'agit de Jean Tristan, granger de la commune de Saint-Just, André Simon, voiturier, du même lieu, Pierre Giraud, nautonier du port de Montrond, y demeurant, Benoît Reynaud et Gabriel Grange fabricants de bateaux de Saint-Rambert-sur-Loire. Ayant examiné attentivement les épaves, ils déclarent ce qui suit :

Un bateau n'a pas subi d'avarie considérable et ne mérite pas d'entrer en compte. Trois autres ont été percés et enfoncés en différents endroits, il a fallu les décharger. Trois barques sont entièrement perdues ainsi que le charbon et deux autres ne peuvent être réparées qu'à grands frais, leur chargement étant perdu. Après s'être concertés avec le sieur Mandard, ils ont rapporté que l'estimation des dégâts était de l'ordre de quatorze cents francs.

Bien que spectaculaire ce fait divers ne comporte ni accident corporel, ni mort d'homme ce qui est très heureux. Il nous montre les dangers que comportent tous ces métiers manuels des siècles passés que pratiquaient nos aïeux ; bûcherons, voituriers, charpentiers en bateau, mariniens, mineurs... et quelques-uns de leurs soucis. Pour leurs pérégrinations à travers un pays où les routes étaient pleines d'ornières, ils ne disposaient pas de l'électricité et du téléphone portable ... qui permet de contacter patron, employés, parents à toute heure de la journée et de la nuit. A l'heure de l'informatique et d'Internet il n'est pas négligeable de se souvenir d'un des métiers les plus aventureux de notre petit pays : marinier sur la Loire.

Marie Grange

(extrait de *Village de Forez* n° 83-84 d'octobre 2000)