

## Batellerie sur la Loire 1702 1764

Dans un ouvrage publié par les Amis du vieux Saint-Just-Saint-Rambert, Jean Lavigne lève le voile sur l'histoire de la Loire « haute » et son activité de batellerie au début du XVIIIe siècle. Un apport de connaissance du patrimoine de cette période, qui méritait d'être approfondie.

Au terme de huit années de recherches dans les registres paroissiaux, croisés avec les actes notariés, Jean Lavigne a reconstitué par le menu l'histoire de la batellerie jusqu'à nommer le charpentier ayant construit la première « ramberte ». C'est d'ailleurs à la rencontre d'un ancêtre charpentier au XVIIe siècle à Saint-Rambert, dans le

cadre de travaux généalogiques auxquels il se livra la retraite venue, que, déroulant le fil des écrits, il s'est passionné pour cette histoire de la batellerie sur la Loire, dédiée principalement au commerce du charbon, concomitante avec le développement industriel du bassin de Saint-Étienne.

Le projet de rendre la Loire navigable pour relier Saint-Étienne à Roanne avait déjà été envisagé dès la fin du XVIe siècle puis plus sérieusement en 1665, sans suite toutefois. C'était à la suite de l'ouverture du canal de Briare en 1642, qui, créant le passage de la Loire à la Seine, ouvrait la route de Paris pour l'acheminement du charbon vers les manufactures royales. Des deux bassins houillers repérés, à Brassac dans le Haut-Allier et Saint-Étienne, c'est le premier qui est choisi d'abord. L'Allier rendu navigable sera le premier vecteur de ce commerce en direction de Paris. Quand ce bassin n'y suffit plus on se tourne vers le bassin stéphanois. En 1702, par lettres patentes du roi Louis XIV est octroyé le droit et le monopole de la navigation sur la Loire à la compagnie La Gardette de Pierre de La Gardette qui avait remis le projet au goût du jour, à savoir d'aménager le cours de la Loire pour la rendre navigable jusqu'à Roanne, c'était d'ailleurs l'une des exigences de la concession royale. La Gardette fait réaliser les travaux de 1702 à 1705 qui consistent à réduire les rochers amoncelés au Saut du Perron dans les gorges à Villerest obstruant le passage. En 1705, une première sapinière alors nommée ramberte, étant fabriquée à Saint-Rambert, descend le cours de la Loire depuis le port de Saint-Just à Roanne.

Épluchant les registres, Jean Lavigne recense les départs de ces embarcations d'un seul voyage, « déchirées » qu'elles sont à l'arrivée : 25 en 1710, 122 en 1725, 404 en 1740, jusqu'à 1 025 en 1775, voire 4 000 sur l'année en 1840, explique l'auteur, à l'apogée de la batellerie, défaite peu après par la concurrence du chemin de fer naissant.

Ce commerce était servi par des charpentiers venus au départ du Haut-Allier et de Roanne, au nombre de 20 identifiés dans les premières années, de 60 vers 1730 et de plusieurs centaines à terme, employés à façon par la compagnie La Gardette que dirigent Jean Sarrazin, Pierre Vernas de La Ridelière et Étienne Dugène, ces dits « messieurs de la navigation », qui prendront appui sur des acquisitions de « terres à charbon » à Saint-Étienne, comme leurs successeurs qui prendront le commerce en main, les Berry-Labarre et Joseph de Giry baron de Vaux, lui-même propriétaire des mines du Clapier.

Jean Lavigne raconte cette saga jusqu'en 1764, où le commerce du charbon sur la Loire sera libre.

Un chapitre est consacré à la mine, puis à la ramberte, ses métiers et la navigation en deux jours de Saint-Just à Roanne, à la vie locale de Saint-Rambert et Saint-Just vers 1760. Il livre enfin en annexe toutes les pièces justificatives, les actes principaux, entièrement retranscrits.

Daniel Brignon

**La batellerie de la Loire « haute » du Gerbier de Jonc au Roannais 1702-1764.**

**Éditeur : les Amis du vieux Saint-Just-Saint-Rambert associés aux éditions Faucoup. 28 €.**