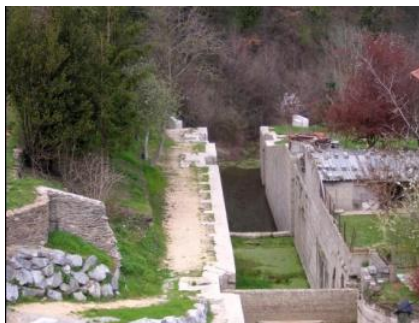
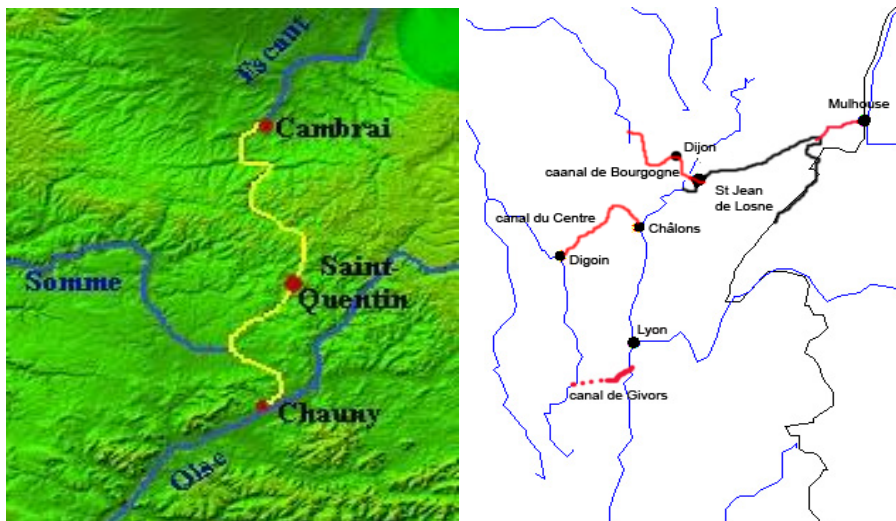




Les Canaux sous Louis XVI

*Exposé fait devant la SSN en mars 2011
par Philippe Bouchet*

Au fur et à mesure du développement des activités industrielles, la nécessité de communication entre les régions est de plus en plus pressante durant le 18^{ème} siècle. La seule possibilité réside dans le transport par voie fluviale. Certains canaux comme celui du Midi ou celui de Briare permettent de faire transiter les céréales à travers les régions de France concernées, mais de nouvelles activités économiques vont accélérer la construction de canaux projetés le siècle précédent mais non réalisés faute de moyens et de motivation. L'utilisation de la houille découverte en Flandres, en Picardie à Saint-Etienne et dans le Charolais va inciter les gouverneurs de ces régions à effectuer les creusements de canaux. Louis XVI qui y est très favorable va fournir une partie des crédits et les provinces vont faire le reste. Pourtant il est un canal qui ne doit rien aux pouvoirs publics, car il est entièrement réalisé par un groupe d'investisseurs privés. Il s'agit du canal de Givors.



Le Canal de Givors

La conception de ce canal correspondait au désir de raccorder le Rhône et la Loire. La distance entre les deux lits est d'une soixantaine de kilomètres, mais le relief est accidenté. Le cours du Gier, un affluent du Rhône est utilisé pour ce faire. Dans un premier temps, il est canalisé entre Givors et Rive de Gier avec une seule écluse et un tunnel de 162 mètres de long. Ce tronçon est inauguré en 1781.

La double écluse du canal de Givors

Il a fallu trente ans à François Zacharie, son promoteur pour le réaliser. Après de nombreux déboires, l'exploitation commence dès 1780 et devient rentable avec l'exploitation de la houille dans le bassin minier de Rive de Gier. La Société émet alors un jeton gravé par Duvivier pour commémorer cette réalisation.



Jeton du Canal de Givors par Duvivier
Argent, 32 mm 14,5 grammes

Graveur	Benjamin Duvivier
Avers	LIGEREM. RHODANUS. ARDET. Le Rhône et la Loire assis, se donnant la main et joignant leurs eaux. Signé D.V
Revers	CANAL DE GIVORS. 1784. Inscription en trois lignes

Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, ce canal va voir passer plus de 300.000 tonnes de charbon chaque année. Les bénéfices sont alors considérables et l'action passe de 1.000 à 200.000 francs. La tentative de le prolonger jusqu'à Saint-Etienne est un échec, car la vallée est très encaissée et la roche pourrie. Les effondrements sont trop fréquents et le canal s'arrête à Saint-Chamond.

Le Canal de Saint-Quentin

Il s'agit de réaliser un canal de jonction entre la Somme et l'Escaut. Les industriels parisiens sont intéressés par le charbon dont on vient de découvrir de grands gisements en Artois et dans les Flandres. Par rapport au bois, la pouvoir calorifique est cinq fois supérieur et l'exemple anglais est là pour inciter les industriels à l'utiliser à la place du charbon de bois. Le canal de 92 kilomètres entre Chauny et Cambrai est réalisé conjointement par les provinces de Picardie et d'Artois avec la bénédiction du Roi et celle de son frère, le Comte d'Artois.



Médaille de jonction de la Somme
à l'Escaut par Dupré

La première partie est le fait d'un riche financier, Antoine Crozat, Marquis de Chatel. En 1738, 13 km sont achevés. Le Roi Louis XV reprend les travaux et en 1776, le canal arrive à Saint-Quentin. Louis XVI intervient alors pour faire les 51 km restant.

Pour marquer le début des travaux, une médaille est frappée en 1738.

Le terrain est difficile et les fonds manquent. Lors de la reprise des travaux en 1785, on a bon espoir de le terminer en cinq ans. Il sera achevé trente ans plus tard en deux tronçons

Canal de Saint-Quentin. — Ce canal si intéressant pour la communication de la Somme avec l'Oise a été commencé par Louis XV. Les travaux ont été continués sous Louis XVI. L'Empereur les a fait reprendre, et les a étendus de manière à établir une communication entre la Somme et l'Escaut. Ainsi prolongé, le canal de Saint-Quentin a été livré à la navigation à la fin de 1810; et les six premiers bateaux partis de Cambrai sont arrivés à Paris, avec un chargement de charbon de terre en novembre 1810. Ce canal a coûté, depuis la reprise des travaux, environs dix millions ; et il reste encore à dépenser, en ouvrage de perfectionnement, à peu-près cinq cents mille francs.

Le canal de Bourgogne

Dés le début de son règne Louis XVI est convaincu par Turgot que la bonne marche du royaume dépend de la libre circulation des céréales. La France est un pays agricole qui est soumis à des aléas climatiques qui provoquent des excédents de production dans le nord, quand il y a déficit dans le sud et vice versa. Les rois précédents l'avaient compris, mais ils n'avaient pas réalisé les jonctions entre les quatre fleuves que sont la Loire, le Rhin, le Rhône et la Seine. Louis XVI va s'attaquer à ce problème en lançant un programme de grands travaux sur ces chantiers. Un Lyonnais, François Zacharie avait déjà procédé à des travaux entre Givors et Rive de Gier pour permettre la liaison Rhône Loire. En 1781, le premier tronçon est inauguré (voir fiche). Il n'y aura pas de médaille célébrant cet évènement, mais seulement un jeton.

Le projet de jonction des trois bassins entre la Seine, le Rhône et le Rhin comporte deux ouvrages à partir de Saint-Jean-de-Losne sur la Saône.

Le premier doit relier Saint-Jean-de-Losne au Doubs, canaliser le Doubs et effectuer la jonction entre Montbéliard et Mulhouse. C'est ce que l'on appelle le Canal du Rhône au Rhin.

Le début des travaux en 1783 donne lieu à la frappe d'une médaille gravée par Benjamin Duvivier. On y voit à l'avant le Roi en buste habillé.

Le revers présente la Bourgogne assise sur un tertre élevé au-dessus l'urne de la Saône, entourée des dieux de la Seine, de la Loire et du Rhin, couchés sur leurs urnes leur montrant un caducée qu'elle élève au-dessus de sa tête et une corne d'abondance sur laquelle elle pose la main gauche. Les eaux jaillissantes de ces trois fleuves, se réunissent dans un même canal.



Le canal qui relie la Saône et l'Yonne est long de 242 km, comporte 189 écluses, un tunnel de 3.3 km et culmine à 378 mètres. Louis XVI inaugure les travaux en 1785 et fait frapper une médaille à cette occasion. Le canal sera entièrement terminé en 1832.



Le Canal du Centre

Le canal du centre , ci-devant de Charollais, formant la communication de la Loire à la Saône fut mis en régie intéressée dans les premiers mois de l'an 7 (*). Cette régie fut établie le 1^{er} prairial de la même année (20 mai 1799). Le conseil d'administration fit faire ce jeton pour les droits de présence à ses assemblées.

C'est à Digoin, bourg du département de Saône-et-Loire, situé sur la Loire, que s'embranche dans ce fleuve le canal de Charollais, qui, à son autre extrémité, communique avec la Saône à Châlons. C'est pour cela que les noms de Digoin et de Châlons sont indiqués sur le plan figuré sur cette pièce. Ce jeton a été gravé par Pierre-Joseph Tiolier.



N°. 887. Pl. 90. 20 Mai 1799. Jeton.
Le génie les réunit, Canal du centre.

- Graveur Pierre-Joseph Tiolier.
Avers Le Génie Les Réunit Pour L'utilité Du Commce.
A gauche , un Fleuve, couché, tenant une corne d'abondance, et appuyé sur un urne portant : Loire.
A droite, une Nymphé, assise sur des rochers, appuyée sur son urne, sur laquelle on lit : Saone.
Au milieu est un Génie tenant un plan du canal et des instruments de géométrie. On lit sur ce plan : Digoin—Chal (Châlans).
Exergue : Régie 1 Prairial An 7.
Sur le bord de l'exergue, à droite : TioLier. F. (fecit).
Revers : Dans une couronne de roseaux : Canal Du Centre Ouvert En SeptemBre 1792.
Pièce octogone [36m].