

## Le port de Roanne et la navigation fluviale

### Organisé au XIXe siècle pour rejoindre la Capitale, le réseau des canaux Roannais s'est structuré au détriment d'un pôle régional

*La ville de Roanne présente aujourd'hui une physionomie paisible. Les traces les plus emblématiques de son activité industrielle, à l'origine de son développement, disparaissent peu à peu. L'accueillant port de loisirs est le témoin maquillé du port industriel. A l'apogée de son développement, l'équipement est en effet le moteur économique de la ville et plus généralement de sa grande région : Roanne est une « ville-port ».*

*Davantage tourné vers Paris que vers Lyon, le port de Roanne joue à ses grandes heures un rôle significatif dans la vie économique et politique du pays. Il contribue au développement de la région capitale qui dépend de la batellerie pour son approvisionnement jusqu'au milieu du XIXe siècle. La situation géographique de Roanne est stratégique, opérant la jonction entre le Bassin parisien, la Loire et vers l'Est. Grâce à la Loire, Roanne entretient plus précocement qu'avec Lyon des relations commerciales avec la capitale.*

*Roanne aurait pu devenir un lieu de polarité et de convergence des trafics du Sud et du marché lyonnais vers la capitale. Mais à la fin du XIXe siècle, le refus de l'État d'autoriser la construction du canal de jonction Rhône-Loire marque un point de non-retour : la ville en restera au statut de terminus de la navigation fluviale. L'ambition est contrariée, l'occasion est manquée de constituer une grande région économique Loire et Rhône autour du trio Roanne – Lyon – Saint-Étienne. Cet ensemble industriel, en lien avec la région parisienne aurait présenté une sérieuse alternative aux bassins du Nord et de l'Est. Faut-il interpréter la fin de ce dessein économique et politique uniquement par le rôle du lobby des chemins de fer ? Ou bien penser à une incapacité de l'État Français à soutenir le développement de régions économiques puissantes à l'écart de la capitale ?*

*Au début du XXe siècle, Le chemin de fer met fin aux velléités de développement régionaux initiés par les canaux. Le modèle d'aménagement du territoire tributaire des différents bassins versants se termine. Après la Seconde Guerre mondiale, l'effondrement du trafic portuaire est aussi brutal que rapide. A l'écart des principales routes fluviales à grand gabarit, le trafic de marchandises sur le port de Roanne est condamné. Dès lors, Roanne et Lyon poursuivront un développement relativement autonome et différencié.*

#### Sommaire

Le port de Roanne aujourd'hui : loisirs et tourisme fluvial	p 2
La Loire navigable ouvre le territoire Roannais à Paris	p 3
L'aménagement d'un réseau de canaux place Roanne en position centrale... vite battue en brèche par le chemin de fer	p 5
Le projet avorté de canal de jonction entre la Loire et le Rhône signe le déclin de la navigation fluviale dans le Roannais	p 10
Le déclin inéluctable du trafic fluvial au XXe siècle	p 12
Bibliographie	p 15

Stéphane Autran  
Janvier 2011

**GRAND LYON**  
Direction de la Prospective et du Dialogue Public  
20 rue du lac - BP 3103 - 69399 LYON CEDEX 03  
[www.millenaire3.com](http://www.millenaire3.com)

## Le port de Roanne aujourd'hui : loisirs et tourisme fluvial

Le port de Roanne est aujourd'hui réservé aux usages touristiques et de loisirs « verts ». Le canal et le port de Roanne font partie des sites « nature » que l'agglomération Roannaise promeut : « *Gastronomie, Mode, Fluvial et Nature sont les thèmes porteurs de la stratégie de développement touristique de Grand Roanne Agglomération : des atouts à mettre en valeur, une image de marque autour de la douceur de vivre et de l'art de vivre à faire connaître et des pôles touristiques structurants à aménager*<sup>1</sup> ».

L'office du tourisme vante les atouts touristiques du lieu, devenu bucolique depuis ces récents aménagements : « *A l'ombre du chemin de halage du canal de Roanne à Digoin, offrez vous un moment de quiétude au fil de l'eau. Avec ses passages d'écluses, sa découverte de Roanne et des villages environnants,*



Stéphane Autran



Stéphane Autran

*vous comprendrez alors pourquoi ce canal est surnommé le canal tranquille*<sup>2</sup> ». Le canal et le port de Roanne présentent aujourd'hui une image « nature en ville » contrastant fortement avec les raisons industrielles qui ont conduit à ces aménagements.

En 1982, l'activité industrielle du canal ne représente plus que 48.500 tonnes contre 583.000 à son apogée en 1918. Les pouvoirs publics décident de le transformer en l'affectant à des usages récréatifs : promenades sur le chemin de halage, activités nautiques et navigation. Le canal est déclassé en 1983 et les écluses sont réouvertes le dimanche pour la navigation de loisirs. La chambre de commerce et d'industrie de Roanne décide l'arrêt de l'exploitation commerciale. A partir de 1993 et durant 5 ans, d'importants travaux sont réalisés par la municipalité afin de réaménager et mettre en valeur entièrement le bassin. Les équipements industriels désaffectés disparaissent du paysage. Des associations locales sont mobilisées pour gérer le site. Le port de Roanne devient un lieu de promenade apprécié des habitants de l'agglomération et des touristes de passage. Il est idéalement placé à cinq minutes à pieds du centre

ville. Environ 300 bateaux de plaisance venus de toute l'Europe fréquentent annuellement le port qui dispose d'une centaine d'emplacements.

<sup>1</sup> Site Internet Grand Roanne : <http://www.agglo-grandroanne.fr/>

<sup>2</sup> Site Internet office du tourisme : <http://www.leroannais.com/>

## La Loire navigable ouvre le territoire Roannais à Paris

La batellerie sur la Loire est très ancienne puisque Jules César la décrit comme intense <sup>3</sup>. La navigation est aisée, les marchands sont établis près des rives. Une série continue de travaux de génie civil de plus en plus ambitieux va progressivement renforcer l'axe de transport.

La navigation à l'amont de Roanne est très spécifique. Les « Saint-Rambertes » sont de petits bateaux qui descendent la Loire de Saint-Rambert-sur-Loire<sup>4</sup> à Roanne. La navigation n'est possible que six mois dans l'année à cause d'une longue période de basses eaux. La remonte n'étant pas pratiquée, les bateaux sont démontés puis vendus à Roanne comme bois de chauffage. 1450 bateaux descendent le fleuve en 1783<sup>5</sup>. La construction des bateaux est de plus en plus coûteuse, nécessitant d'énormes quantités de bois. Les rives de la Loire font les frais de cette technique puisque les sapins la bordant disparaissent<sup>6</sup>. Le bassin houiller de la Loire est l'un des seuls exploités en France à cette époque. Le charbon de Noierie, près de Firminy arrive jusqu'à Roanne.



Reconstitution de Saint Ramberte, barrage de Villereest - Stéphane Autran

Les travaux du canal de Briare commencent en 1605. L'ouvrage, terminé en 1642, permet de relier les bassins versants de la Loire et de la Seine. Le canal opère la jonction entre Briare et Buges, au nord de Montargis. L'ouverture du canal de Briare permet la liaison directe de Paris à la Loire. Louis XIII puis Richelieu et Mazarin descendent la Loire de Roanne à Briare. Le duc de La Feuillade, duc des Roannais puis ses descendants ont le privilège de disposer d'une concession pour la navigation sur la Loire. Les seigneurs de Roanne tirent une grande part de leurs revenus du droit de péage sur le port de la ville : un impôt est prélevé sur tous les bateaux se chargeant sur le port pour descendre le cours du fleuve.<sup>7</sup>

Roanne expédie vers Paris de la « quincaillerie et rubans », venant de Saint-Etienne, du chanvre de Saint-Galmier, du poisson de Saint Germain Laval. Coches et bateaux descendent la Loire régulièrement les lundis et jeudis. Le fleuve sert également à transporter des métaux : plomb, cuivre, argent. Au XVIII<sup>e</sup> siècle des travaux très importants sont entrepris comme un dynamitage de rochers afin de rendre des portions du fleuve navigables. Ces initiatives engendrent des inondations et en réaction des endiguements. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les aménagements se poursuivent et la navigation s'intensifie. Dès le XVIII<sup>e</sup> : « *Il apparaît nettement que la Loire était vraiment l'artère économique de Roanne. Celle-ci, port fluvial important, était aussi une ville d'étape pour les voyageurs et les marchandises allant de Paris à Lyon et, au-delà, en Provence ou en Italie.* <sup>8</sup> »

<sup>3</sup> DESAUNAIS A. et SIMOND P., Roanne et la Haute Loire navigable

<sup>4</sup> Saint-Rambert-sur-Loire est fusionné en 1973 avec Saint-Just-sur-Loire pour former Saint-Just-Saint-Rambert. La commune se trouve au Sud d'Andrézieux-Bouthéon.

<sup>5</sup> DESAUNAIS A. et SIMOND P., op. cit.

<sup>6</sup> Le canal de jonction Loire – Rhône Chambre de commerce de la Loire, 1897

<sup>7</sup> DESAUNAIS A. et SIMOND P., op. cit.

<sup>8</sup> GONINET Marcel, Histoire de Roanne et de sa région

« Située sur la Loire, communiquant avec Paris par le canal de Briare, Roanne sert d'entrepôt aux marchandises de Languedoc et de Provence qui remontent le Rhône jusqu'à Lyon à destination de Paris et de Nantes. Cet entrepôt est principalement considérable en temps de guerre, les négociants de Languedoc

et de Provence craignant d'exposer leur fortune aux prises des Anglais...Au temps de paix, la ville est moins commerçante.<sup>9</sup>»



ROANNE (Loire) — Quai du Bassin - Ecluse du Canal

Mme Lafay-Besacier, 1811 - Roanne

Source : Musée Joseph Déchelette - Roanne

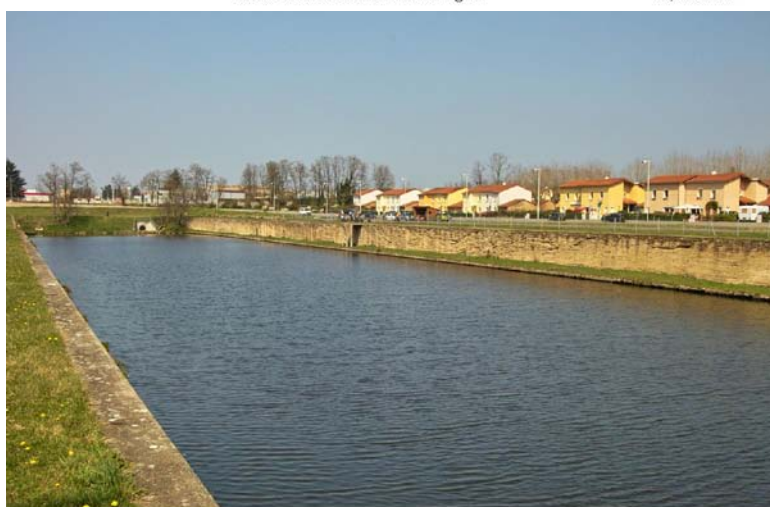
Pendant la Révolution, la Compagnie de Gardette gère la navigation et doit fournir de la houille pour Paris et les armées. Le port de Roanne expédie vin, toile, laine, coton, savon, huile, soufre, quincaillerie, armes, riz, fruit, charbon. Huit jours de navigation sont nécessaires pour gagner Orléans et quatorze pour rejoindre Paris.



Ecluse du canal de Roanne à Digoin

Stéphane Autran

Au XIXe siècle, le commerce Roannais se fait grâce et autour de la Loire. Roanne est un centre important pour la navigation et dispose de chantiers de constructions de bateaux. Le port de Roanne expédie des vins de la Côte Roannaise qui connaissent un certain succès à Paris. La ville expédie à Paris et aux Pays Bas des toiles en lins et cotons filés et diverses denrées alimentaires : fruits, primeurs provenant du midi et de l'Espagne.



Bassin du port de l'Oudan aujourd'hui - Stéphane Autran

La mise en service de la ligne de chemin de fer entre Saint-Étienne et Roanne sera fatale au transport de charbon par la Loire. Par ailleurs, l'extension du réseau de canaux français sera défavorable à la croissance de Roanne. Le canal du centre relie les vallées de la Loire (Digoin) et de la Saône (Chalon-sur-Saône). Mis en service à partir de 1791, il permet la liaison entre Paris et Marseille, sans passer par Roanne (voir schéma p. 10) Dès 1810, le canal de Saint Quentin entre en service. Long de 92,5 kilomètres, il assure la jonction entre l'Oise, la Somme et l'Escaut et met en relation le Bassin Parisien et le Nord de la France et la Belgique. Ainsi, le charbon belge arrive massivement à

<sup>9</sup> Intendant de la Michodière, 1762, cité par Marcel Goninet

Paris. Roanne se trouve ainsi à l'écart de la grande navigation fluviale. Afin de rattraper ce handicap, des projets se multiplient afin d'effectuer la jonction du Rhône à la Loire.

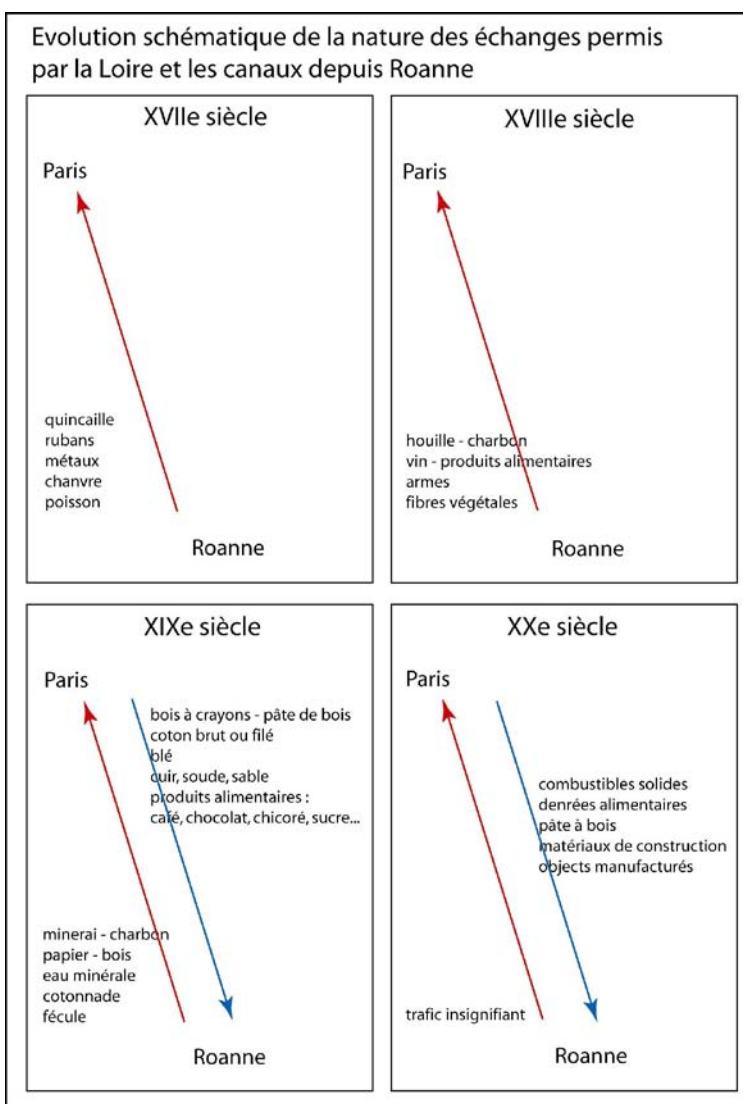
## L'aménagement d'un réseau de canaux place Roanne en position centrale... vite battue en brèche par le chemin de fer

La navigation sur la Loire est condamnée par la construction du canal de Roanne à Digoin et du canal latéral à la Loire. Ces canaux sont mis en service en 1838. Ils font partie du « plan Becquet <sup>10</sup> ».

En 1827 est créée la société France Suisse chargée d'aménager un canal reliant Roanne à Digoin, en Saône-et-Loire. Une concession à perpétuité est attribuée à la compagnie Franco-Suisse, composée de banquiers Genevois et Roannais. Le nouveau canal nécessite 7 années de travaux. D'une longueur de 56 kilomètres,

desservi par 13 écluses, il est traversé par 57 ponts. Il permet la liaison avec le canal du centre et donc la Saône.

La compagnie André Cottier obtient la concession du canal latéral à la Loire. L'entreprise fusionne avec la Compagnie des quatre canaux. Le canal latéral à la Loire, long de 196 kilomètres et comportant 37 écluses relie Digoin à Briare. Comme son nom l'indique, son tracé longe celui de la Loire. A Digoin, le canal latéral à la Loire connecte au canal du centre et donc le bassin du Rhône et au canal de Roanne à Digoin. A Briare, le canal permet la liaison jusqu'au canal du Loing puis à la Seine et Paris.



Parallèlement, la ville de Lyon est reliée à Paris par l'intermédiaire du canal de Bourgogne, inauguré en 1832. Les navigations en provenance de Lyon remontent la Saône, le canal de Bourgogne, l'Yonne puis la Seine. C'est un bouleversement pour la navigation dans le bassin rhodanien, auparavant relié seulement par le canal du Centre. Au XIXe et au début du XXe siècle, le trajet Paris-Lyon s'effectue par le canal de Bourgogne alors qu'on préfère pour le retour la Saône, le canal du Centre, le canal Latéral à la Loire, le canal de Briare, le Loing puis la Seine (voir schéma p. 10)

<sup>10</sup> du nom du directeur de l'École des Ponts et Chaussées, Louis Becquet. Élaboré en 1820, le plan préconise la création de 10 000 km de voies navigables en France avant 1840. Le gouvernement de Louis XVIII accorde des concessions à des entreprises privées pour des raisons d'économie.

Ce réseau de canaux place Roanne à 443 kilomètres de Paris. Malheureusement, le développement très rapide du réseau de chemin de fer va concurrencer immédiatement celui de la voie navigable. La première ligne de chemin de fer est ouverte en 1827 entre Andrézieux et Saint-Etienne. La collaboration entre la navigation et le chemin de fer, imaginée un temps par un transport combiné par chemin de fer jusqu'à Andrézieux puis par navigation, tournera court lorsque la voie ferrée reliera directement Roanne à Andrézieux. Dès lors, une concurrence impitoyable va s'engager. Le train en sortira rapidement vainqueur. La ligne de chemin de fer de la compagnie PLM (Paris-Lyon-Marseille) dessert en 1858 Lyon, Saint-Etienne, Roanne, Nevers, Orléans, Paris.

A Roanne, une série de travaux est imaginée en urgence afin de conserver un service compétitif face au train. Le gabarit du canal de Roanne à Digoin doit être agrandi et une gare d'eau créée à Roanne. Plusieurs barrages successifs sont aménagés pour alimenter le canal et lui assurer un niveau constant. Les travaux ont lieu en 1834, 1843, 1904 et enfin 1938.

Pendant des décennies, la société de chemin de fer va user de tous ses pouvoirs pour empêcher le canal d'avoir des prix compétitifs face au rail. Devant les risques de faillite des entreprises, l'Etat rachète les sociétés du canal de Roanne à Digoin et du canal latéral à la Loire en 1860. La chambre de commerce de la Loire et l'Etat sont obligés d'intervenir pour obtenir la réalisation de l'embranchement ferré jusqu'au canal et ainsi le rendre « multimodal ». La procédure durera de 1866 à 1894, ce qui montre l'acharnement des chemins de fer pour empêcher la concurrence. Une fois connecté au réseau ferré, le trafic du port peut se développer. Il charge du minerai de Saint Bel, les charbons de Saint-Etienne pour le Creusot ainsi que du papier, des eaux minérales, cotonnades, couvertures, bois, féculés... En retour arrivent au port du bois à crayons, des cotons bruts et filés, cuirs, pâtes de bois, cafés, chocolats, sucres, chicorée, sables de Fontainebleau, blés de l'Orléanais, soude de l'Est... Les bâtards<sup>11</sup> ou les berrichons sont tirés par des ânes, des chevaux ou des hommes. A la fin du XIXe siècle, il faut un mois pour parcourir les 355 km de Roanne à Saint Mammès (Seine-et-Marne). Le convoi est ensuite remorqué sur 80 km jusqu'à Paris.

Les canaux Roanne - Digoin et canal latéral à la Loire bénéficient de la mise au gabarit par sa participation au programme « Freycinet » pour l'amélioration des voies navigables de France. Les travaux sont menés promptement de 1895 à 1903. C'est à l'occasion de cette modernisation qu'est construit le fameux pont-canal de Briare qui permet au canal latéral à la Loire de passer au dessus de la Loire pour se raccorder au canal de Briare.

Le canal devient comparable aux grands canaux Français et Belges. Il permet aux péniches de 38,5 mètres de long et de 260 tonnes de naviguer. La péniche tirée par des chevaux accélère considérablement la durée du parcours jusqu'à Paris : jusqu'à 9 jours (en naviguant jour et nuit). La motorisation apparaît après la guerre de 1914 avec des tracteurs remorquant ou des moteurs installés sur les bateaux.

Le(s) port(s) de Roanne modèlent le développement économique et urbain

Le port industriel de Roanne est aménagé dans l'ancien lit de la Loire. Il est destiné à accueillir le trafic du canal. La situation géographique du port explique son succès. « *Il est le port le plus avancé dans le centre de la France, ce qui lui permet la possibilité de réceptions et de réexpéditions avec une dizaine de départements* <sup>12</sup> ».

Le géographe Jean Labasse compare Roanne à une zone de rassemblement. Rodumna est une étape de choix sur la route de Lyon, centre des Gaules.

---

<sup>11</sup> nom attribué aux embarcations du fait de leur taille peu répandue, les bâtards sont des navires spécifiques, de 150 tonnes. Ils mesurent 30 mètres de long sur 5 de large

<sup>12</sup> BONNAUD Paul, La navigation à Roanne, sur la Loire et les canaux

« A Roanne, ville étape fluviale, le fleuve est émancipé <sup>13</sup> ». La voie d'eau est à l'origine de la fortune de la ville. « Il n'est pas douteux que le port de Roanne s'avérait l'un des mieux conçus de la navigation intérieure <sup>14</sup> ». Sa situation est stratégique puisqu'il opère la jonction avec le bassin parisien (grâce au canal latéral à la Loire et aux canaux de Briare et du Loing) et avec l'Est (par le canal du Centre). Sa superficie



Source : Musée Joseph Déchelette - Roanne



Stéphane Autran

atteint 9 hectares en pleine ville dont 3 hectares de terre-pleins. L'étendue d'eau se développe sur 830 m de long et 75 de large soit 6 hectares.

Le trafic du canal prend son essor à la fin du XIXe siècle, une fois effectué le raccordement entre le port et la gare. Les 1750 mètres de développement de quais sont desservis par quatre kilomètres de voies ferrées. Le port se modernise lors de la mise au gabarit « Freycinet » du canal. Les quais sont maçonnés, on aménage des terre-pleins pour le stockage de marchandises, des chantiers pour la construction et les réparations de bateaux. Une quinzaine d'appareils de transbordement dont des grues, élévateurs, ponts roulants marquent le paysage. Les infrastructures sont adaptées au trafic de pondéreux. Une double voie ferrée est installée de part et d'autre des deux rives. Une immense zone industrielle se développe à proximité du port. Sept embranchements particuliers desservent les entreprises métallurgiques, de stockage, papeterie. La ville industrielle se construit autour du port. Des magasins généraux stockent les marchandises. Le fleuve engendre des activités de

concassage de sables et graviers. Des dragues tirent 100000 tonnes de sables par an. Les sables sont mis sur des embarcations dans la gare d'eau jusqu'à être transbordés sur wagons.

**L'arsenal** est construit à Mably, près du port, pendant la guerre de 1914-18. Cette implantation militaire est stratégique : Roanne est au centre de la nation et loin des zones de combats. L'outil industriel peut se développer sur de vastes espaces alors que la facilité des transports est assurée par le fer, les routes et la voie navigable. Le projet est d'une ambition démesurée : 1000 hectares de terres sont achetés. Trois bâtiments de 300 m de long sur 250 m de large sont construits. Le complexe accueille une centrale électrique et différentes fonderies. Il dispose de son propre port sur le canal de Roanne à Digoin. D'une longueur de 300 mètres, il dispose de ponts transbordeurs. L'arsenal devait faire travailler de 25 à 30000 ouvriers. Dans les faits, il n'y en eut que 16700 en période de guerre et 2000 en temps de paix <sup>15</sup>.

Le **port d'Oudan** est créé par le gouvernement et la municipalité en 1917 pour soulager le vieux port et loger la totalité des usines industrielles annoncées. Installé sur la rivière Oudan, il mesure 750 m de long et est relié au canal de Roanne. Il accueille diverses industries qui seront progressivement balayées par les

<sup>13</sup> Vidal de la Blache, cité par Jean Labasse

<sup>14</sup> BONNAUD Paul, op. cit.

<sup>15</sup> ibid.

crises économiques et la désindustrialisation. France Rayonne se développe à partir de 1942. L'usine produit de la fribane, une fibre textile artificielle. Elle reçoit 350.000 tonnes de matières premières par an grâce au port.

L'apogée du trafic du port de Roanne est atteinte en 1918 avec 583000 tonnes transportées. Roanne est le 32<sup>e</sup> port français.<sup>16</sup> L'exceptionnel tonnage de ces années s'explique en fait par les convois de cailloux du Mont d'Uzor et des gorges de la Loire qui servent aux fortifications de Verdun. De 1893 à la veille de la seconde guerre mondiale, le trafic reste régulier, toujours maintenu au dessus de 300.000 tonnes par an. A sa naissance, le canal comportait surtout un trafic d'expédition de charbon stéphanois descendant la Loire jusqu'à Roanne. Les expéditions sont majoritaires jusque dans les années 20. Le rapport s'inverse définitivement les années suivantes. En 1930, 1724 bateaux fréquentent le port, chargeant 326.000 tonnes. Un service de transport accéléré est proposé. Deux péniches relient Roanne à Paris en 8 à 10 jours. « Terminus des voies fluviales, Roanne est surtout un port de transbordement entre le rail et l'eau. Le trafic de la gare de raccordement est en fonction de celui du port <sup>17</sup>».

### **La concurrence exacerbée du chemin de fer empêche le développement du port**

La batellerie n'apparaît plus compétitive suite à une hausse de prix brutale fomentée par les chemins de fer en 1920. En 1935, l'autorisation est donnée par les pouvoirs publics de faire fonctionner les trains et les camions jours et nuits. Parallèlement, la navigation de nuit est interdite : « *on cherchait à détruire la navigation* <sup>18</sup> ». L'augmentation de la durée des parcours et la majoration des frais entraînent très rapidement la déchéance du port de Roanne. 360.000 tonnes sont transportées en 1936 contre 500.000 en 1918. Cette situation entraîne la ruine des mariniers et des industriels implantés près des fleuves et canaux. Les chemins de fer ont su éliminer toute concurrence en rendant plus onéreux les transports par eau alors que ceux-ci étaient naturellement plus économiques.

L'extension du réseau de chemin de fer porte donc un préjudice considérable à Roanne. Le trafic de la région lyonnaise et du Forez vers le nord de la France s'effectue dès lors par la vallée de la Saône. La jonction ferrée entre Andrézieux et Roanne dévalorise le port. La voie ferrée sort donc grande gagnante de l'affrontement avec la voie d'eau. La ligne du Bourbonnais relie en 1858 Paris à Saint Étienne en passant par Roanne. Pourtant, son trafic, inférieur aux prévisions, déçoit. En refusant le percement du Pilat<sup>19</sup>, les Lyonnais mettent un terme à l'ambition de Roanne d'être un important nœud ferroviaire provenant du midi de la France. La gare restera à l'échelle de desserte régionale.

*« De tout temps, Roanne fut un port de transbordement, d'abord entre la petite navigation de la Loire supérieure et la grande navigation de l'aval, aujourd'hui entre le fer et l'eau. Mais ce rôle rend précaire l'essor de ce port, car, du jour où les chemins de fer pourront assurer des tarifs réduits, l'importance sera réduite à peu de chose. Il en aurait été tout autrement si l'on avait pu réaliser la jonction fluviale du Rhône à la Loire à travers le bassin de Saint-Étienne<sup>20</sup> ».*

---

<sup>16</sup> CABOSTE Jean, Roanne mémoire d'une ville

<sup>17</sup> DESAUNAS A. et SIMOND P., op. cit.

<sup>18</sup> BONNAUD Paul, op. cit.

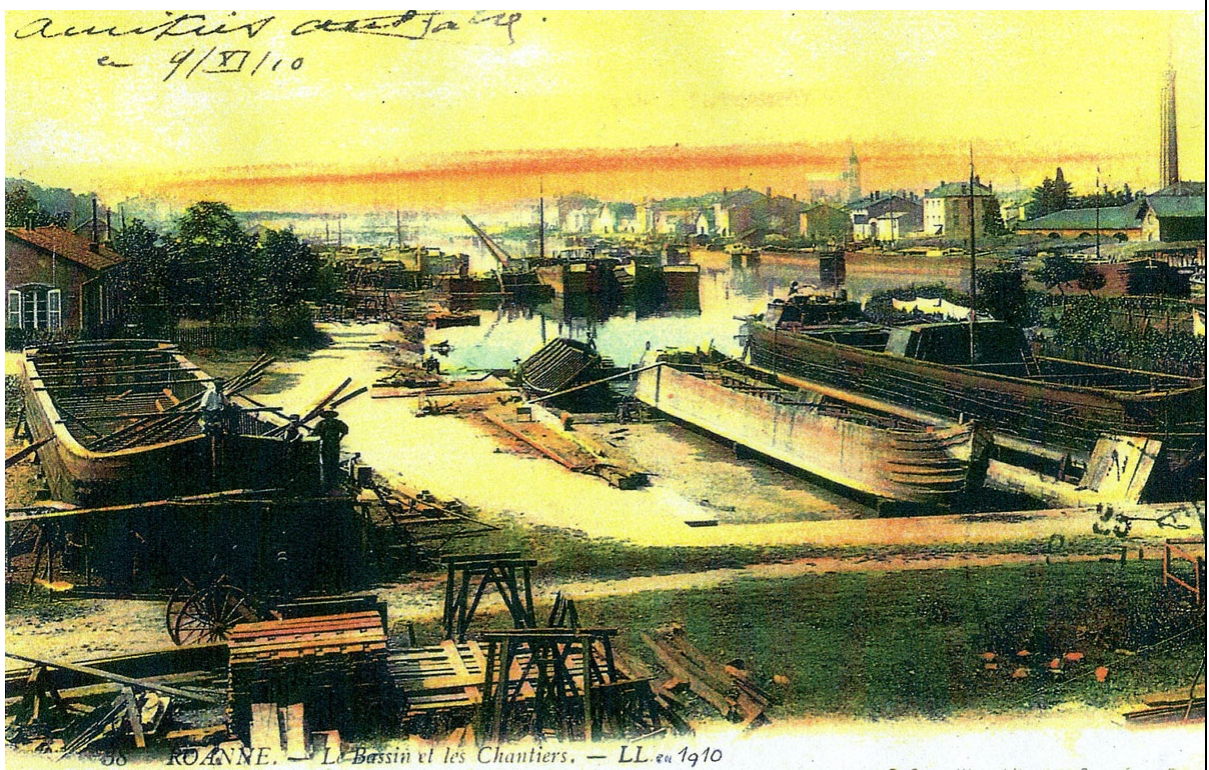
<sup>19</sup> LABASSE Jean: « Quelques aspects de la vie d'échanges en pays Roannais »

<sup>20</sup> DESAUNAS A. et SIMOND P., op. cit.



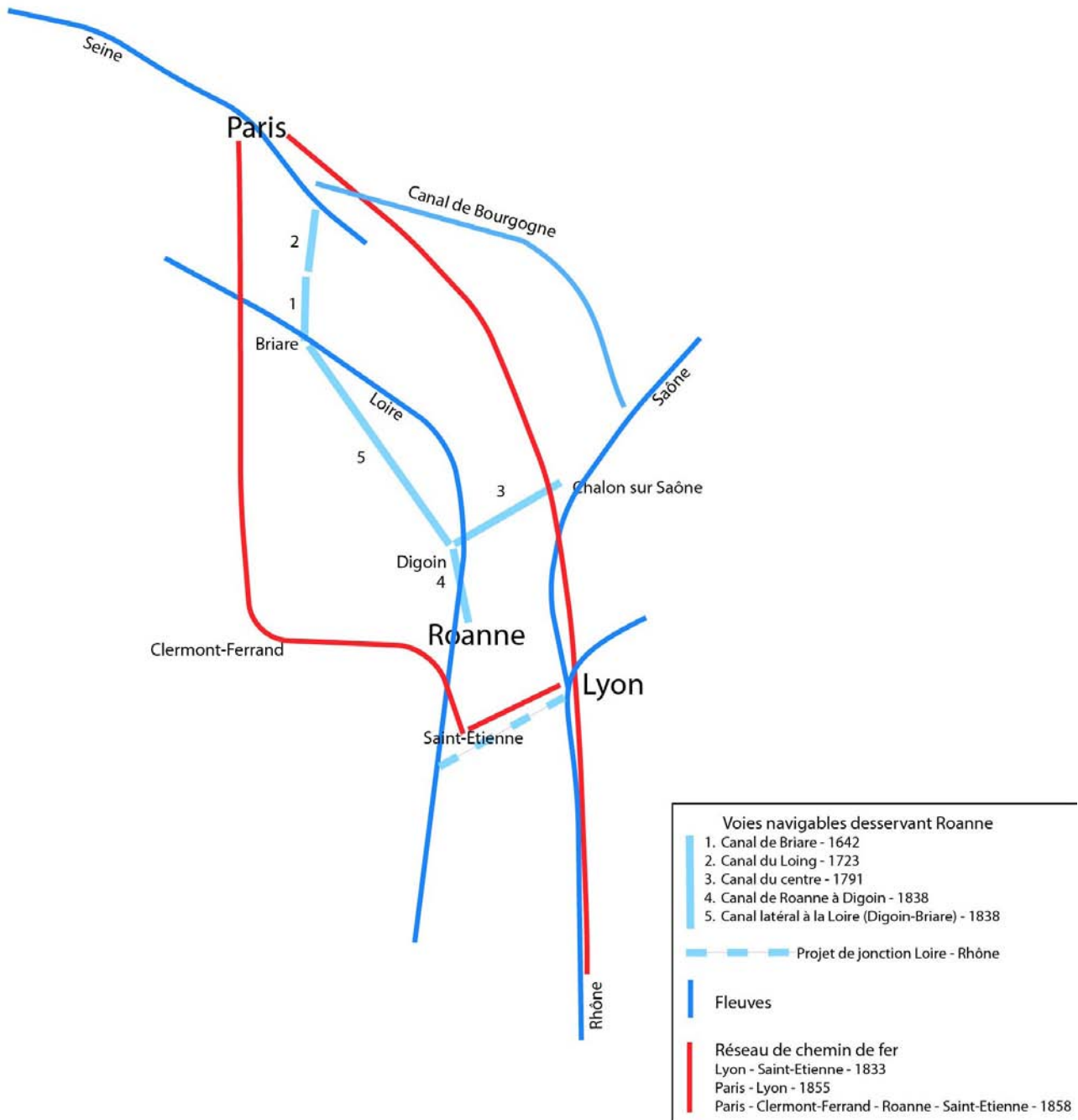


Vue aérienne du port de Roanne - non datée (approx. mi-XXe) Source : capitainerie du port de Roanne



ROANNE. — Le Bassin et les Chantiers. — LL. en 1910

Bassin et chantiers du port de Roanne - 1910. Source : capitainerie du port de Roanne



## Réseaux de voies navigables face au chemin de fer dans la région roannaise

Stéphane Autran

## Le projet avorté de canal de jonction entre la Loire et le Rhône signe le déclin de la navigation fluviale dans le Roannais

Faciliter le commerce est la raison principale qui pousse à l'imagination de ces aménagements. Les premiers projets datent de 1782, menés par l'ingénieur général des Ponts et Chaussées Gauthey<sup>21</sup>. Le conseil général de la Loire réclame le projet en 1821 et fait pression sur Paris pour relier les centres houillers de France afin de faire baisser les prix. Différents projets sont imaginés. Entre temps, le chemin de fer se développe. En 1838, l'ingénieur Belin, attaché au canal de Roanne à Digoin déclare que le canal de Saint-Etienne à Roanne devait être exécuté quelqu'en soit le coût.

En 1833, dès sa création, la chambre de commerce de la Loire réclame la construction du canal de jonction Loire – Rhône. Sous le Second Empire, les canaux ne sont pas privilégiés face au chemin de fer. Les charbons de Saint-Etienne ne sont plus compétitifs face à ceux de Sarrebruck ou aux houilles anglaises.

En 1879, la chambre de commerce presse le projet, le justifiant par les tarifs exagérés imposés aux industriels par la compagnie PLM. Selon la chambre « *aucun canal ne saurait être mieux justifié et seuls les produits des industries houillères et métallurgiques suffiraient pour lui donner un trafic supérieur à celui de la plupart des autres canaux Français* <sup>22</sup> ». Un « syndicat pour la défense de la Région Rhône et Loire au point de vue des transports » est créé en 1882 par le député Raymond et la chambre de commerce. Le syndicat exerce une pression politique et légitime techniquement la nécessité de créer le canal. Parmi ses membres, il compte le directeur de la compagnie des mines de Firminy. « *Depuis un siècle et demi, notre département réclame, sans pouvoir l'obtenir, la construction de ce canal, tandis qu'il s'en est construit et qu'il s'en construit encore dans d'autres régions plus favorisées du territoire Français.* <sup>23</sup> » La chambre de commerce note un effondrement de la métallurgie dans le département puisque la région ne peut plus recevoir de matières premières à bon prix. Les mines se voient concurrencées et n'alimentent qu'une partie du département alors que son champ d'action s'est autrefois étendu sur 43 départements. L'ensemble de l'industrie est exaspérée par les coûts de transport rendant ses produits non compétitifs en France et à l'étranger : « *N'est-il pas évident que la conséquence de ces agissements ne peut être que la ruine des industries de la Loire* ».

La région est très dévalorisée en aménagements de canaux. Le canal de Roanne à Digoin est fort utile à Roanne mais plutôt nuisible à la région de Saint-Etienne. Roanne bénéficie du charbon de Saône et Loire qui est moins cher que celui de Saint-Etienne. Selon ses promoteurs, l'épuisement des ressources naturelles n'est pas une raison valable pour empêcher le projet. La stagnation de la production proviendrait du non-raccordement de la région aux réseaux des canaux. Le comité des houillères estime que le coût de transport par canal serait divisé par deux.

Des projections parient sur un trafic de marchandises en forte hausse grâce au canal. L'aménagement permettrait aux combustibles minéraux du bassin de la Loire de reprendre une partie des débouchés sur Roanne, le Creusot et jusqu'à Paris. Le canal permettrait de relancer la production métallurgique. On prévoit globalement la hausse des tonnages de tous les types de matériaux transportés. « *Une voie de navigation nous placerait dans des conditions égales à celles dont jouissent les industries concurrentes. Nos industries pourraient alors soutenir la lutte, reprendre leur ancienne vitalité et recouvrer la prospérité dont elles ont jouie pendant les 75 premières années du XIXe siècle.* <sup>24</sup> »

---

<sup>21</sup> Dès 1760, un horloger lyonnais, François Zacharie imagine un projet monumental de 99 écluses visant à relier l'océan à la méditerranée. Le tracé de l'ouvrage passe par Givors, Rive-de-Gier, Saint Chamond, Saint-Etienne et Bouthéon. La première partie du canal Givors – Rive-de-Gier est construite en 1761.

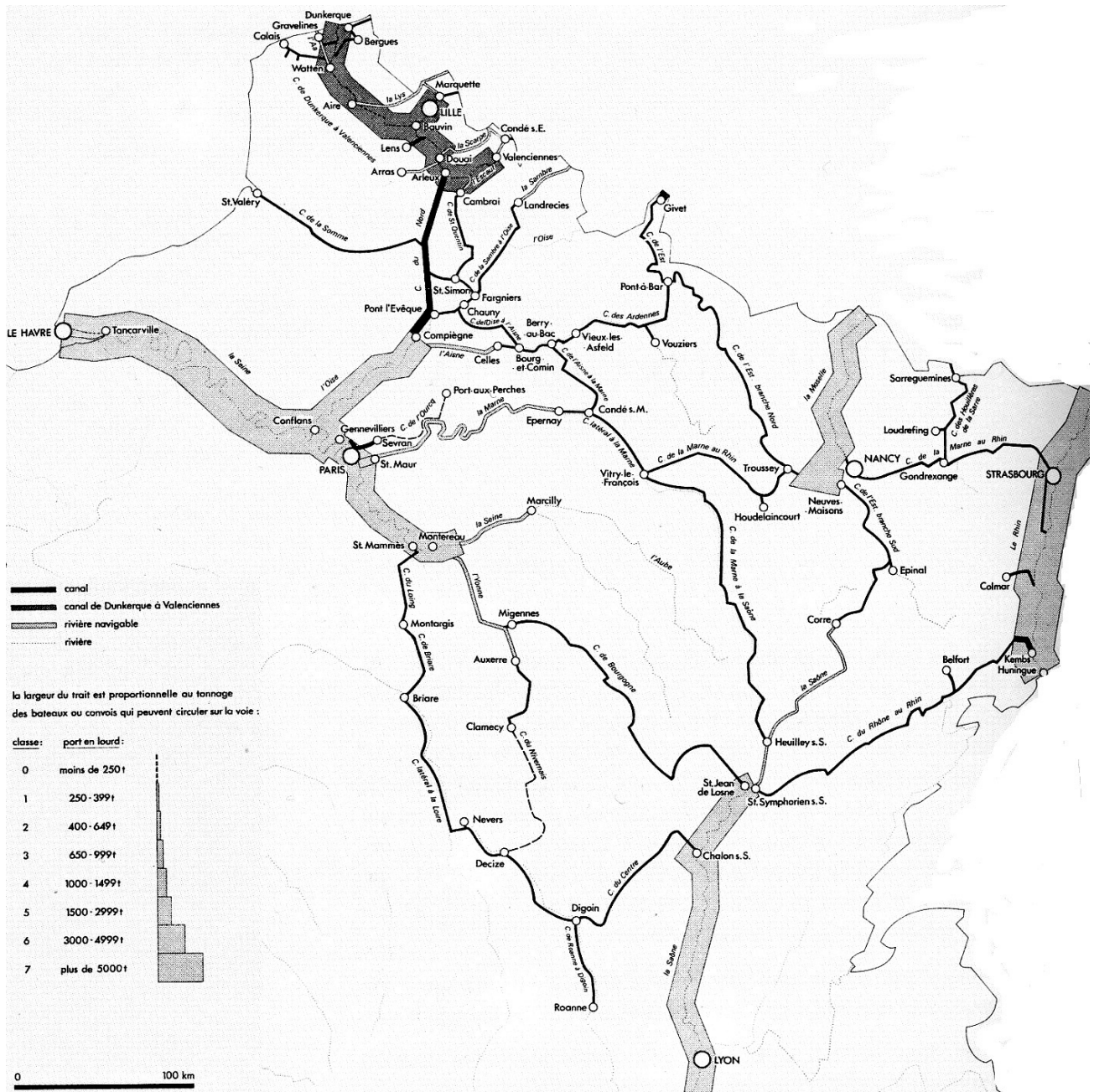
<sup>22</sup> Chambre de commerce de la Loire, Le canal de jonction de la Loire au Rhône : Roanne à Givors

<sup>23</sup> *ibid.*

<sup>24</sup> *ibid.*

La chambre d'industrie de la Loire édite un document en 1897 relançant le projet de liaison entre la Loire et le Rhône : « Vous avez reconnu que la construction d'un canal de jonction de la Loire au Rhône, allant de Roanne à Givors, était l'œuvre la plus importante, la plus urgente à réaliser dans l'intérêt de notre département et plus spécialement dans l'intérêt de notre centre industriel de Saint Etienne ».

Le rapport est approuvé par le président de la chambre d'industrie de la Loire, prête à s'engager



financièrement sur le projet. Le dossier est transmis aux Ministres du commerce et des travaux publics. L'Etat ne donnera pas suite, scellant la fin du développement économique de la région Roannaise en lien avec le Rhône et Lyon.

Classement des voies navigables selon les tonnages maxima acceptés – extrait Nord-Est de la France  
 Situé au terminus de la navigation sur la Loire, Roanne échappe aux grandes voies de navigation.  
 Source : « Un canal, des canaux », Ministère de la Culture, 1986

## Le déclin inéluctable du trafic fluvial au XXe siècle

La compagnie de navigation HPLM exploite un service de bateau accéléré entre Paris et Roanne jusqu'en 1936<sup>25</sup>. Dès les années 1960, « *les ports de Roanne connaissent une crise d'une ampleur sans précédent* <sup>26</sup> ». Ils subissent une concurrence acharnée du chemin de fer puis de la route. Le trafic régresse progressivement dès les années 50, passant de 256.000 tonnes en 1956 à 138.000 tonnes en 1969. Le livre blanc<sup>27</sup> préparatoire au schéma directeur prévoit un trafic de 50.000 tonnes pour 1975.

Du port arrivent des combustibles minéraux solides, des denrées alimentaires (tourteaux, sucre), des pâtes à bois et celluloses, des déchets pour la métallurgie, des matériaux bruts pour la construction, des objets manufacturés. Les produits arrivent de l'étranger ou du bassin parisien. La plus grande partie des marchandises débarquées dans les ports Roannais sont destinées à l'agglomération elle-même. La houille sert aux usines de l'agglomération, puis à l'usage domestique.

Dans les années 1960, les expéditions depuis le port concernent des trafics insignifiants, entre 1 et 3% du poids des arrivages. Le trafic sur le raccordement avec les voies SNCF du port s'effondre à la fin des années 1960. Il n'y a plus de relations entre le canal et le chemin de fer. Outre la mauvaise volonté de la SNCF, on souligne des causes structurelles à la désaffectation du transport par voie fluviale. Les marins ont un coût élevé en France. « *La concurrence du rail et de la route pèse lourdement sur les possibilités d'activité de la voie d'eau. On peut souligner, à juste titre, l'absence d'une coordination effective des divers modes de transport. A partir du moment où les tarifs pratiqués, dans le cadre d'un certain système de calcul des coûts, jouent un rôle déterminant, le canal se trouve souvent dans l'impossibilité de résister sur le marché* <sup>28</sup> ».

Les entreprises s'orientent vers des organisations privilégiant moins de stock ce qui favorise la route et la voie ferrée au détriment de la voie d'eau. Les liaisons fluviales sont possibles depuis Roanne en direction de l'Est, du Nord et de la région parisienne. Le port de Lyon est quant à lui disposé à recevoir les marchandises provenant des départements de l'Est et de l'Allemagne. La région Roannaise ne dispose plus du tissu industriel susceptible de faire appel à la voie d'eau. Saint-Étienne est desservie par le port du Rhône sur Givors. Le problème de la rupture de charge est souligné. La fermeture des houillères de Blanzay qui assurent 65% des arrivages de charbon en 1969 menacent de manière décisive le transport fluvial. Le fuel raffiné à Feyzin ne fera pas appel à la voie d'eau, transitant par pipe-line. Une évolution de la réglementation pourrait faire évoluer et redynamiser le trafic par voie maritime, par exemple « *si le transport par route de matières dangereuses était un jour interdit* <sup>29</sup> ».

On estime que la situation du canal de Roanne à Digoin va encore s'aggraver dans les prochaines années. Le livre blanc du SDAU<sup>30</sup> se montre pessimiste : « *l'avenir du canal de Roanne à Digoin est relativement incertain* ». Le déclin du port est jugé inéluctable à l'horizon des années 2000. Devant cet état de fait, il s'agit de repenser l'aménagement de l'espace portuaire devenu obsolète et sur-dimensionné. Compte-tenu des perspectives d'évolution de l'activité portuaire et fluviale, les planificateurs proposent de récupérer de 15 à 20 hectares du port pour réaliser une opération d'urbanisme. Le transport par la route est clairement privilégié par les aménageurs.

Des scénarios volontaristes imaginent de remplacer le transport de charbon par des produits agricoles pour l'alimentation du bétail. Les perspectives de transport par voie fluviale restent cependant bien sombres à moyen terme. Le port de Roanne doit être réorganisé en devenant plus modeste, en disposant par exemple

<sup>25</sup> LE SUEUR Bernard, La grande batellerie, 150 ans de la Compagnie Générale de navigation

<sup>26</sup> CRESAL, Les transports de marchandises au départ et à l'arrivée de l'agglomération de Roanne

<sup>27</sup> Livre blanc de l'agglomération de Roanne. Association pour l'établissement d'un schéma Directeur de l'agglomération de Roanne, non daté, années 1970

<sup>28</sup> Les transports de marchandises au départ et à l'arrivée de l'agglomération de Roanne, op. cit.

<sup>29</sup> ibid.

<sup>30</sup> Livre blanc de l'agglomération de Roanne. Op. Cit.

d'une zone de transbordement pratique, avec des terrains permettant le stockage tout en étant ouvert aux reconversions en cas de baisse du trafic. D'autres utilisations de la voie d'eau comme les loisirs sont des hypothèses envisagées. « *Le transfert du port de Roanne, dans le cadre de la restructuration urbaine de l'agglomération, devra, par conséquent, être effectué. Toutefois, dans l'intérêt même de la voie d'eau, il sera prudent de ne pas traiter ce problème indépendamment de l'évolution des autres modes de transports*<sup>31</sup> ». Malgré les difficultés actuelles et les incertitudes de trafic à moyen terme, « *il ne saurait être question de supprimer le canal Roanne – Digoin* ».

Les perspectives de développement de la voie d'eau sur le long terme sont d'ailleurs optimistes : « *Tôt ou tard, mais après seulement l'établissement du grand axe Rhin-méditerranée la liaison, par voie d'eau, Paris - Saône - Lyon sera améliorée. Le canal de Bourgogne avec ses 165 écluses sera abandonné et cette nouvelle ligne de relations s'établira par le canal latéral à la Loire et le canal du Centre (Chalon-Digoin). Quand les importants travaux nécessaires auront été accomplis l'agglomération de Roanne sera à 50 km du mouvement de trafic - très important - qui se produira entre la région parisienne et le confluent chalonnais avec l'axe Rhin-Méditerranée*<sup>32</sup> ». Plusieurs fois relancé, le projet de liaison à grand gabarit entre le Rhin et la méditerranée n'est aujourd'hui plus à l'ordre du jour. La navigation de plaisance semble être aujourd'hui le seul usage viable du réseau de canaux desservant Roanne.

---

<sup>31</sup> Les transports de marchandises au départ et à l'arrivée de l'agglomération de Roanne, op. cit.

<sup>32</sup> *ibid.*

## Bibliographie :

- Association pour l'établissement du schéma directeur de l'agglomération de Roanne, Livre blanc de l'agglomération de Roanne, 1972
- BONNAUD Paul, *La navigation à Roanne, sur la Loire et les canaux*, Editions de Borée, 2001
- CABOSTE Jean, *Roanne mémoire d'une ville*, Editions de Borée, 1995
- CABOSTE Jean, *Roanne, 1900-2000, cent ans de vie urbaine*, 2000
- Caisse nationale des monuments historiques et des sites, *Un canal, des canaux*, catalogue de l'exposition, Paris, 1986.
- Chambre de commerce de la Loire, *Le canal de jonction de la Loire au Rhône : Roanne à Givors*, séance du 16 février 1897
- Etude du CRESAL, *Les transports de marchandises au départ et à l'arrivée de l'agglomération de Roanne*, 1970
- DESAUNAS A. et SIMOND P., « *Roanne et la Haute Loire navigable* » Etudes Rhodaniennes, 1935, disponible sur site Internet Persée
- GONINET Marcel, *Histoire de Roanne et de sa région*, Editions Horvath, 1975
- LABASSE Jean, « *Quelques aspects de la vie d'échanges en pays Roannais* » Annales de Géographie, 1954, t.63, n°337, disponible sur le site Internet Persée
- PRAJOUX J., *Roanne d'autrefois à aujourd'hui*, Editions de la tour Gile, rééd. 2004
- ROBLIN Laurent, *Cinq siècles de transport fluvial en France*, Ouest France
- Le SUEUR Bernard, *La grande batellerie, 150 ans de la Compagnie Générale de navigation, XIXe et XXe siècle*, 1996, La Mirandole
  
- Sites Internet du Grand Roanne, de l'office du tourisme, Wikipédia

**Remerciements** à la bibliothèque du Musée des Beaux-Arts et d'Archéologie Joseph Déchelette et à la capitainerie du port de Roanne pour la fourniture des documents iconographiques historiques.