

Aperçu historique du canal de Givors

FRANÇOIS ZACHARIE (1709-1768) ET LE CANAL

Ses origines familiales sont ripagériennes mais afin de lui faciliter son négoce d'import-export, il vivait à Lyon avec sa nombreuse famille composée de trois fils et de quatre filles. Ses commerces d'horlogerie, quincaillerie et outillage allemand achetés à Paris et divers articles fabriqués à Saint-Etienne l'obligeaient à voyager.

Pour se rendre à la capitale, il s'embarquait sur le canal de Briare. C'est au cours de ses nombreux déplacements qu'il apprit à connaître les manœuvres des bateaux et surtout les travaux d'art de la navigation artificielle.

Quand il allait à Saint-Etienne, il empruntait la vallée du Gier. Sur son chemin, sa voiture était souvent immobilisée par divers charrois : mulets en longues caravanes chargés de houille, bœufs et chevaux attelés à des chariots emplies de fer, planches et marchandises diverses.

Il lui fut plus facile d'imaginer les avantages d'un transport par eau. François Zacharie reprit un premier projet de canal étudié par Alléon de Varcourt resté en suspend.

En 1745, il commence ses premières études sur le terrain. Ses frais s'élèvent à 150 000 livres. Trois importants personnages l'aideront à les régler : Guillaume Coustou (1665-1745), sculpteur du roi (1), Jacques Germain Soufflot (1713-1780) architecte du Panthéon et le beau-père (2) de Gabriel de Sartine (1729-1801), lieutenant général de police de Paris, secrétaire d'Etat à la Marine.

Les travaux débutent à Givors en 1763, après l'acquisition des premiers terrains. Voulant faire des économies, François Zacharie emploie de mauvais conducteurs de travaux. Citons les dénommés Salisson (3), ancien menuisier, ou Rave, premier commis et arpenteur à l'incompétence notoire. Il ira jusqu'à négliger les conseils de L'Allie, ingénieur du Roi, mis à sa disposition. Les difficultés sont si grandes que les travaux sont arrêtés à Saint-Romain en Gier.

Contestant le travail de maîtrise d'ouvrage de la Société du canal, celle-ci nomme à la tête des travaux l'un de ses actionnaires du nom de Guillaume Marie Delorme, architecte des Jardins de l'Académie des Sciences et Belles Lettres de Lyon, sans qu'il y ait d'amélioration reconnue. François Zacharie ne verra pas la fin de son projet. Il décède à Givors le 22 mai 1768 d'une crise cardiaque. Sa veuve remet au Roi la concession du canal.

GUILLAUME ZACHARIE ET LE CANAL

C'est son fils aîné qui lui succède par Lettre patentes royales du 30 septembre 1768. Il trouve des associés et, en 1770, il fonde la compagnie des Intéressés du Canal royal de Givors pour une durée de 60 ans, dans le but d'atteindre Rive de Gier et son bassin houiller. Le capital est de 72 actions de 15 000 livres dont 10 actions pour les bailleurs, 40 aux souscripteurs et 2 aux ingénieurs.

Demarie, inspecteur des Ponts et chaussées dirige les travaux. Un premier tronçon est mis en eau. Hélas ! les murs latéraux (4) d'une écluse s'effondrent et, lors d'une inauguration officielle, en 1776, en présence de plusieurs notables, une berge se rompt sous la pression de l'eau.

Le 22 août 1779, la compagnie des Intéressés du canal est dans une situation critique. Jacques Necker, directeur général des finances, vient au secours de Guillaume Zacharie. Il double les tarifs et assure à la concession une durée de 99 ans.

A l'inspecteur des Ponts et chaussées Demarie, succèdent les dénommés Vimar, puis Gauthey. Ce dernier insiste auprès de Guillaume Zacharie pour achever la jonction des deux fleuves Rhône et Loire. Malheureusement, il est sans argent et donne sa démission de la Compagnie du Canal (1780).

Un directeur est nommé au mois de mai de la même année. Il a pour nom Cailhava (5).

CAILHAVA PREMIER DIRECTEUR DU CANAL DE MAI 1780 AU 26 NOVEMBRE 1794.

Entre Givors et Rive de Gier, l'exploitation débute. Les bateaux ont un parcours de 15km500 et un dénivelé de 85 mètres à franchir représentant 28 écluses simples ou doubles. Sur leur parcours, ils rencontreront 5 ponts aqueducs, 19 chemins et un souterrain « le rocher Percé » d'une longueur de 171 mètres.

En 1788, le canal est érigé en fief avec de nombreux privilèges dont celui de la justice.

En 1789, débute la construction du barrage de Couzon « afin d'alimenter le canal en période de sécheresse ». Il sera achevé en 1812. C'est un barrage en terre avec écran en maçonnerie de la nature que l'on appelle « mixte ». Il a toujours été considéré comme un remarquable monument du Génie civil. Au centre du mur d'aval, les constructeurs ont gravé sur le marbre :



Rive de Gier - Hôtel de la Compagnie du Canal de Givors et son écluse. A droite le Gier

EXHAUSTIS TRIBUT LACUS ILLE CANIBALUS UNUAS NAUGIISQUE REFERT QUAM NEGAT OMNIS OPEM. (*Le barrage qui alimente ce canal et permet aux bateaux de naviguer*)

En dessous, on lit : « Commencé sous le règne de Louis XVI et parachevé sous celui de Louis XVIII par les propriétaires du canal de Givors - Syndics : M. le comte Laurencin du Marest-Devillers, Coulon, de la Rose et le Comte de Cibeins - Directeur : Cailhava – ingénieur M. Heinz ». Et à gauche du mur se trouve une plaque portant l'inscription suivante :

« Son Altesse royale, M. le comte d'Artois a daigné visiter ces travaux le 23 septembre 1814. »

A cette époque, la Compagnie du Canal fait de gros bénéfices. On compte 3 000 bateaux par an. Le trafic est de plus de 140 000 tonnes.

En 1792, à la fin du règne de Louis XVI, débute la construction du siège de la Compagnie du canal. Achevé en 1796, « Le palais » (6) est devenu l'Hôtel de ville de Rive de Gier. Sa masse est imposante. Elle se compose de 36 fenêtres sur la façade principale (7) réparties sur deux étages et séparées, pour moitié, par un pavillon central en exergue. Ce pavillon possède un balcon au premier étage et 9 fenêtres sur 3 étages. Au sommet du toit, un petit édicule renferme une horloge. Au rez-de-chaussée, les portes et fenêtres sont surmontées d'un arc en plein cintre. Bel appareillage de pierres et de chaînage.

Dans cet édifice, il faut remarquer l'architecture au rez-de-chaussée du pavillon central orné de huit colonnes supportant une voûte élevée à 2,60 mètres au-dessus du plan d'eau (à l'époque). Cet ensemble occupe toute la largeur du bâtiment et fait penser à l'œuvre de l'architecte Claude Nicolas Ledoux (1736-1806), constructeur des salines d'Arc et Senans dans le Jura.

Le 3 décembre 1831, le Roi Louis Philippe accorde à perpétuité la concession et autorise le prolongement du canal à La Grand-Croix (8), devenu depuis 1828 un centre minier important, non par sa surface d'exploitation, mais par l'épaisseur de la grande couche, atteignant à certains endroits, une hauteur de 15 mètres.

Les travaux seront achevés en 1839, après le creusement d'un bassin embarcadère de 100 mètres de long sur 40 mètres de large (9). Que reste-t-il aujourd'hui de ces travaux ? Pour le savoir, il faut traverser le beau parc de La Platière qui s'étale sur sept hectares et se diriger jusqu'au Gier.

On rencontre d'abord un barrage semi-circulaire « la levée » construit en blocs de pierres de tailles que l'on appelle « cadettes » (10). Cette construction est motivée par l'obligation d'obstruer le cours naturel du Gier, rendue obligatoire afin d'emmener l'eau dans le canal et le bassin embarcadère. Or, deux industries utilisant la force hydraulique étaient situées dans ce secteur, à savoir :

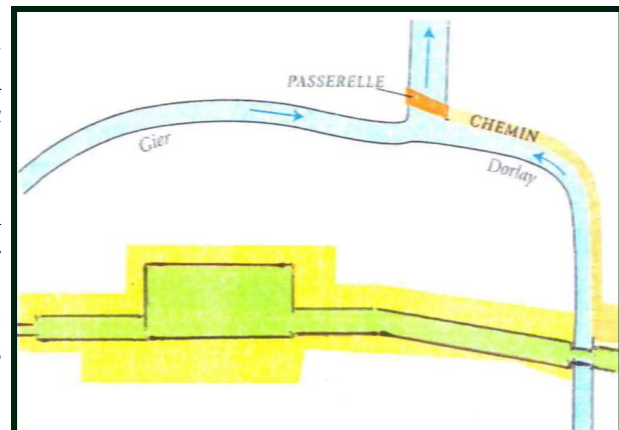
Rive gauche : le moulin à farine Chevillon (devenu Chavillon), transformé en atelier métallurgique Bajard, spécialisé dans la fabrication des instruments aratoires destinés aux possessions coloniales de la France.

Rive droite : le moulinage Peyre, successeur Joseph Bonche et ses descendants (Moulinage de la Rive).

A partir de ce barrage, deux biefs sont creusés, chacun d'eux régulé par une vanne de captation. L'atelier Bajard disparaît avec son bief. Il reste celui du moulinage de la Rive que nous suivons pour arriver aux derniers travaux du terminal du canal de Givors.



LA GRAND-CROIX : Ancien moulin à farine Chevillon (Chavillon) devenu usine Bajard.
Au premier plan l'un des trois bassins pour l'alimentation hydraulique.



La Grand-Croix. Le bassin embarcadère (100m x 40m) se situait approximativement à l'emplacement de l'usine Tardy et à l'arrière du Puits de Frontignat - Cliché Cerpi 2006

Avant d'emprunter le passage piétonnier qui enjambe la rivière, au-dessus d'un arc en plein cintre orné d'une double rangée de briques, on voit le mur fermant la boucle du cours naturel du Gier avec, à droite, une muraille. Elle comporte une double saignée verticale. Peut-être, est-ce là en prévision d'un sas de fermeture du canal et une perspective de création d'une écluse ou d'une double écluse pour accéder jusqu'au barrage.

En se penchant légèrement au-dessus du muret du passage piétonnier, on peut voir couler, en parallèle avec le chemin, l'eau du bief d'alimentation du bassin du Moulinage de la Rive. En contrebas, la vue sur le canal, est spectaculaire. Elle l'est aussi au-dessus du parapet d'un chemin conduisant autrefois à un passage à niveau. Malheureusement, la végétation est trop dense. Il faut alors se rendre près du garage Chambon pour une meilleure visibilité.

Comme on peut en juger, après avoir vu le site (classé) du Rocher Percé de Tartaras, pas de chemin de halage où marchaient les haleurs (ou margoulins) au XVIIIe siècle. La révolution industrielle en cette première moitié du XIXe siècle était en marche. La compagnie du canal de Givors l'avait compris.

En effet, déjà en 1774, Claude Jouffroy d'Abbans naviguait avec succès sur le Doubs avec son pyroscaphe, bateau à vapeur équipé de roues à aubes et, en 1803, l'américain Robert Fulton (11) faisait fonctionner son bateau sur la Seine en présence de plusieurs membres de l'Institut.

En 1844, le pont canal qui enjambait le Dorlay à la limite des communes de la Grand-Croix et de Lorette est emporté par une crue du Gier. Remplacé par une bache en bois, il est à nouveau détruit en 1851. La Compagnie du canal se résoudra à abandonner cette section du canal et le bassin embarcadère.

En 1845, la Compagnie des mines de la Loire « hérita » du canal de Givors par un bail de l'ouvrage et de toutes ses dépendances moyennant une redevance.

En 1854, l'exploitation du canal est faite par la Société des Houillères de Rive de Gier. La crue de 1872 réduisit les transports à l'ouest de Rive de Gier et le service, apporté par le chemin de fer, contribua à diminuer l'activité du canal, aboutissant à son abandon définitif en 1878.

Racheté par l'Etat en 1886, entretenu pendant plusieurs années, il est « déclassé voie navigable » en 1926. Privé d'entretien, à l'exception de ses deux grands bassins consacrés aux joutes, le canal de Givors disparaîtra partiellement démoli et enfoui lors de la construction de l'autoroute vers 1960.

Pour notre histoire locale, il était intéressant de rappeler ces souvenirs. Peut-être le jour viendra où la partie située sur la commune de La Grand-Croix sera mise en valeur avec notices explicatives sur le canal.

C'est un souhait à faire et le rappel du projet d'un homme un peu fou nommé François Zacharie.

BIBLIOGRAPHIE

Histoire de Rive de Gier par C. Chomienne – 1912

Rive de Gier : une ville précoce de la première révolution industrielle par Félix Lardon – 1979

Bulletin municipal n°20 : histoire locale : François Zacharie et le canal de Givors par Gérard Manet, Maire de Tartaras – 2005

Tartaras et le canal de Givors par le CERPI (Centre d'Etudes et de Recherche du Patrimoine Industriel du Pays du Gier)

Notes de l'auteur : Visites diverses pour les guides animateurs du Parc du Pilat et la société d'histoire des Amis du Vieux Saint-Chamond.

(1) Œuvre maîtresse : les chevaux de Marly

(2) Mention des archives

(3) Un de ses contemporains dit de lui : « C'était un homme très habile à tirer un niveau de pente quand il apercevait au bout du rayon visuel une bouteille de vin. »

(4) Appelés « bajoyers » (de bajoue - joue)

(5) Il le resta 51 ans. Le canal mis sous séquestre par Javogue à la Révolution, Cailhava émigra en Suisse pour reprendre la direction de la compagnie le 6 novembre 1794.

(6) Ainsi appelé dans les archives

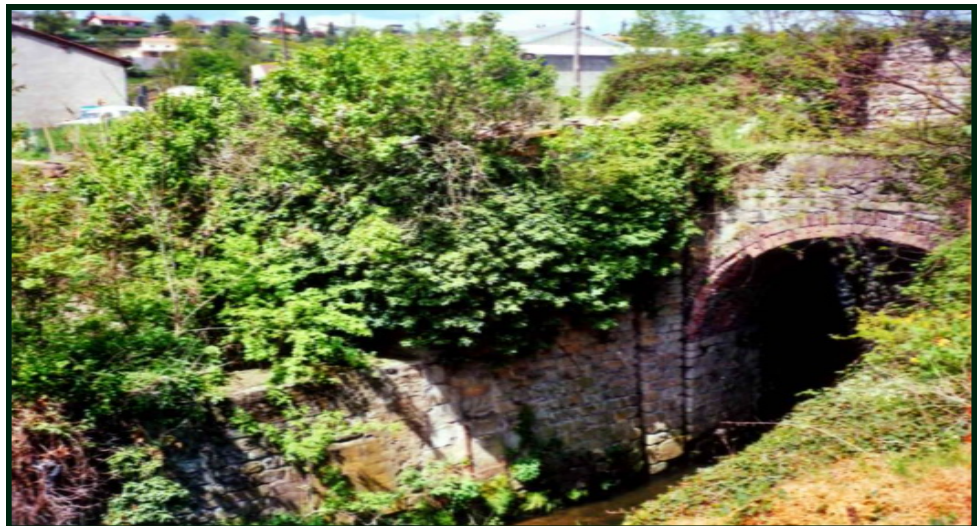
(7) Tournée face au bassin embarcadère, ou port de Rive de Gier

(8) Territoire dépendant de Saint-Paul-en-Jarez

(9) Il se situait à l'arrière du puits de Frontignat. On le voit très bien sur un document photographique daté de 1890, conservé dans le bureau du maire de la ville.

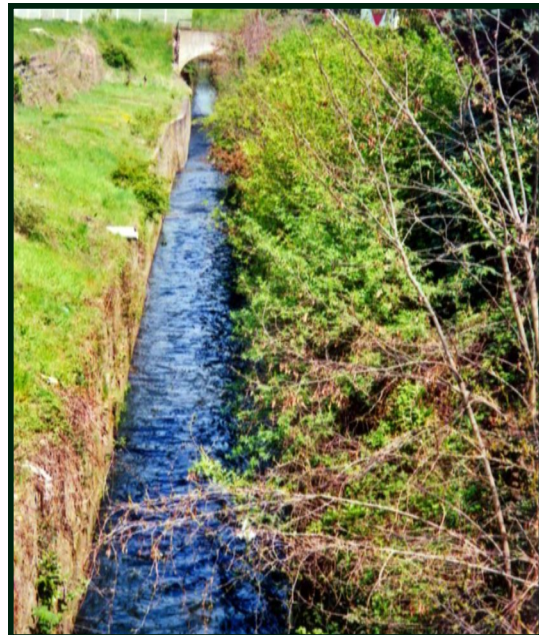
(10) Elles proviennent de l'Ain où on les trouve en grande abondance. L'écluse du canal à Lorette et La Charité, à Saint-Etienne sont construites dans le même matériau.

(11) Il est considéré comme l'inventeur du bateau à vapeur.



La Grand-Croix - Derniers travaux effectués en 1839 par la compagnie du Canal de Givors avec à gauche, le mur obstruant le cour naturel du Gier. A droite, les deux saignées verticales en prévision d'un sas de fermeture du canal. Au dessus de la voûte en plein cintre, ornée de briques, se trouvent le passage piétonnier avec, en parallèle, le bief d'alimentation du bassin du Moulinage de la Rive (à gauche de la photo).

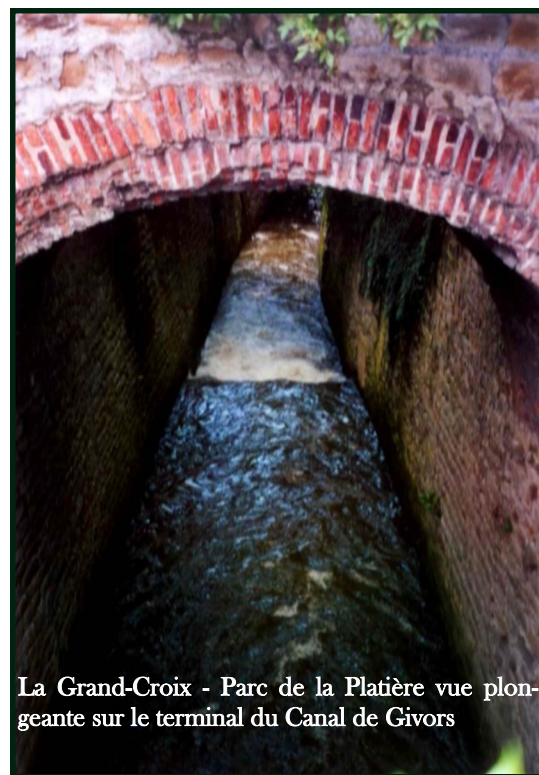
La Grand-Croix - Le Moulinage de la Rive (Mai 1996)



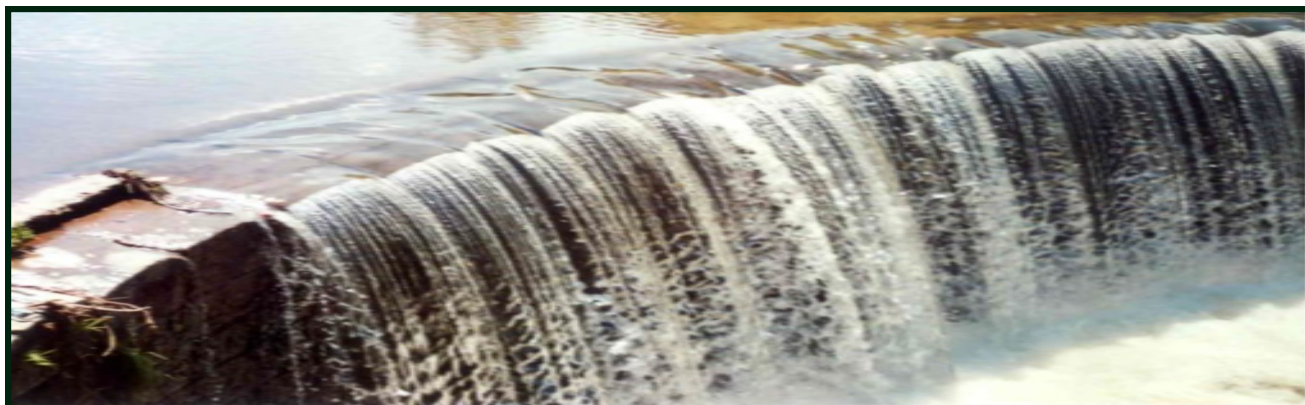
La Grand-Croix - Reste du Canal de Givors



Le rez-de-chaussée du pavillon central de l'hôtel de la compagnie du Canal, dit « Le Palais »
Ce passage décoré à ses extrémités de quatre colonnes jumelées par paire, avec chapiteaux en tailloir supportant une voûte en plein cintre, permettait aux bateaux de quitter le port de Rive de Gier pour se diriger, sur Lorette et sur un pont canal établi sur le Dorlay, arriver au bassin embarcadère de la Grand-Croix point final de leur course.



La Grand-Croix - Parc de la Platière vue plongeante sur le terminal du Canal de Givors



Parc de la Platière

Barrage semi circulaire sur le Gier dit « la levée » édifié en cadettes (provenance de l'Ain).