

Introduction

Dépliez une carte de France et prenez une règle. Recherchez la plus courte distance qui relie le fleuve du Rhône à celui de la Loire. Sur quelle ville tombez-vous ? Saint-Étienne.

À partir de là, imaginez comment joindre les deux fleuves par une voie navigable. Les vallées du Gier et du Furan apparaissent alors comme deux candidates, complémentaires et naturelles, pour accueillir un canal.

Afin de faciliter l'acheminement, vers la capitale ou vers Lyon, des richesses du bassin houiller stéphanois, de nombreux ingénieurs ont été amenés à suivre ce raisonnement.

Barthélemy-Alléon de Valcours, ingénieur et ancien navigateur, fut, en 1749, le premier promoteur du canal de jonction entre le Rhône et la Loire. Faute d'appui en haut lieu, son projet fut abandonné dès 1751.

Zacharie Lainé

François Zacharie, maître horloger à Lyon, né en 1709 et père de sept enfants, vit en ce projet des montagnes d'or. Il fut donc l'initiateur des travaux. Après avoir lancé des études en 1745, il obtint, le 6 septembre 1761, malgré de fortes oppositions, des lettres patentes qui lui accordaient de construire, à ses frais, le premier tronçon de Givors à Rive-de-Gier et la concession de l'ouvrage pour quarante années.

Ainsi commença l'épopée tumultueuse du canal de Givors, qui fut aussi appelé, en ses débuts, canal des Deux-Mers, pour finir, en 1970, sous le bitume de l'autoroute A47. À travers une collection de cartes postales anciennes, de photographies des vestiges actuels, des ressources IGN et d'archives, nous allons faire revivre en image le canal pour en remonter le cours, de Givors jusqu'à La Grand-Croix.



(Archives municipales de Givors) Le jeton du canal de Givors, œuvre de l'artiste Benjamin Duvivier, était remis aux présents par les actionnaires, à chaque réunion des syndics. L'inscription « Ligerim rhodanus ardet » signifie « Pour la Loire, le Rhône brûle de désir ».



Ci-dessus, une ciselande, embarcation de bois fabriquée en amont de Lyon, à Seyssel dans l'Ain, telle que celles qui remontaient le canal de Givors. Ciselande, aussi appelée sisselande, sicelande, ou encore sapine, cheinarde ou Pé-nède, en fonction de son bois de fabrication. Ces embarcations étaient tirées le long du canal par les margoulines, noms donnés aux haleurs. Les chemins de halage étaient dimensionnés pour des hommes et non pour des bêtes de trait. Les mariniers, depuis l'avant du bateau, dirigeaient l'embarcation, et leur « harpie », sorte de perche, aidait à la progression.



Les ciselandes, d'environ 20 mètres de longueur sur 3 à 4 de large, capables de porter une charge de une à trois tonnes, après avoir redescendu la vallée du Gier, remontaient le Rhône grâce à des remorqueurs à vapeur. Elles étaient conçues pour passer les écluses du canal qui mesuraient 22,5 mètres de long sur 4,65 de large, à l'exception de la première, celle qui donnait sur le Rhône, avec ses 35,6 mètres par 6,5.

1

De Givors à Saint-Romain-en-Gier

Le projet de François Zacharie, qu'il avait baptisé canal du Forez, partait de Givors puis se déroulait sur 56 kilomètres. Il remontait le Gier et son affluent, le Janon, tout en passant par Saint-Étienne pour descendre le cours du Furan et aboutir sur la Loire, vers Andrézieux.

En outre, les lettres patentes du 6 septembre 1761, en vue de travaux futurs, stipulaient l'obligation de construire à Patroy, près de Saint-Étienne, un réservoir d'eau pour l'alimentation du canal. L'intention du gouvernement ne s'arrêtait donc pas à ce premier tronçon de Givors à Rive-de-Gier.

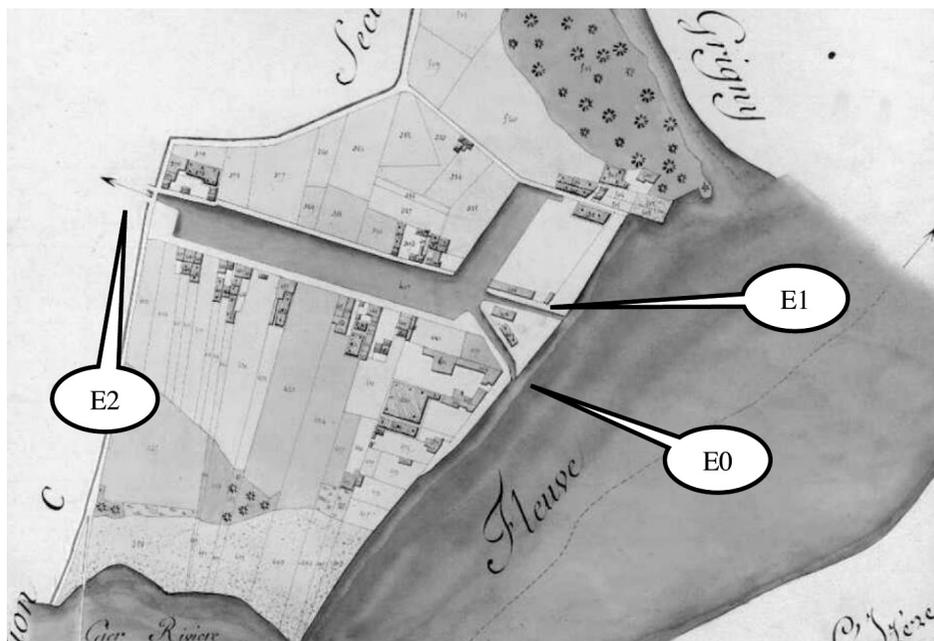
En 1761, les travaux commencent. Zacharie travaille pendant près de huit ans à l'établissement du canal. Il rencontre de nombreux déboires. Déboires tout d'abord financiers : ayant dépensé prématurément le budget prévu, les prêteurs menacent d'arrêter les travaux. Puis, déboires techniques : en 1764, lors d'une mise à l'eau dans la première section, un des murs de bajoyers d'une écluse s'écroule.

En 1766, Zacharie, afin de rassurer ses créanciers, lance l'inauguration de son premier tronçon de Givors à Saint-Romain-en-Gier, à grand orchestre. Ce jour-là, l'eau rompt les berges et le cortège doit quitter précipitamment le bateau...

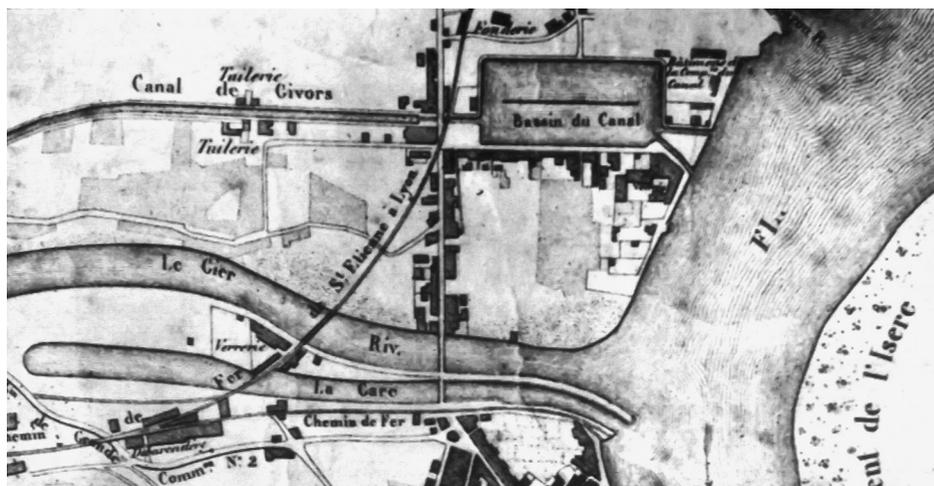
Le 22 mai 1768, une crise cardiaque emporte Zacharie, ruiné, terrassé par le surmenage et la déprime.



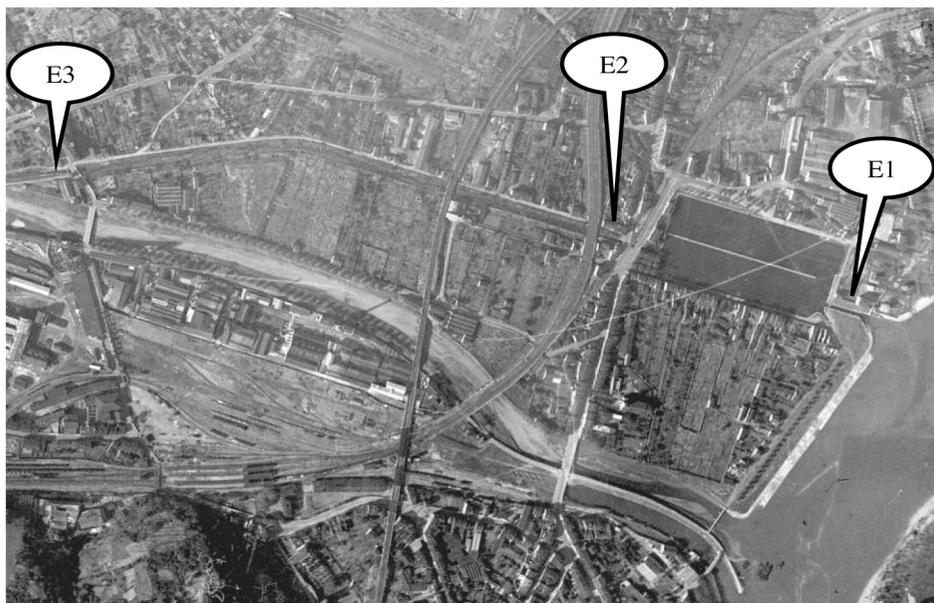
Sur ce document du chemin de fer, datant de 1837, le rail côtoie le canal au niveau du bassin de Givors. Mais, nous le verrons plus tard, le chemin de fer supplantera la navigation sur le canal.



Extrait du cadastre de Givors de 1808 (3 P 2610 - Section D, (1-520) Saint-Martin-de-Cornas, Archives départementales du Rhône). Forme originelle du bassin qui mesurait 260 mètres de long. E0, E1 et E2 représentent les écluses. Tout au long de l'ouvrage, les écluses seront repérées ainsi, avec leur numéro d'ordre. Nous atteindrons le numéro 43, à La Grand-Croix.



En haut de ce plan datant de 1845, dessiné par Rembielinski, nous apercevons toujours la double entrée à partir du Rhône, mais le bassin du canal s'est élargi et converti en gare d'eau (1812). Ensuite le canal se poursuit le long de la rue des Tuileries.



(Source IGN : photographie aérienne de 1942, en licence « information publique librement réutilisable »). On notera sur ce cliché qu'il ne reste qu'une seule entrée au bassin.

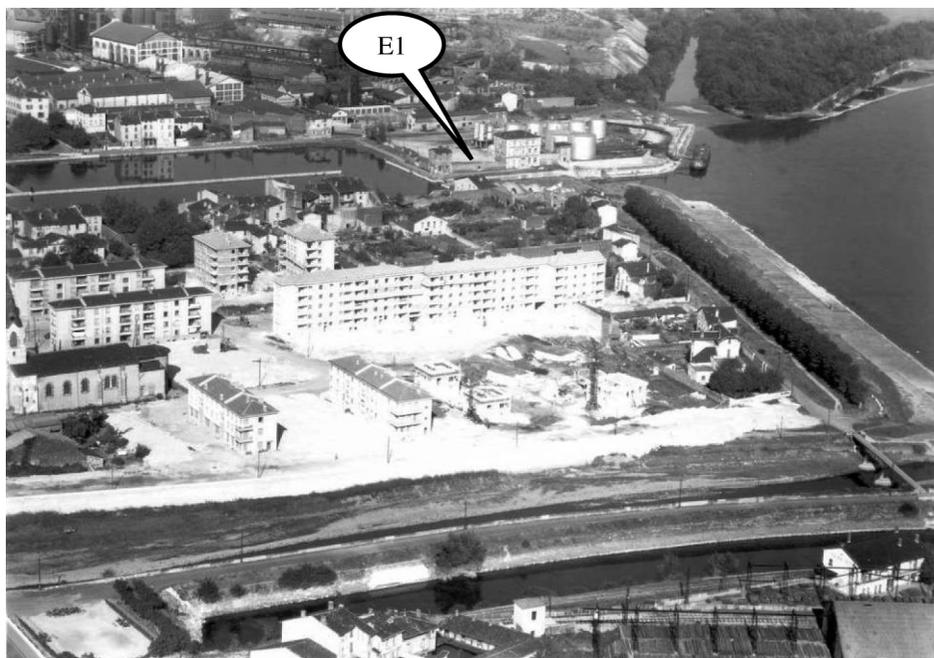


(Photographie Yves Chapuis)

*De nos jours, au bout de la flèche, tout ce qu'il reste du bassin.
L'autoroute suit rigoureusement, dans Givors, le tracé du canal.*

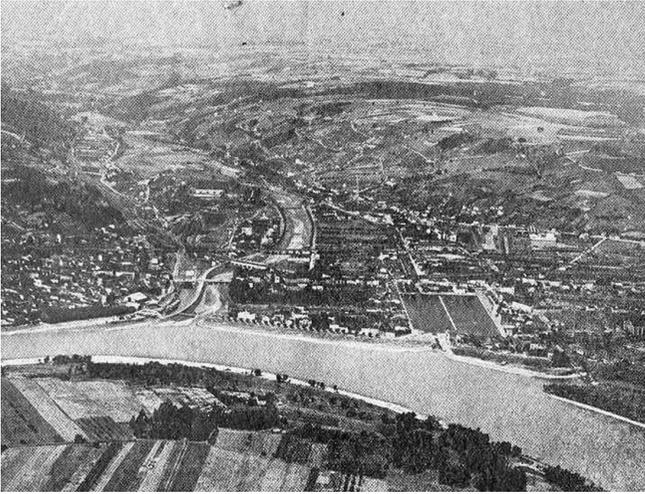


Photographie prise à partir du quartier des Hauts de Givors. À droite, l'entrée du bassin du canal et quelques bateaux accostés sur les quais du Rhône.



(Archives municipales de Givors)

Le quartier de Givors-Canal en construction, coincé entre le canal et le Gier. En arrière plan, avec son quai sur le Rhône, la société du Port Pétrolier de Givors.



*(Archives municipales de Givors)
Vue aérienne de 1930 sur Givors.
On distingue, à droite, le bassin, le canal qui suit la vallée du Gier, et à gauche, l'embouchure du Gier.*



Commençons la remonté au fil de l'eau. Le premier vestige du canal que l'on rencontre, juste à droite de l'autopont de l'A47 qui traverse le Rhône, est la maison du bassin, bureaux de la gare d'eau du canal de Givors, entièrement rénovée. Les façades et les toitures de cette ancienne maison du canal sont inscrites à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques.

Coordonnées GPS : N 45.590333 – E 4.775423