



► LE TRANSPORT DU CHARBON DES BASSINS HOUILLERS DE LA LOIRE

Jean-Claude Picot – Service Ressources Minérales – BRGM – jc.picot@brgm.fr
 Marc Saunier – Directeur UTAM Centre Ouest – Département Prévention et Sécurité minière (DPSM) – BRGM – m.saunier@brgm.fr

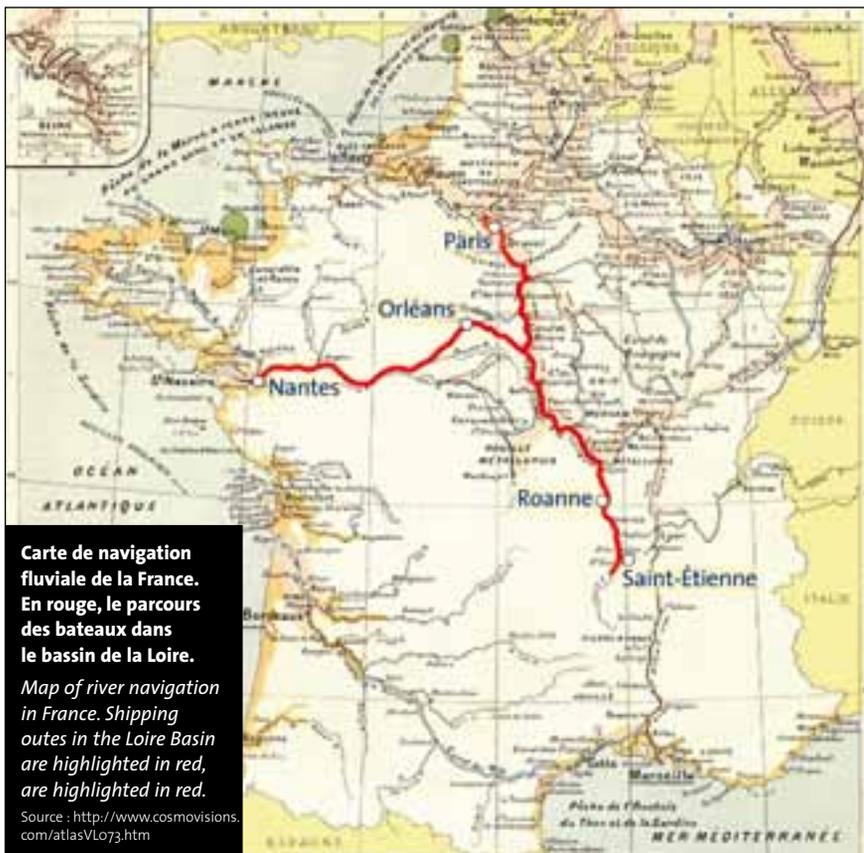
La Loire, le plus grand fleuve de France ; « et qui a le plus de navigation », disait Vauban en 1699, « mais non la meilleure, parce qu'elle roule beaucoup de sable et y forme quantité de bancs ».

La navigation sur la Loire, plus grand fleuve de France, a connu un essor important entre les XVII^e et XIX^e siècles. Elle assurait le transport des marchandises de Roanne jusqu'à Nantes et engendrait les conditions économiques propices à l'épanouissement de la Renaissance. Les pierres de nombreux châteaux du Val de Loire ont transité par le fleuve.

Au début du XIII^e siècle, le lit du fleuve en amont de Roanne est débarrassé des rochers qui l'encombrent, et la Loire est rendue navigable « à la descente » depuis Saint-Rambert-sur-Loire jusqu'à Roanne. La batellerie de la Haute-Loire naît de cette particularité du voyage sans retour. Les bateaux construits sur place par milliers en utilisant les sapins du Forez se nomment les « Rambertes » (cf. illustration ci-contre), les « Salambardes » ou encore les « Sapines ».

Ce sont des bateaux à fond plat, longs d'environ 22 mètres, larges de 4 mètres et d'un peu plus de 1 mètre de franc-bord ; leur tirant d'eau est faible pour permettre le passage dans des eaux peu profondes.

Ces bateaux sont destinés au transport de la houille stéphanoise qui arrive à dos de mulets depuis le bassin de Saint-Étienne, distant d'environ 15 kilomètres, jusqu'à Saint-Rambert où elle est chargée sur les bateaux à raison de 20 ou 30 tonnes. Commence alors une descente périlleuse vers Roanne en passant par des gorges tortueuses. À Roanne, les bateaux reçoivent une charge plus importante jusqu'à 40 tonnes et poursuivent leur voyage. À Briare, la charge était augmentée et pouvait atteindre 100 tonnes. De Briare, les bateaux partaient vers Paris par le canal de Briare ouvert depuis 1664 ou vers Orléans et Nantes (cf. carte). À l'issue de



Carte de navigation fluviale de la France. En rouge, le parcours des bateaux dans le bassin de la Loire.

Map of river navigation in France. Shipping routes in the Loire Basin are highlighted in red, are highlighted in red.

Source : <http://www.cosmovisions.com/atlasVL073.htm>

leur voyage les bateaux étaient « déchirés » ; le bois était revendu pour les besoins locaux en bois de charpente ou en bois de chauffe.

Entre 1704 et le milieu du XIX^e siècle, des dizaines de milliers de bateaux chargés de charbon vont transiter par la Loire. À partir de 1810, la nouvelle législation sur les mines entraîne le développement de l'extraction du charbon dans le bassin de Saint-Étienne. Au total ce sont près de 12 millions de tonnes de charbon qui seront

transportées avant que le chemin de fer ne détrône la batellerie. La première ligne de chemin de fer de l'Europe continentale fut construite en 1823 entre Saint-Étienne et Andrézieux et servait au transport du charbon vers les bords de la Loire. En un siècle et demi, jusqu'à la fermeture du dernier puits du bassin de Saint-Étienne en 1983, le chemin de fer assurera la plus grande partie du transport des 500 millions de tonnes de charbon extraites du bassin stéphanois. ■

► **Maquette de Ramberte, « Amis du rail forézien », Saint-Étienne (Loire).**

A scale model of a "Ramberte", or flat-bottomed river boat for coal transport, "Amis du rail forézien", Saint-Étienne (Loire Department).

Source : Forez Info, http://www.forez-info.com/encyclopedie/histoire/petite_histoire_de_saint-just-saint-rambert_217.html

