La loire

La navigation sur la Loire de 1704 à 1850 pour le transport du charbon

Dès 1702, Pierre de LA GARDETTE et ses associés s'engagent à rendre navigable la Loire entre Saint Rambert et Roanne en faisant sauter à la poudre d'énormes masses de rochers dans les gorges séparant la plaine du Forez de Roanne, notamment entre le saut du Pinay et Saint Maurice ainsi qu'au saut du Perron. Mais ces aménagements auront rapidement un effet pervers ; ils avaient modifié le régime des eaux, et de ce fait, la plaine roannaise était régulièrement inondée à chaque crue. En 1711, on décide de construire la digue de Pinay et la digue de La Roche entre la rive droite et l'éperon rocheux du château de La Roche.

En 1642, le canal de Briare, commencé en 1604, fut achevé. Appelé « canal de Loyre en Seyne », long de 56 kilomètres, il fait la jonction de la Loire avec la rivière du Loing à Montargis, puis par cette rivière avec la Seine et la région parisienne. En 1759, ouverture du canal du Loing qui rejoint Montargis à la Seine et en 1726 mise en service du canal d'Orléans qui part de cette ville pour rejoindre le canal du Loing.

Grâce à ces deux aménagements : cours de la Loire et canaux, on s'active à Saint Rambert sur la Loire pour transporter le charbon de Saint-Etienne soit à Paris soit à Nantes par voie d'eau. Et en 1704, le premier bateau conçu pour recevoir un important tonnage aurait été construit par Bernard ROBELIN d'Ygrande en Saône-et-Loire, le second par Benoît MAGAUD avec l'aide des frères LELIEVRE et GIRAUD. En 1705, 28 bateaux descendent le fleuve. Ils étaient appelés sapines, sapinières, Saint Rambertes. L'appellation « Ramberte » utilisée couramment de nos jours est récente. Parfois, celles construites à Roanne étaient nommées Roannaise.

Construction d'une Saint Ramberte

Le bateau avait pour dimensions moyennes, sur lesquelles on s'accorde généralement : longueur 27 mètres, largeur 4 mètres au milieu, 2 mètres à l'avant, 3 mètres à l'arrière, hauteur de 1.10 mètres à 1.50 mètres.

Comme son nom l'indique, « Saint Ramberte » a été construite à Saint-Rambert sur des terrains perpendiculaires à la Loire et situés sur la rive gauche du fleuve de part et d'autre du pont au lieu-dit « Les Barques ». Comme son nom l'indique « Sapine », elle a été construite en bois de sapin : 10 sapins pour une barque, 7 ouvriers, 2 jours de travail. Le fond était plat, l'avant relevé, l'arrière ou tableau pratiquement droit. Les charpentiers n'utilisaient jamais de plans ; la construction, les côtés, le choix des pièces de bois étaient dictés par leur expérience. L'assemblage était « à clin » : la planche du haut débordait environ d'un pouce, celle du dessus comme les tuiles d'un toit, à la façon des anciens Drakkars. Tout était chevillé avec des chevilles de bois pour deux raisons :

la première économique : en 1820, 1 kg de clous valait le prix d'une journée de travail d'un bon ouvrier.

la deuxième par commodité : la « sapine » descendait la Loire en « avalaison » et ne faisait qu'un seul voyage. Arrivées sur place soit à Paris soit à Nantes soit dans une des villes de la basse Loire, elles étaient ou réutilisées ou « déchirées » c'est-à-dire démontées et les planches étaient vendues pour faire charpente, plancher de maison, meubles ou brûlées car en mauvais état. Il était donc plus facile d'enlever les chevilles que les clous.

L'étanchéité se faisait avec de la mousse des bois que les femmes et les enfants récoltaient en fin d'été, débarrassaient de ses impuretés et filaient à la maison pour en faire des cordons que l'on introduisait dans les interstices à l'aide d'un « daillet » ou « étanchoir ».

Les courbes, éléments de bois qui faisaient la jonction entre le fond et les côtés, essentielles pour la solidité du bateau, étaient en bois de pin.

A l'avant, une ouverture en triangle ou rectangle permettait le passage des cordages servant à amarrer le bateau ou à le haler (cordage en chanvre) ; on y introduit la « patouille », une longue rame utilisée pour godiller dans les parties plates et profondes du fleuve. A l'arrière, le tableau avait la même ouverture pour faire passer « l'empeinte », une longue rame servant de gouvernail de 6.5 à 7.8 mètres. A l'avant et à l'arrière du bordage, on fixait les « arronçoirs », solides planches découpées en dent de scie dans lesquelles venaient se coincer l'extrémité du bâton de marine, ou bourde ou bâton de quartier. C'était de longues et solides perches ferrées à l'une des extrémités en chêne, fixées au poignet du marinier par un cordage

La loire

appelé « lican ». Pour modifier la trajectoire du bateau, on piquait rapidement le bout ferré du bâton au fond de l'eau et on coinçait l'autre extrémité dans une des dents de l'arronçoir, ce qui permettait d'éviter les obstacles.

L'équipement du bateau ou assemillage

Le bateau était livré avec la patouille et l'empreinte. Les cordages, l'ancre qu'on utilisait seulement à partir de Roanne pour le passage des ponts et à l'arrivée à Briare pour entrer dans le canal de Briare, la cabane pour abriter les mariniers, la piautre : long gouvernail en forme de V renversé. Ces deux derniers équipements : cabane et piautre, étaient montés sur le bateau uniquement à Roanne, étaient indépendants de la construction de la sapine et sans doute à la charge des voituriers et autres commanditaires. Le bâton des mariniers était la propriété des ces derniers : leur nom était marqué au fer rouge sur le bois.

Pour clore ce chapitre de la construction, on estime qu'entre 1704 et 1850 soit 150 ans, 250 000 sapines ont été construites ; le plus grand nombre à Saint-Rambert, certaines à Roanne. A raison de 10 sapins par barque, on imagine le nombre de sapins qui ont été abattus et le nombre d'hommes qui ont travaillé à la construction des Saint-Rambertes (bûcherons, scieur de long, charretiers pour transporter le bois, marchands de bois, charpentiers, apprentis, femmes et enfants).

Les mariniers

Les mariniers étaient des hommes rudes et fiers, courageux, parfois forts en gueule, aimant la fête et la ripaille, habitués des chemins d'eau et de terre. Comme ils naviguaient une centaine de jours par an, toujours en période de grosses eaux : fin automne, hiver, printemps et parfois été au moment des gros orages, il leur était nécessaire d'avoir une autre activité : travail agricole, certains étaient charpentiers et voituriers, d'autres étaient employés au balisage du fleuve. Leurs femmes et leurs enfants travaillaient aussi, ce qui permettait à la famille de vivre au jour le jour sans être dans l'aisance.

Comment étaient-ils habillés ? Sur les faïences de Nevers avant la Révolution, on les montre portant la culotte serrée au dessous du genou, la veste courte et le célèbre grand chapeau de feutre qui les protégeait de la pluie comme du soleil. Ils sont chaussés de gros sabots en peuplier ou en saule, bois moins glissants que le bouleau ou le frêne, ceux-ci sont parfois prolongés par une partie en cuir. L'été, les mariniers sont le plus souvent pieds nus.

On les trouve aussi figurés (faïence de Roanne) avec la blouse bleue en toile épaisse sans col ni boutons des « maquignons » mais elle est plus courte pour ne pas gêner les mouvements et souvent rentrée dans un pantalon de velours l'hiver, de toile l'été. Parfois, elle est maintenue par une large ceinture de couleur vive. Ils portaient un foulard noir autour du cou et une boucle d'oreille en or censée les protéger du mal aux yeux. C'est la tenue habituelle après la Révolution. Le dimanche et jours de fête, ils portent la veste courte à 2 rangées de boutons et chaussent des souliers à boucle. Ils vénéraient leurs saints patrons. En Forez, le culte était dévoué à la vierge et à Saint-Nicolas. Souvent ils portaient sur eux une petite vierge en terre cuite polychromée ou en bois léger, plate qui se glissait facilement dans les poches.

Digue de la Roche, et état ancien du Château avant 1900.
Saint Ramberte franchissant l'étroit passage du Château de la Roche.
A l'avant un marinier avec son " bâton de marinier ",
à l'arrière deux hommes maniant " l'empeinte ".

Navigation de Saint-Rambert à Roanne

Une fois construit, le bateau traversait la Loire pour recevoir le charbon sur la rive droite en provenance de Saint-Etienne, située à une quinzaine de kilomètres de Saint-Rambert. Parfois, il était chargé rapidement parfois il restait amarré 3 à 4 mois avant de recevoir sa cargaison dans l'attente d'une crue, ce qui nuisait à sa qualité.

Quelle quantité de charbon embarquait-il ? La première année, en 1705, il recevait 15 tonnes, vers 1800, 20 tonnes, vers 1840, 40 tonnes car la Loire avait été bien balisée. Vingt tonnes de charbon réparties sur 80m² environ représentaient une

La loire

hauteur de 30 centimètres et le bateau enfonçait dans l'eau sur 30 ou 40cm. A vide l'enfoncement était de 10 à 15 cm). Comme les sapines avaient une hauteur moyenne de 1.10 à 1.50 mètres, on voit que l'on pouvait les remplir davantage.

Le voyage de Saint-Rambert à Roanne, long de 79 kilomètres durait 2 jours. La première étape Saint-Rambert/Balbigny, 45 kms sans grande difficulté durait de 10 à 12 heures avec 2 hommes. La deuxième étape de Balbigny à Roanne, la plus dangereuse et de loin, longue de 34 kms durait une journée de dur labeur. A Balbigny, les mariniers se reposaient et recrutaient 2 à 3 compagnons supplémentaires appelés « grattemuraille ». 3 hommes à l'arrière pour manœuvrer l'empeinte qui servait de gouvernail et un quatrième homme à l'avant pour manier le batôn de marinier, poste à risque. ¨Pourquoi autant d'hommes ? en raison de 4 passages dangereux. Le premier, la digue de Pinay où le bateau avait tendance à aller à droite. Le deuxième, le château de La Roche où le bateau passait entre l'éperon rocheux et la rive gauche. Le troisième sous le bourg de Saint Maurice où la Loire faisait des méandres, l'eau était peu profonde avec la présence de gros rochers au milieu du fleuve. Suivait de suite le passage du Maupars ou petit Perron.

Le quatrième passage le plus dangereux, le célèbre saut du Perron, un rapide sur le fleuve encombré de rochers ; endroit malheureusement disparu lors de la mise en eau du barrage de Villerest. Quel merveilleux spectacle pour le promeneur que ce saut du perron en période de grosses eaux ! Quelle merveille de la nature que ces gorges de la Loire en amont de Roanne à jamais disparues sous des eaux glauques victimes de l'eutrophisation.

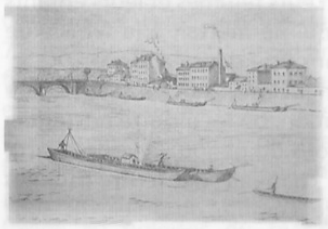
Quelles belles promenades sur le chemin du halage qui longeait le fleuve entre Roanne et Saint Maurice sur Loire ! Au saut du perron, on avait fait sauter quelques rochers mais d'autres restaient marqués d'une croix rouge. Ils avaient des noms éloquents : la roche de la Louve, le bouillon blanc, le loup, l'assomoir, la pierre noire, les eschalis.

Parfois, la vitesse du courant était grande au point que l'on disait que pour suivre les bateaux à partir du chemin du Halage, un cheval devait courir au grand galop. Il fallait l'envoyer entre les rochers, parfois on les frôlait d'où le nom de grattemuraille. Souvent les mariniers y laissaient des doigts de la main. Des bateaux chaviraient.

En 1825, une douzaine de mariniers périrent noyés au saut du perron. Avant le passage, on avait érigé une croix en fer sur la roche et les mariniers se signaient en passant devant en implorant la vierge. Parfois ils allaient remercier la vierge noire de Vernay, une fois passés les rapides. Arrivé à Roanne, le bateau était amarré au port. Les mariniers de Saint Just ou « Charabias » étaient payés de 15 à 16 francs en 1807, 18 francs en 1818, salaire intéressant pour l'époque ; un bon ouvrier gagnait 1 franc. Ils revenaient à Saint Rambert par le chemin du Halage en faisant de fortes haltes dans les cabarets.

Navigation de Roanne à Briare ou Nantes

Les bateaux avaient de nombreuses avaries. Certains étaient déchargés de leur charbon pour le mettre sur d'autres qui recevaient ainsi un tonnage plus important jusqu'à 40 tonnes selon leur destination finale. C'était le travail des « jeteurs à la mer ». Les bateaux vides en très mauvais état étaient démontés ou déchirés, les autres étaient réparés, d'autres étaient renforcés en doublant le fond et étaient réemployés pour le transport d'autres marchandises venues des environs de Roanne ou du sud de la France, d'Italie. Ils étaient ensuite assemillés : ancre, cordages de chanvre. Ils étaient ensuite liés deux à deux, l'un dépassant l'autre de 3 mètres ; ce qui favorisait la stabilité tout en permettant une économie de personnel ; on appelait l'ensemble un couplage. Le bateau de gauche, « le bout avant » reçoit une cabane pour abriter les mariniers et le ravitaillement, le bateau de droite « le bateau de coue » se termine par la piautre. Généralement, 4 couplages (8 bateaux), conduits par 12 hommes formaient une équipe qui descendait la Loire, précédés d'un toutier monté sur une petite barque : « la toue » pour guider les bateaux au milieu des bancs de sable, obstacles divers et autres « jars », nom typiquement ligérien désignant un amas de sable caillouteux sur lequel court l'eau à



Reproduction exacte des bateaux, d'après un tableau commandé en 1860 par P. Bonnaud, maître de marine, au peintre Louis Noirot, avant la destruction des dernières Saints-Rambertes. Un couplage de sapinières avec le toutier devant, faisant leurs adieux au départ de Roanne

La loire

grande vitesse.

La destination des sapines

La première Paris. En route, certains convois s'arrêtaient à Nevers, Fourchambault dans la Nièvre pour alimenter en charbon les fours des forges, à La Charité sur Loire où diverses activités métallurgiques forges étaient installées. Arrivées à Briare, les barques devaient prendre le canal de Briare, ce qui était toujours une opération difficile. Il fallait d'abord acquitter des droits auprès de la compagnie concessionnaire, puis recruter des haleurs. La manœuvre pour entrer dans le canal était délicate. Dans ce canal étroit et encombré (8 sapines se présentaient en même temps), les bateaux avançaient tous au même rythme, le moindre incident immobilisait toute la flotte. « Nous avons une équipe de 20 bateaux qui est partie de Briare depuis 20 jours et elle n'est encore qu'à Montargis ». Les écluses avaient une longueur de 27 mètres et 4.60 mètres de largeur, c'est pourquoi les dimensions des Saint Rambertes étaient identiques. Combien de temps mettait-on pour aller de Saint Rambert à Briare ? Si la Loire était en « bonnes eaux », c'est-à-dire facile à naviguer, on s'accorde à dire qu'une dizaine de jours étaient un temps raisonnable. Deux jours de Saint Rambert à Roanne, un arrêt à Roanne le plus court possible (1 à 2 jours) et cinq à six jours pour aller de Roanne à Briare (280 kms environ), 6 kms/heure si tout allait bien, ce qui n'était pas toujours le cas. Un exemple : un marin de Roanne raconte qu'il a mis 5 jours pour aller de Roanne à Fourchambault (193 kms) et 7 jours entre cette ville et Briare (80 kms). Il attend 3 jours à Briare (on décharge le bateau pour mettre le charbon dans des bateaux de canal, paiement.des droits, attendre son tour). De Briare à Paris, il a mis 17 jours soit 20 jours au total. Notre marinier met 4 jours pour revenir de Paris à Roanne en voiture de poste. Dans les années 1820/1825, une voye.de charbon : 2400 kg revenait en moyenne à 30 francs à Saint Rambert pour être vendu à Paris entre 70 et 75 francs, une sapine neuve vaut 300 francs. En tenant compte de tous les frais en cours de route, la marge bénéficiaire n'est pas très importante.

La deuxième destination était Nantes. A partir de Briare, des bateaux partaient en direction d'Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers, Nantes. Beaucoup de lithographies datant de 1820 représentent des sapines chargées de charbon en attente dans le port de ces villes. De Briare à Nantes, ce n'était pas la navigation la plus facile car la Loire était encombrée de grèves, d'îlots, la plus divisée en bras et petit bras ou rios. Si, par malheur, les mariniers laissaient se terminer la crue, le convoi s'ensablait et il fallait beaucoup d'énergie pour se sortir de cette situation. Ils s'arrêtaient à Chantenay-sur-Loire en aval de Nantes pour livrer leurs marchandises et repartir en direction de Roanne en voiture de poste ou en pataches.

A partir de 1850, le trafic sur la Loire commence à décliner pour s'arrêter définitivement en 1885, année durant laquelle le dernier bateau partit de Saint Rambert ; ce qui marqua la fin du transport de charbon entre Saint Rambert et Roanne. Pourquoi ? Plusieurs raisons :

en 1846, une terrible crue, équivalente à celle de 1790, avait modifié considérablement le cours de la Loire : 21.5 mètres au dessus de l'étiage au château de La Roche !

en 1829, Marc Seguin découvre la chaudière tubulaire, ce qui permit le développement du chemin de fer

le charbon stéphanois est en concurrence avec celui du Nord et de Belgique car les voies navigables s'améliorent dans le Nord et en direction de Paris

le canal de Roanne à Digoin est mis en service le 1er mai 1838 : une péniche de type « chenière » pouvait transporter 125 tonnes de charbon.

En luttant énergiquement contre les dangers et les caprices de la Loire, nos mariniers tant de Saint Rambert que de Roanne ont tracé la page la plus magnifique de l'histoire du fleuve. Cette foule anonyme de braves gens, au cours de ces 150 ans, ont fait la fortune du pays et donné l'exemple d'un dévouement à toute épreuve.

Alain Debarnot

Bibliographie

Guy Blanchard et Henri Nochez : la Loire forézienne des hommes, des bateaux, du charbon
Bernard Pierre : le Roman de la Loire
Paul Bonnaud : la navigation à Roanne sur la Loire et les canaux
Marcel Gouinet : Histoire de Roanne et de sa région – tome 1
Article de Violette Blanc : Au fil de l'eau, au fil du temps dans Roanne, un passé, une ville, une histoire
Maurice Dumoulin : En pays roannais

Article extrait du Bulletin municipal de La Pacaudière, janvier 2006.

Pour plus d'informations, contacter l'Association des Amis du Petit Louvre,
Tél : 04 77 64 35 25 – Mail : lesamisdupetitlouvre@orange.fr