

Tome 63

fascicule 10

Décembre 1994

Abonnement 150 F — Le numéro 25 F

ISSN 0366-1326

BULLETIN MENSUEL
DE LA
SOCIÉTÉ LINNÉENNE DE LYON

Siège social : 33 rue Bossuet, F 69006 LYON

Rédaction : R. ALLEMAND

L'outillage le plus caractéristique, vitrines accompagnées de panneaux explicatifs fort bien illustrés.

Quatre des principaux gisements étaient présentés :

— Le Champgrand, habité par l'homme de Néandertal il y a quelque 5000 ans, fouillé par A. POPIER durant plus de 20 ans.

— La Vigne Brun, remarquable belvédère où J. COMBIER et son équipe ont mis à jour un village périgordien vieux de 22 000 ans. Ce village est formé par au moins une dizaine de huttes. Cinq seulement, minutieusement étudiées, ont montré la présence de foyers circulaires. L'un d'eux, bien construit et intact avait mérité son moulage ; cette présentation faisait encore mieux comprendre l'importance de ce site, unique en Europe occidentale.

— La Goutte Roffat, également fouillée par J. COMBIER et son équipe et datée du Magdalénien supérieur ; on en retient surtout les magnifiques schistes gravés.

— Le Rocher de la Caille, fouillé par H. DELOGE et daté du Magdalénien final.

Enfin il était impossible d'évoquer la Loire sans parler de la batellerie, grâce à laquelle la ville de Roanne va prendre son essor.

Le docteur ACHARD présentait donc la navigation sur la Loire sous forme d'un exposé parfaitement structuré et illustré de photos bien choisies. A la demande de nombreux visiteurs, nous avons décidé de faire paraître dans notre bulletin cette étude dans son intégralité. Pour concrétiser les descriptions succinctes des embarcations utilisées pour la navigation ligérienne, les visiteurs pouvaient observer une maquette au vingtième d'une « ramberte ». Celle-ci, destinée au musée de Saint Rambert, nous avait été aimablement prêtée par son réalisateur M. TEISSIER de Saint Rambert que nous remercions vivement.

Pour compléter et lier les divers thèmes étudiés, le service Environnement de la ville de Saint Etienne en accord avec Ecopole du Forez et FRAPNA Loire, avait mis à notre disposition une exposition sur le fleuve Loire : de magnifiques panneaux clairement présentés. Nous le remercions chaleureusement ainsi que le Conseil général Loire pour son prêt de photos.

Comme à l'accoutumée la « Société des Amis des Arbres » nous prêtait son concours et par l'intermédiaire de son président M. MOUILLÈRE ; elle nous donnait cette année une information précise sur le nouvel aménagement de l'arboretum des Grands Murcins.

Les responsables de la Société, conscients des nombreuses aides qu'ils reçoivent, remercient bien vivement tous ceux qui ont coopéré d'une manière ou d'une autre à la réussite de cette manifestation.

Tombola : deux numéros gagnants :

n° 385 : *Champignons d'Europe occidentale* de Marcel BON.

n° 437 : *Découvrir la Loire* de Didier BERTHOMIER.

H. JONNARD

HISTORIQUE DE LA NAVIGATION SUR LA LOIRE

par le Docteur ACHARD

Dès la plus haute antiquité, les cours d'eau ont été des voies de communication privilégiées alors que l'absence de chemins et la végétation primitive étaient des obstacles aux liaisons terrestres. Malgré le manque de documents, on peut imaginer que la Loire jouait également ce rôle bien avant la période gallo-romaine où, pour la première fois, l'historien STRABON fait état d'une voie « terrestre » courte et plate de 148 kilomètres permettant de passer du Rhône à la Loire.

Aux 1^{er} et II^e siècles de notre ère, apparaissent sur les différents fleuves de la Gaule : les nautes. Ceux de la Loire, associés à ceux de la Saône, auraient eu leur centre à Nantes. La chute de l'empire romain entraîne une éclipse de cette activité. Il faut attendre le Moyen-Age, après les invasions des Vikings, pour retrouver des documents mentionnant la corporation des marins descendants des nautes. Celle-ci est officiellement reconnue en 1215 sous le nom de communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Cette organisation professionnelle a pour but de lutter contre les abus féodaux morcelant le fleuve de nombreux péages et de subvenir à son entretien.

Au début du XV^e siècle, Roanne, petite bourgade, accueille Jacques Cœur, seigneur entre autres lieux de Boisý, qui imagine déjà l'aménagement de la Loire supérieure pour évacuer les minerais de fer, de cuivre et de plomb argentifère connus dans la région.

Pendant le règne d'Henri IV, SULLY, qui poursuit une politique d'aménagement fluvial, confie à un ingénieur de la généralité d'Orléans la charge de l'entretien de la voie d'eau

confiée jusqu'ici à la communauté des marchands. En 1605, la construction du canal de Briare permet la liaison Loire-Seine, donc Roanne-Paris sans tranbordement terrestre.

Au cours du XVII^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, la navigation sur la Loire ne cesse de croître : les marchandises en provenance du bassin méditerranéen, du Lyonnais, d'Auvergne transitent par Roanne pour être transportées dans les pays de Loire jusqu'à Nantes ou à Paris.

Le transport des voyageurs est très intense malgré la lenteur et l'incertitude de la navigation sur un fleuve aussi irrégulier : à sec en été, dangereux en hiver par ses crues fréquentes et brutales. Depuis l'aménagement en 1449 de la route par Tarare reliant le Rhône à la Loire, beaucoup de voyageurs préfèrent le glissement du bateau à la chevauchée ou au roulement cahoteux des carrosses. Selon leur rang ou leur richesse, ils profitent d'aménagements de la cabane qui devient presque confortable. De nombreux souverains et grands dignitaires empruntent ce transport fluvial : le bon roi René duc d'Anjou, Louis XII, Marie de Médicis, Anne d'Autriche, Louis XIII, Richelieu, Madame DE SÉVIGNÉ.

Les bateaux de Loire appelés sapines, sapinières ou cabanes, sont en général « déchirés » au terme du voyage et vendus comme bois de chauffe. Le trafic vers l'amont se fait rarement par le fleuve à l'exception du blé, en cas de disette dans le Roannais, et du sel. Les équipages rentrent chez eux à pied.

Les mariniers sont des gens turbulents. Leur confrérie, administrée par un syndic élu assisté de deux conseillers, est chargée d'exercer la police sur le fleuve de Roanne à Digoin, de maintenir une bonne moralité dans la profession. Mais elle est impuissante à éviter les excès de certains indépendants peu scrupuleux : les « gobeurs ». En 1676, sous prétexte de normalisation, François d'AUBUSSON, duc de La Feuillade, reçoit de Louis XIV la charge de créer le service du coche d'eau. Bien que ce ne soit pas un monopole, cette concurrence et les agissements de certains agents du coche déclenchent l'hostilité des mariniers. Une lutte incessante d'un siècle aboutit à l'abandon du service en 1780 après le naufrage dans le port de Digoin du dernier coche perdu corps et biens. Les cabanes disparaissent à leur tour peu après. Les routes s'étant améliorées au fil du temps, le trafic voyageur emprunte désormais cette voie. Les équipages se reconvertissent, un grand nombre d'entre eux se consacrent à la manœuvre des saint-rambertes.

En 1728 en effet, après des travaux ayant duré 23 ans, l'entreprise de Monsieur LA GARDETTE avait réussi à aménager un chenal permettant le passage des gorges de la Loire aux saint-rambertes ou encore salambardes, sapinières construites à Saint Rambert sur Loire. Elles permettent dès lors le transport du charbon de terre du bassin stéphanois. Chargées de 15 à 25 tonnes, selon l'état du fleuve, au port de Noirie près de Firminy, ces embarcations descendent le fleuve d'abord calme, puis sur 23 kilomètres doivent affronter les dangers des gorges de la Loire de Balbigny à Roanne. Le paroxysme est atteint au passage du Saut du Perron avec ses écueils et son dénivelé de trois mètres sur une très courte distance. Cinq bateliers ne sont pas de trop pour gouverner la saint-ramberte dans le courant, manœuvrée par des perches et l'empeinte, aviron de six mètres de long qui sert de gouvernail. A Roanne, un complément de cargaison est effectué. Une partie de la charge d'un bateau est transférée sur un autre pour atteindre 40 à 45 tonnes. Les sapines sont alors couplées. Solidement attachées l'une à l'autre, la première qui porte la cabane dépasse de trois mètres la seconde : c'est le bout avant. Cet ensemble manœuvré par deux hommes descend le fleuve jusqu'à Briare.

De 1810 à 1853, c'est plus 2000 sapines qui vont annuellement descendre le fleuve. Ce nombre s'élève même à 5000 en 1845. En 1858, la construction du pont du chemin de fer sur la Loire permet la mise en service de la ligne du Bourbonnais. La liaison Lyon-Paris par Saint Etienne, Roanne, Moulins, Nevers sonne le glas de la batellerie.

Le canal de Roanne à Digoin, ouvert en 1838 pour répondre avec plus de régularité aux besoins de l'industrie naissante que ne pouvait le faire les sapines de faible tonnage tributaires des caprices de l'étiage, résiste car il est racheté par l'Etat. Il raccorde Roanne au canal du centre et au canal latéral à la Loire, domaine des berrichons. Des bateaux solides, plus grands que les cabanes et plus petits que les péniches du nord, sont construits : les bâtardeaux, halés sur les rives par des ânes, des chevaux et des hommes. La mise au gabarit européen du canal en 1860 permet l'apparition des flutes et péniches. Le port est aménagé. En 1875, il est relié par un embranchement au chemin de fer, mais le mauvais vouloir de la Compagnie P.L.M. retarde une utilisation normale jusqu'en 1894.

Le bassin de l'Oudan est creusé en 1907 pour alimenter les usines qui se sont construites dans le quartier. En 1914, le port reçoit 4300 péniches par an soit 585 000 tonnes de fret. Puis c'est le déclin, le dernier déchargement a lieu en 1992.

Mais ce canal aux berges ombragées invite à la promenade, au tourisme fluvial dont le calme, la lenteur dépayse et peut enchanter même les amateurs de l'autoroute.

1. BATEAUX DE LOIRE.

Les cabanes. — Ce sont les thoues construites à Roanne et en aval depuis les temps immémoriaux jusqu'en 1790. Leur nom dérive de l'abri édifié en leur centre « la cabane ». Leurs dimensions varient en fonction de leur utilisation et des besoins du loueur : longueur de 12 à 28 mètres, largeur de 3 à 4 mètres. Certaines peuvent atteindre 58 mètres lorsqu'elle doivent embarquer les carosses de riches voyageurs. A Roanne elles sont construites de planches de chêne de 28 mm. Barques à fond plat, l'arrière est vertical alors que l'avant est incliné. Elles portent un mât avec une voile rectangulaire qui par vent arrière aide au halage. Au centre, la cabane construite en sapin offre un confort variable qui va de la litière de paille au petit appartement de deux pièces pour les hauts personnages.

Le coche d'eau (1687-1780). — Destiné aux voyageurs qui ne peuvent affréter une cabane, le coche est un bateau solide en chêne d'une vingtaine de mètres de long pour une largeur de quatre mètres. Profond de 1,50 m, il est surmonté sur les trois quarts de sa surface d'un abri de 1,30 m de haut sur lequel sont arrimés bagages et marchandises. Porteur d'un mât et d'une voile qui aide au halage, il remonte assez régulièrement le fleuve depuis Orléans.

Les saint-rambertes, rambertes, sapines ou salambardes. — Construites à Saint Rambert sur Loire après l'aménagement des gorges de la Loire en 1726, ce sont des barques légères à fond plat de 27 mètres de long, 4 mètres de large et 1,10 mètre de profondeur. L'arrière est vertical pour profiter de la poussée du courant, l'avant fuyant pour glisser plus facilement sur les hauts fonds. Construites en minces planches de sapin, elles présentent une grande souplesse qui évite leur fracas sur les écueils. Elles sont manœuvrées à l'aide de longues perches ferrées et un aviron de 6 mètres de long à l'arrière, « l'empeinte ». Arrivées à destination, elles sont « déchirées » et vendues comme bois de chauffe. La construction d'une sapine exigeant le bois de dix sapins, on imagine l'intense déboisement qu'entraîna la fabrication de plus de 2000 unités par an de 1818 à 1853 (5000 en 1846).

Les roannaises. — Construites de 1705 à 1860, elles sont identiques aux sapines en plus robustes. Certaines peuvent être recouvertes sur toute leur longueur d'un toit de planches qui protège les marchandises des intempéries. Elles descendent le fleuve « couplées », liées solidement l'une à l'autre avec un décalage de 3 mètres. Le « bout-avant » porte la cabane, la deuxième le gouvernail.

2. BATEAUX DU CANAL.

Les bâtards. — Destinés au canal, leurs dimensions sont prévues en fonction de la grandeur des écluses : longueur 30 mètres, largeur 5 mètres, creuse 1,60 mètres. A pleine charge, ils transportaient 140 à 150 tonnes.

Les berrichons. — Ils naviguent sur les canaux du Berry qui sont les plus étroits de France. Les écluses de 27,75 m de long et 2,70 m de large limitent leur encombrement. Ils ne portent que 80 à 100 tonnes de fret. Comme les bâtards ils sont halés par des des ânes, des chevaux ou des hommes.

Les flutes ou péniches. — Elles apparaissent en 1903. Longues de 38,50 m, larges de 5,20 m pour un enfoncement de 2,20 à 2,40 m, elles transportent 250 à 260 tonnes sur les canaux et 280 à 300 sur les rivières. De mêmes dimensions, les flutes se différenciaient des péniches par leur avant effilé. Elles sont halées par des chevaux. A partir de 1930, certaines sont dotées d'un moteur.

LES HOMMES

La batellerie ligérienne entraîna le développement de nombreux corps de métiers.

Les bûcherons. — Pour répondre aux besoins en bois de construction, les bûcherons vont participer au déboisement intense des environs de Saint Rambert et de Roanne. Pendant environ 150 ans, plus de 2000 bateaux furent construits chaque année à Saint Rambert, chaque unité réclamant le bois de 10 à 12 arbres.

Les charpentiers. — Regroupés en une confrérie, qui à Roanne compte 120 membres au XVII^e siècle, Les charpentiers ont installé leurs chantiers sur les bords de la Loire dans le quartier où, aujourd'hui encore, une rue porte leur nom. De longues cours au gabarit des cabanes étaient encore visibles naguère.

Les mariniers. — C'est l'âpre volonté de ces hommes plus que la nature qui développa la batellerie sur un fleuve qui n'a jamais été réellement navigable à cause de ses excès : crues d'hiver avec un débit supérieur à 7500 m³/seconde (1845) qui tombe à 2 m³/seconde

en période de sécheresse. Le travail de ce fait très irrégulier (un jour sur deux en moyenne) est très dur et dangereux. Le halage à bras d'homme est épuisant, la descente des gorges de la Loire un pari avec la mort.

Aristocrates des gens du fleuve, les marinières, hommes de caractère, jouissent d'une fâcheuse renommée. Les récits des voyageurs du XVII^e siècle (BRACKENHOFFER, LOCATELLI) sont souvent sévères. Personnages cocasses, bons vivants, parfois vantards et même indécents, « les gobeurs », marinières généralement indépendants de la confrérie, sont prêts à profiter de la situation. Mais à l'occasion, ils sont capables de bravoure et même de témérité.

Le chemin de retour accompli à pied à de rares exceptions près est long, aventureux, poussiéreux, jalonné de nombreux cabarets, champs clos propices aux querelles et rixes avec les « cul-terreux » ou les confrères de Digoïn et de Briare.

Bien d'autres professions gravitent autour du trafic fluvial : les cordiers, cloutiers, charretiers, portefaix et autres aubergistes.

Toutes ces professions regroupées en confréries animent la ville lors de leurs fêtes votives. Les marinières honoreront leur saint patron Nicolas d'une ferveur toute particulière. Les croix dressées aux passages dangereux, les chapelles élevées tout au long du fleuve en témoignent. Les nombreux risques inhérents à leur profession expliquent ces élans de dévotion peut-être intéressée.

La prière à Saint Nicolas.

Nos mains en ton honneur élèvent cette croix
Et nos cœurs te supplient lorsque parlent nos voix.
O grand Saint Nicolas, exposés aux naufrages
Si tu ne pries pour nous, quel sera notre sort ?
Soit toujours propice et conduis nous au port
Et au port du salut, là, pour nous plus d'orage.

ANNONCES :

Chaque membre de la Société linnéenne, à jour de cotisation, peut bénéficier des remises suivantes :

BONNE NOUVELLE : La remise à la Librairie FLAMMARION Bellecour passe à 20%, le samedi matin de 10 à 12 heures, auprès de M. ou Mme PERROUDON, au 1^{er} étage.

— 15 % dans les magasins LIPS, 88 avenue de Saxe (papeterie, arts graphiques, cadeaux), tous les jours, sur présentation de la carte de membre et de la carte d'inscription LIPS (pour l'inscription, voir auprès de votre président de section qui transmettra à M. PERROUDON qui vous fournira cette carte).

— 6 % dans le magasin BADEAU, 40 cours Gambetta, sur le matériel photo et vidéo, pellicules et travaux photos, sur présentation de la carte de membre.

Pensez à votre cotisation pour le mois de janvier.

SEMAINE DE L'INSECTE (Perpignan, 6-12 février 1995)

La ville de Perpignan et l'Association roussillonnaise d'Entomologie organisent une semaine de l'insecte à la Chapelle Saint-Dominique à Perpignan.

Du 6 au 9 février (9 à 18 heures) : Exposition.

Du 10 au 12 février (9 à 18 heures) : Exposition et journées de rencontre et d'échanges. Vente d'ouvrages et de matériel.

Pour toute information : A.R.E., Muséum d'Histoire naturelle, 12 place Fontaine Neuve, 66000 Perpignan.