

# LE CANAL DE ROANNE A DIGOIN

A la veille de la révolution vers 1790, les dernières « cabanes » ne circulaient plus sur la Loire, les « coches d'eau », eux ayant disparu vers 1780. Le transport de marchandises, surtout le charbon, avec les fameuses « sapines » ou « Saint Rambertes », dès 1850, périclita pour se terminer définitivement en 1885. Mais le port de Roanne allait survivre et même se développer énormément grâce à la construction du canal de Roanne à Digoin et à l'arrivée du chemin de fer ; l'une et l'autre ne peuvent pas être dissociées.

## Historique

Trois équipements nouveaux favorisèrent la construction du canal et du bassin en 1834.

La première : la construction du pont du Coteau actuel commencé en 1792 sous les ordres de l'ingénieur de VARAIGNES et terminé seulement en 1834 : 42 ans pour le faire. Entre Roanne et Le Coteau, avant 1792, La Loire se divisait en deux bras séparés par l'île : le bras gauche entre Roanne et l'île était le lit principal du fleuve et le bras droit entre l'île et Le Coteau était le bras secondaire le plus souvent à sec en période d'étiage (voir croquis). A la suite de la terrible inondation du 11 novembre 1790, l'ingénieur de Varaignes décidait de faire passer La Loire dans le bras secondaire sur lequel on construisit le pont et d'assécher le bras principal libérant ainsi un vaste terrain devenant marécage sur lequel on construisit un pont en bois entre l'île et Roanne.

La deuxième : l'arrivée du chemin de fer en Roannais à la date de février 1834.

En effet, la voie ferrée Saint Etienne - Andrézieux était ouverte en octobre 1828, permettant d'écouler le charbon stéphanois par La Loire. Elle fut prolongée d'Andrézieux jusqu'à Le Coteau par la rive droite du fleuve au lieu dit Les Varennes. Mais cette ligne avait quelque chose d'inachevé puisqu'elle ne franchissait pas La Loire d'où la rupture de charge pour le futur canal. Il faut souligner qu'avec la ligne Saint Etienne- Lyon ouverte en octobre 1832, le département de La Loire est le plus ancien département

ferroviaire de France.

Le troisième : la création du canal latéral à la Loire entre Digoin et Briare achevé en 1837. Ce canal prolonge celui de Briare et du Loing, lequel aboutit sur la Seine à Saint Mammès, 85 kilomètres en amont de Paris.

C'est dans ce contexte qu'une société Franco- Suisse se formait, dès 1827 pour la création d'un canal de Roanne à Digoin reliant les deux villes en longeant la Loire. Par une loi du 29 mai 1827, elle a obtenu la concession à perpétuité du canal et en 1830 l'entreprise des travaux par une ordonnance royale du 11 octobre.

Son conseil d'administration se composait de trois banquiers et un agent de change suisses demeurant tous les quatre à Genève, de deux banquiers roannais Messieurs MERLE et DEVILLAIN et d'un ancien sous préfet Monsieur BOUQUET-DESPAGNY demeurant à Ambierle. Il avait l'habitude de se réunir à la banque de Monsieur Devillain qui occupait l'ancien hôtel de FLESELLES, l'actuelle sous préfecture de Roanne achetée par le département en 1846. A partir de cette date, les banquiers suisses et français se réunirent alors dans un café situé en face de cet immeuble à l'angle des rues actuelles Charles de Gaulle et Alsace Lorraine ; il devint café helvétique et les roannais prirent l'habitude de nommer le carrefour des rues Alsace Lorraine, Anatole France, Jean Jaurès et Charles de Gaulle « Carrefour helvétique ».

En raison de la construction du pont qui s'éternisait, le projet prit du retard et ne pût pas commencer en 1830 mais seulement en 1834. La municipalité de l'époque dirigée par Antoine RONGIER et la société du canal prenait possession de l'ancien lit de La Loire situé entre l'île et Roanne, immense terrain d'une quinzaine d'hectares. En 1835 une levée de terre entre la ville et l'île en prolongement du pont et de la rue Royale fut édiflée séparant le terrain en deux : à droite il restait terrain vague et marécage devenant plus tard rue Pierre Dépierré, Place Dorian, Place de la Loire ou Aristide

Briand ; à gauche la société creusait le bassin du canal et dans la foulée les travaux de ce dernier furent immédiatement commencés pour se terminer en 1838.

Ce canal de Roanne à Digoin mesure 55 kilomètres 680 mètres, son dénivelé est de 36mètres 80. Il est traversé par 57 ponts et desservi par 10 écluses de 30 mètres de long sur 5 mètres de large et 1 mètre 60 de profondeur comme celle du canal, à son origine en 1838. Ce sont les écluses de Roanne au niveau du bassin, de Cornillon, Briennon dans la Loire, Artaix, Montgrailloux, Chambilly, Bourg le Comte dans la Saône-et-Loire, Chassenard, Beugnets et les Bretons dans l'Allier. Il traverse donc ces trois départements, rejoint le canal latéral à la Loire à 1 kilomètre de Digoin au lieu dit Chavane commune de Chassenard dans l'Allier. A Roanne il se termine par le bassin qui avait quatre hectares de superficie en 1838 aux berges en terre battue, ce qui ne facilitait pas le transbordement des marchandises. Le canal est alimenté en eau par celle de La Loire au niveau du bassin et de l'île à l'aide d'un chenal prise d'eau équipé de deux vannes et par un barrage sur le fleuve au niveau de la prise d'eau. Avec ce nouvel équipement, il fallut construire des bateaux d'un nouveau type que l'on appelle les « Batards » car plus grands que les Saint Rambertes mais plus petit que les péniches circulant dans les canaux du nord. On voyait apparaître aussi les berrichons, bateaux issus des canaux du Berry. Nous en reparlerons plus loin.

Parallèlement à cette construction du canal, l'administration songeait à régulariser le tracé et le débit du fleuve. Le 3 novembre 1842, le ministère approuvait la création d'un barrage mobile en aval du pont et du premier barrage de 1834 ainsi qu'une digue de ceinture. Ce barrage fut construit en 1843. Très approuvé par la crue du 18 octobre 1846 (7 mètres 42 de hauteur d'eau au port de Roanne), il n'assurait plus sa fonction et l'on décida d'endiguer la Loire.

Le transport par le canal prit de suite de l'ampleur : 76 523 tonnes en 1856 et ce malgré un handicap important. En effet le rail s'arrêtait sur la rive

droite au lieu dit les Varennes. Sur de grandes estacades (400 mètres de Long), les marchandises étaient déchargées et rechargées dans un premier temps dans des « allèges fluviaux » qui, par la Loire, les transportaient au canal, dans un deuxième temps vers 1865 à l'aide de lourds tombereaux de 2 à 3 tonnes de fret tirés par de superbes chevaux perchons appartenant à l'entreprise Darcon. En 1858 la compagnie de chemin de fer PLM ouvrit sa grande ligne Paris - Saint Etienne- Lyon par Roanne : édification du pont sur La Loire en 13 mois seulement inauguré le 3 novembre 1858, de la gare mise en service le 1 novembre de la même année. Non seulement la compagnie ne fit pas le raccord avec le bassin comme il était prévu mais de plus elle baissa le tarif des transports ce qui mit la société du canal dans une situation financière délicate. Le spectre de la faillite menaçait. Elle appela l'Etat au secours et par les lois du 28 juillet 1860 et du 20 mai 1863 ce dernier ratifia son rachat pour une somme de 4.150.000 francs. Cela se traduisait pour la société en une honnête liquidation.

Pour l'Etat deux objectifs : doter Roanne d'une gare d'eau au niveau du bassin et procéder à l'agrandissement du canal pour le mettre au même gabarit que celui des autres canaux importants de la France : c'était le grand programme Freycinet, ministre des travaux publics de l'époque.

Pour le premier objectif : la gare d'eau. Il a fallu engager une lutte de 30 ans avec la compagnie PLM : 20 ans pour obtenir le transfert de la gare d'eau des Varennes au bassin du canal et 10 ans pour l'application des tarifs normaux. Elle les appliqua en 1894 seulement.

Pour le deuxième objectif : agrandissement du canal, cela ne devait demander que 5 à 6 ans. En 1897, l'allongement des écluses était achevé mais il restait à terminer l'approfondissement du canal par un mouillage de 2 mètres 20 au lieu de 1 mètre 60 qui ne se finit qu'en 1903. Avec cette amélioration, on construisit d'autres bateaux appelés flûtes et péniches qui, pendant la

période de 1897 à 2003 ne purent venir qu'à charge réduite de 150 tonnes, à partir de 1903 à charge complète de 250 tonnes. Parallèlement, dans le port, s'effectuaient le remplacement des berges en terre battue par des quais verticaux en maçonnerie, l'aménagement des terre-pleins pour le stockage des marchandises et l'établissement des chantiers pour la construction et la réparation des bateaux. Aussi le port de Roanne s'avérait l'un des mieux conçus de la navigation intérieure. En pleine ville, il occupait une superficie de neuf hectares : 3 de terre-pleins et 6 d'eau : 830 mètres de longueur sur 75 mètres de largeur. Les quais avaient un développement de 1750 mètres desservis par 4 kilomètres de voies ferrées. Il était doté d'une quinzaine d'appareils de transbordement. Qui se rappelle de la silhouette typique du grand pont transbordeur installé en 1914 et détruit en 1990 ?

Deux cales de radoub facilitaient la réparation des bateaux. Des magasins généraux offraient abri et sécurité aux marchandises. En 1904 le barrage de La Loire destiné à l'alimentation en eau du canal pour lui assurer un niveau constant, construit en 1843, est rénové, il le sera de nouveau en 1938 et dernièrement en 2006- 2007. Pendant la guerre de 14- 18 le port fut si encombré que la municipalité de 1917 dirigée par Pierre Bonnaud soutenue par le gouvernement acheta un grand tènement d'une quinzaine d'hectares sur les bords de la rivière Oudan. Là elle fit creuser un deuxième port public de 750 mètres de long relié au canal, l'Oudan passant sur le canal par le pont Pisserot pour se jeter dans la Loire.

Grâce à toutes ces infrastructures, le tonnage de marchandises transportées augmente considérablement. En 1863, il n'est que de 55 234 tonnes pour 650 bateaux, en 1864 208 246 pour 2450 bateaux, en 1886 308 305 tonnes pour 3625 bateaux, en 1896 (date des tarifs normaux du PLM) 453 784 tonnes pour 5335 bateaux. En 1918, il atteint son point culminant avec 583 481 tonnes pour 4480 bateaux (en 1903 les péniches peuvent

naviguer à charge complète de 250 à 270 tonnes). Cette année 1918, le port de Roanne est au 32<sup>e</sup> rang de tous les ports français intérieurs et maritimes. Dans cet exceptionnel tonnage de 1918, figuraient des milliers de tonnes de cailloux du Mont d'Uzor et des gorges de la Loire emmenées par péniches à la Voie Sacrée de Verdun.

Après 1918, la guerre des tarifs entre le fer et l'eau reprit de plus belle. En 1935, les pouvoirs publics interdirent les marches de nuit sur les canaux et fermèrent les écluses, ce qui entraîna une chute importante du tonnage : 296 784 tonnes en 1938, veille de la deuxième guerre mondiale. Le port de Roanne est alors au 50<sup>e</sup> rang des 623 ports maritimes et fluviaux de France. Après la guerre, le trafic reste stable à 300 000 tonnes jusqu'en 1958 mais à partir de cette année, il chute énormément pour passer à 92 000 tonnes en 1970, 53 000 tonnes en 1974 et 15 000 tonnes en 1989. Faute d'avoir pu ou voulu trouver les moyens de le moderniser. Il ne restait plus qu'à déclasser le canal, ce qui est effectif en 1992, début de la rénovation du quartier du bassin devenu une fiche industrielle peu flatteuse à l'entrée de la cité. Remblaiement de la partie sud du bassin en 1979, la superficie du plan d'eau passant de 6 à 5 hectares, dépose de voies ferrées en 1993.

Sont éradiqués du paysage le dernier pont transbordeur, les parcs à charbon, les transformateurs électriques, les anciens silos à grain, la halle à charbon Charvet en Août 1997. Le canal est désormais ouvert à la navigation de plaisance, le bassin est réaménagé tel que nous le connaissons aujourd'hui pour recevoir quelques neuf cents bateaux de plaisanciers venant du monde entier.

#### **Quels types de bateaux circulent sur le canal ?**

1) Les Batards : nés en même temps que le canal en 1838, leurs dimensions furent étudiées en fonction de celles des écluses. Ils mesuraient 30 mètres de long, 5 mètres de large et 1 mètre 50

de profondeur. Construit en bois, ils transportaient de 140 à 150 tonnes de fret à charge complète. Au début, ils avançaient sur le canal tractés par des hommes et des femmes avec des enfants c'étaient des haleurs. Nous y reviendrons. Ils étaient tirés aussi par des ânes, rarement des chevaux.

- 2) Les Berrichons : c'étaient de petits bateaux en bois conçus pour circuler sur les trois canaux du Berry. Ils mesuraient 27 mètres de long, 2mètres 50 de large et 1mètre 30 de profondeur. Avant effilé, arrière carré (le cul carré), ils ne portaient que 60 à 80 tonnes, parfois 100 tonnes quand ils s'engageaient dans le canal de Roanne. Ils étaient toujours tractés par 2, 3, 4 petits ânes de race berrichonne. Aussi hommes, animaux, bateaux portaient tous le nom de berrichon ou les appelait aussi des « Montluçons »
- 3) Les flûtes et péniches : Ces deux formes de bateaux apparaissent dans le canal lors de la mise au norme Freycinet à la veille de 1900. Ils sont en bois d'une longueur de 38 mètres 50, largeur de 5 mètres 20, profondeur de 2 mètres 20 et parfois 2 mètres 40 quand ils circulaient en rivière. A charge complète, ils transportent 250 à 260 tonnes de fret, 280 à 300 tonnes en rivière. Entre les flûtes et les péniches, seule la forme les distingue. La flûte que les mariners de péniche surnomment les « milleguenilles » est plus effilée, l'avant se terminant en pointe, l'arrière par un tableau droit. La péniche a les deux extrémités légèrement arrondies. Elles sont tractées par deux forts chevaux, parfois deux mulets reliés au mât de halage par un filin en acier. Pour soulager les bêtes, les mariners équipaient leur bateau d'une voile où « sernaque », facilement démontable pour passer sous les ponts. Le trajet de Roanne à Paris s'effectuait en 12 jours, en 9 jours par « service accéléré » assuré par 4 chevaux qui se relayaient de 6 en 6 heures

jour et nuit.

Après la première mondiale, la rareté des chevaux qui avaient été réquisitionnés par l'armée mit la navigation dans l'obligation de recourir à la traction mécanique à l'aide de tracteurs à essence ou électriques avec trolley. On vit aussi apparaître des péniches à moteur de 30 à 50 chevaux que l'on appela automate. C'est à ce moment qu'apparurent les péniches en fer qui coûtaient plus chers : le double d'une en bois. La deuxième guerre mondiale allait accélérer la transformation du matériel fluvial par la motorisation à l'ensemble des péniches et le remplacement du bois par le fer pour la construction à tel point qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1968 le chargement et l'utilisation des péniches en bois étaient interdits ainsi que la traction avec chevaux sur une grande partie du réseau.

#### Les mariners : leur vie à bord.

Sur les berrichons, la vie des mariners était rude. Généralement, celui-ci était propriétaire de son bateau. L'ensemble de la famille et parfois ils étaient nombreux, vivaient à l'arrière dans une cabine de 3 à 4 mètres carré seulement. Les ânes logeaient dans une baraque située au centre du bateau. Transportant un faible tonnage, il gagnait péniblement sa subsistance, il savait rarement lire encore moins écrire, n'assurant pas son bateau faute de moyen. Aussi quand une voie d'eau se produisait et que le bateau coulait au fond du canal, il était ruiné. Il devenait haleur.

Quand les batards se mettent à l'eau, un nouveau type de mariners apparaît dans la région : les haleurs. Quand un industriel ou transporteur a un chargement à conduire sur Paris ou sur Roanne, il traite avec le haleur qui embarque avec toute sa famille sur le bateau. Il le tirait le bateau à l'aide d'une « tire ou bricole », petit harnachement individuel allant du poitrail aux épaules en chanvre, une forte corde les reliant au mât de halage. La famille hâlait dès fois à tour de rôle. Soit ils tiraient droit soit à reculons, la bricole étant passée dans ce cas là autour des reins. Il leur fallait un mois pour parcourir les

355 kilomètres de Roanne à Saint Mammès sur le bord de la Seine. En 1897 un haleur était payé en moyenne 200 francs pour un changement de 140 à 150 tonnes. Il touchait une gratification de vitesse s'il amenait le bateau à Saint Mammès en moins de 20 jours. Quelle pénibilité pour employer une expression à la mode ! Autant dire que tout son temps était passé à tirer le bateau, il ne savait ni lire ni écrire, une vie monotone et dure, une véritable vie de nomade.

Quand apparaissent les flûtes de canal parfois appelés flûtes de Bourgogne et les péniches, la vie s'améliore un peu du fait que le tonnage transporté est plus important, que la cabine où vivent les gens est plus grande ; placée au milieu de l'embarcation, elle mesure 2 mètres de haut, 3mètres 50 sur 4 mètres. Sur les nombreuses photos ou cartes postales de l'époque, on voit les mariners possédant souvent une famille nombreuse de 4 à 8 enfants. La femme jouait un rôle important. Propriétaire de son bateau ou simplement salarié de compagnie, il avait une vie rythmée par le pas lourd des chevaux, par le passage des écluses où l'on faisait le ravitaillement, par le beau comme le mauvais temps, par gel qui prenait les eaux du canal comme l'hiver 1956 (40 jours de glace) ou 1962 (60 jours de glace). La vitesse était peu élevée environ 2 kilomètres par heure. Toute la famille participait à l'entretien du bateau. Entre les deux guerres, des écoles pour enfants de mariners s'ouvrirent ce qui permit la scolarisation de ces derniers. Parfois un instituteur ambulant prenait passage sur la péniche pour leur apprendre lecture, écriture et calcul. La scolarisation des enfants a toujours été un problème récurrent pour une famille de mariner.

Sur les péniches à moteur, les conditions de vie s'amélioraient. Le mariner n'a plus à surveiller ou suivre les animaux, dispose maintenant d'une cabine confortable, les bateaux avancent plus rapidement (environ 6 kilomètres par heure). Ce n'est pas pour autant qu'il a une vie aisée pécuniairement car la

concurrence est rude d'abord avec le chemin de fer, ensuite avec la route. Il faut assurer l'aller et le retour pour ne pas repartir à vide et perdre de l'argent.

Malgré une vie pas toujours facile, les marinières étaient des gens fiers de leur profession, de leur bateau, libres, aimant cette vie à parcourir les canaux grandes gueules parfois mais toujours présents quand arrivait un pépin à l'un des leurs ou quand il y avait une grève comme celle terrible de 1933.

**Quelles marchandises transitaient dans le port de Roanne ?**

Arrivaient à Roanne essence, brai, goudron, houilles du Nord et de Blanzay, chaux, ciment, plâtre, tuyaux, soude de l'est, acier, tôles, sable de Nemours et Fontainebleau pour les verreries du Forez, verres du nord et de Belgique, bobines de papier, pâtes à bois et rondins, blé de Beauce, maïs, riz, glucose du nord, sucre de Paris, Oise et Nord, balles de coton et effilochés, chanvre.

Partent de Roanne : au début surtout charbon de Saint Etienne et pyrite de Saint Bel (à côté de l'Arbresle dans le Rhône) à destination de Chauny (Aisne) et Wasquehal(nord), sable et graviers de la Loire que l'on extrait sur place puis par la suite asphalté de Pont du château, divers minerais, fournitures d'acier, pierres cassées et pavé, tuiles, briques, boisseaux venant des différentes tuileries du roannais, traverse de chemin de fer, eaux minérales de Renaison, Saint Alban, Sail les Bains, glucose, féculé, papiers et rondins, cuirs et produits finis (en 1818 il existait une tannerie à la Pacaudière, textile, en 1917- 1918, cailloux du Mont d'Uzor et gorges de la Loire.

Si l'on part de l'année 1642 date de l'ouverture du canal de Briare jusqu'à 1958 dates du déclin du canal, à travers ces trois études parues dans les bulletins de 2005, 2006 et 2007. Nous pouvons dire que

trois siècles de navigation fluviale ont fait la renommée de Roanne, deux siècles de navigation sur la Loire pour les voyageurs et les marchandises, un siècle de navigation sur le canal de Roanne à Digoin pour les marchandises. Roanne passe de 4000 habitants environ en 1650 à 48501 en 1954. Que reste t-il de cette intense animation ? Rien ou presque rien. Quelques canoës sur la Loire, des bateaux de plaisance sur le canal, une agréable promenade à faire autour du bassin très bien rénové à contempler les marinières des temps modernes.

Ont-ils une idée de cette activité qui régnait à Roanne autour de la Loire, autour de ce port, autour de ce canal, de tous ces métiers à jamais disparus ? Alain DEBARNOT

Bibliographie  
 Violette BLANC : Article au fil de l'eau, au fil du temps paru dans Roanne, un passé, une ville, une histoire  
 Paul BONNAUD : La navigation à Roanne sur la Loire et les canaux  
 Jean CABOTSE : Roanne d'autrefois  
 Abbé Jean CANARD : Roanne pas à pas  
 Claude CRETIN : Roanne ou le triomphe des transports article paru dans Roanne, un passé, une ville, une histoire  
 Marcel GONINNET : Histoire de Roanne et sa région tome 1 et 2  
 Laurent ROBLIN : Marinières vie et quotidien  
 Frédéric TOUBLANC : Roanne et sa région à l'heure des trains  
 PLM : Du charbon à la plaisance article paru dans Roanne, un passé, une ville, une histoire.



**VENTE CARRELAGES FAÏENCES  
 PROFESSIONNELS ET PARTICULIERS**

Salle d'exposition

Le Pont du Breuil - 42310 LA PACAUDIERE

Tél. : 04 77 64 06 18 - Fax : 04 77 64 38 16



M  
A  
P  
E  
I

P  
C  
I

MAGICA	CEASAR	PAMESA
H.D.C.	F.A.P.	ASCOT
INALCO	CIPA	LIBERA
GRES CATALAN	FLAVIKER	
PORCELANOSA	COTTO D'ESTE	
UNDEFASA	KLINKER SIRE	
OPIOCOLOR	GRANITI FIANDRE	

E  
M  
A  
C

S  
I  
R  
I

**LES PLUS GRANDES MARQUES DE CERAMIQUES,  
 COLLES, ACCESSOIRES**

OUVERT du Lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h - Samedi de 8 h à 12 h

Article extrait du Bulletin municipal de La Pacaudière, janvier 2008.

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