
Gilbert Gardes

Conférence Usine des Eaux
jeudi 17 novembre 2011

UN RÊVE INACHEVÉ

Le canal des deux Mers (dit de Givors)
des rives du Rhône à celles de la Loire,
de la Méditerranée à l'Atlantique

1760-1960

Le Canal des Deux Mers, ou Canal de Givors, est une entreprise titanesque dans l'esprit de la monarchie absolue qui entend rectifier la nature pour la soumettre au commerce en créant des fleuves artificiels appelés « canaux ».

Dans le cas du canal des deux mers, il s'agit tout bonnement de relier l'Atlantique à La Méditerranée en reliant le Rhône à la Loire par un canal débutant à Givors et finissant à Saint-Etienne-Andrézieux.

Aller de Lyon à Nantes par le coche d'eau ou transporter le charbon par de lourdes et nonchalantes *Sapines* était désormais possible... Entreprise ébahissante sinon éblouissante.

L'histoire de l'aménagement de ce gigantesque escalier d'eau que l'on creusa à contre-pente vainquant la loi naturelle de gravité par des écluses nombreuses, est celle de l'invention du second lien urbanistique (le premier étant l'aqueduc romain du Gier) entre Lyon et son « arrière pays ». Les vallées du Gier et de l'Ondaine pourvoyeuses de charbon, d'acier, de verre etc, sans lesquelles la capitale des Gaules n'aurait pu se chauffer, boire son vin ou son eau minérale, poser des carreaux à ses fenêtres pour accueillir la lumière, tirer sur son gibier ou repousser l'ennemi tudesque d'alors.

Sa construction s'étend de 1760 à 1838, par tronçons successifs à partir de **Givors**, mais s'interrompt au niveau de **La Grand'Croix**, laissant le rêve inachevé de faire de Saint-Etienne-Andrézieux le grand port intérieur français.

0 Caractéristiques

- Tracé : Vallée du Gier, rive gauche sauf Lorette / Grand'Croix, rive droite.

- Longueur :

La Grand'Croix à Givors 20,31 km.

Le Sardon / Rive-de-Gier : 2,34 km

Rive-de-Gier/Givors : 15,56 km

- Pente : la différence de niveau entre les extrémités est de 118,65 m

- Ecluses : nombres total 43. Givors / Rive-de-Gier : 35 (puis 34 à la suite de la suppression de la 7e).

Rive-de-Gier/Le Sardon : 8

- Dimensions :

1 Givors / Rive-de-Gier : L = 25,30 m l = 4,60 m. Ecluse de l'embouchure du Rhône : L = 35,38 m l = 6,50 m

2 Rive-de-Gier / Grand'Croix : L = 33,70 m l = 5,25 m

- Largeur normale 8 m (minimum de 4,70m)

- Largeur des biefs à deux passages : 12 m
- Chemin de halage : largeur de 2 m à 1,50 m
- Il n'existe pas de chemin de contre-halage
- Tenue d'eau : 1,88 m
- Alimentation en eau : Gier, réservoir de Couzon.

1 Les acteurs – œuvre collective

Inventeur promoteur François Zacharie (-1768) suivi par son fils Guillaume
Les amateurs (1^{er} tronçon)

Les ingénieurs du roi (généralité de Lyon) :

Nicolas Deville 1712-1770

De Marie (1727-)

Jean-François Lallié (1725-) et son fils Jean-Marie

Jean-Baptiste Vimar

L'architecte hydraulicien privé de l'académie de Lyon Guillaume Marie Delorme (tracé, Bassin RDG)
CHARLES HEINZ architecte hydraulicien privé, de 1777 à 1806, venu exprès d'Italie (Hôtel du Canal, réservoir, port intérieur de RDG)

Les directeurs de la Cie du Canal : Antoine Cailhava

Les syndics de la Cie comme le Comte de Laurencin

Joseph Rolland de Ravel, ingénieur (Poly. Ponts et Chaussées), prolongement RDG/Lorette

2 Chronologie du parcours

CONSTRUCTION

- Tronçon 1 Givors-Saint-Romain en Gier, 1760-68
- Tronçon 2 Saint-Romain en Gier- RDG, 1769-1780
- Ouverture à la navigation 1780
- Réservoir de Couzon 1789-1812
- Hôtel du Canal à RDG 1802-1808
- Tronçon 3 RDG – Le Sardon
- Tronçon 4 Le Sardon- Lorette 1834 -1838

DECONSTRUCTION (décadence lente et remblayage)

- abandon de l'idée de poursuivre, après 1844
- Arrêt de l'exploitation (tué par le chemin de fer) 1878
- 1886 achat par l'Etat
- 1917 début des remblais à RDG
- 1955 déclassement
- années 1960 remblais autoroute A 47

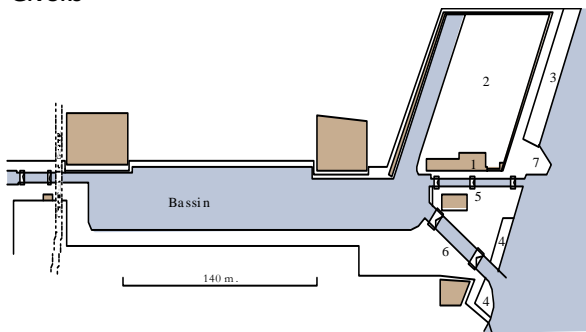
- 1995 inscription des restes survivants à l'inventaire des Mo Histo dont écluses n° 19-20 au Rocher Percé (Tartara)

Du creusement au remblaiement (années 1760-1960) deux siècles

CANAL DES DEUX MERS - Canal de Givors

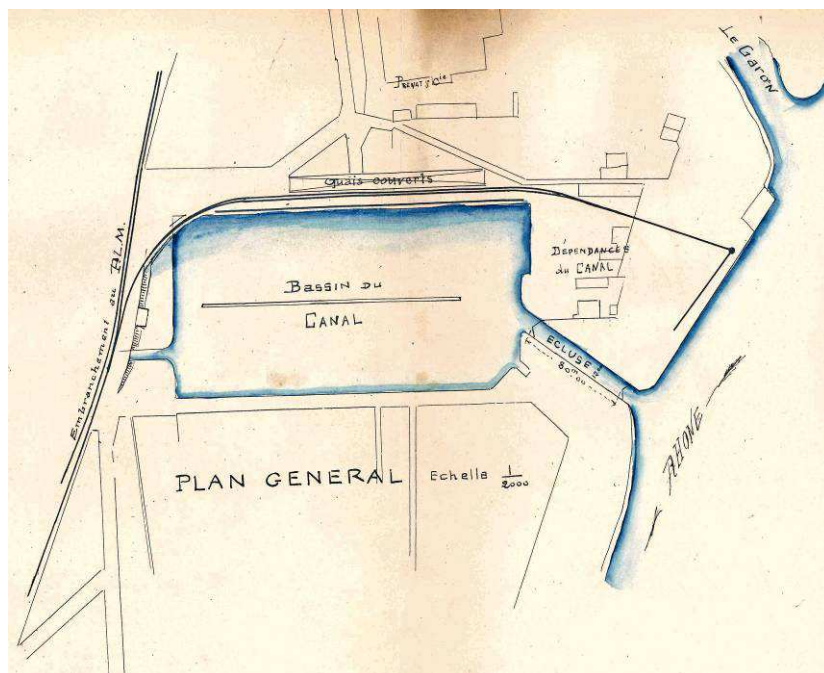
DESCRIPTION / De Givors à RDG49

GIVORS

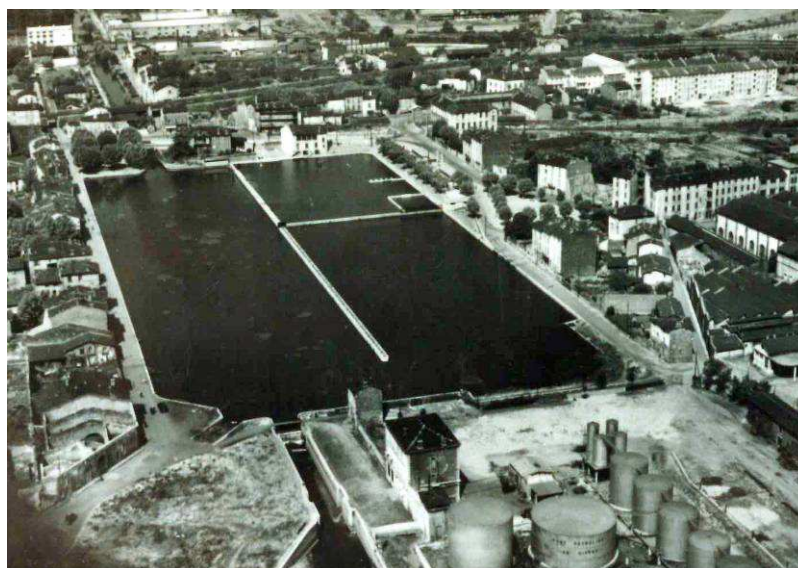


Embouchure du Canal de Givors dans le Rhône», 1807, d'après Carron, ENPC; 1 Bureaux. 2 Magasin. 3 Port en plan incliné. 4 Nouveau quai non terminé. 5 Vieille écluse. 6 Nouvelle écluse. 7 Estacade ou guide bateau.

AGRANDISSEMENT BASSIN



BASSIN VUE AERIENNE



B. A. HUBERT DE SAINT-DIDIER, CANAL DES DEUX MERS (DIT DE GIVORS), « PASSAGE DE LA ROCHE PERCEE », MINE DE PLOMB ET LAVIS SUR PAPIER, 6 JUIN 1837, LYON, MUSEE GADAGNE.

Cette section comporte des parties taillées dans le roc : la « Roche percée », passage voûté de 41 m de long ; une section dite de « La Gratte », longue de 171 m, large de 5 m, sans banquette de halage.

Prix fait du 30 avril 1777 pour F. L. Michaud, entrepreneur qui, « sur les profils de Delorme et les plans cotés de C. Heinz, ouvre le canal sur la partie dite de la Gratte, sur 143 toises de longueur et dix huit pieds de largeur, réduite à 15 pieds dans le fond et six pieds de profondeur, portion recrusée dans le poudingue. ». Achevé en 1780,



TARTARAS PARTIE CONSERVE, SITE DE LA ROCHE PERCEE ECLUSES, MAISON DE L'ECLUSIER



PRESENTATION, OUVERTE AU PUBLIC





« La pierre de taille des écluses, murs de port du Canal de Givors sont posés d'abord sur des calles de bois de sapin faites en forme de coin. Elles sont ensuite parfaitement fichées avec mortier de ciment [chaux], après avoir garni les joints de parement avec de la filasse. Après quoi on enlève les calles qui avaient été placées le long du parement (en soulevant légèrement la pierre avec des pinces) et on laisse reposer la pierre sur le mortier du fichage. L'on garnit ensuite le derrière de la pierre avec des échailles et l'on coule les joints jusqu'à ce que tout soit parfaitement plein.

L'appareil est le même pour tous les murs des écluses. Il est formé de carreaux et boutisses. Les pierres de couronnement sont assemblées males et femelles, au moyen de tenons circulaires.

La maçonnerie qui joint immédiatement la pierre de taille est exécutée en moëllons avec mortier de ciment. Le reste de l'épaisseur du mur est en maçonnerie ordinaire avec mortier de chaux et de sable.

Le rejointoyement des murs en pierre de taille est généralement fait en ciment [mortier], mais dans les culasses et les chardonnets de portée, on a employé un ciment particulier que l'expérience a démontré devenir très dur et dont voici la composition. Sur un quintal de limaille de fer : une livre de vitriol, une livre de verre blanc pillé, une livre et demi de litharge » , P. R. B. Cabrol, 1816, ENPC, ms 194 f° 11-18.

RIVE DE GIER CENTRE VILLE, PONT DU GIER 1841 PONT LEVIS (L = 2,50M) (ANALOGUES A MARIGNY CANAL DE BERRY – BRETEX CANAL DE LA MARNE





« SE REGARDANT AVEC LES YEUX CASSES DE LEURS FENETRES
Et se mirant dans l'eau de poix et de salpêtre
D'un canal droit, marquant sa barre à l'infini
Face à face, le long des quais d'ombre et de nuit,
Par à travers les faubourgs lourds
Et la misère en pleurs de ces faubourgs,
Ronflent terriblement usines et fabriques, »

Les Usines, Les villes tentaculaires, Emile Verhaeren, 1898.



DEMI LUNE DE LA BERTHELASSE 1947

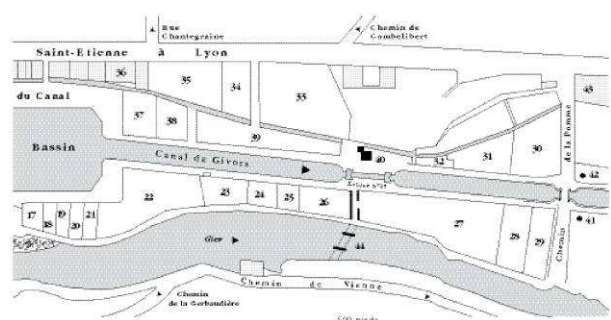
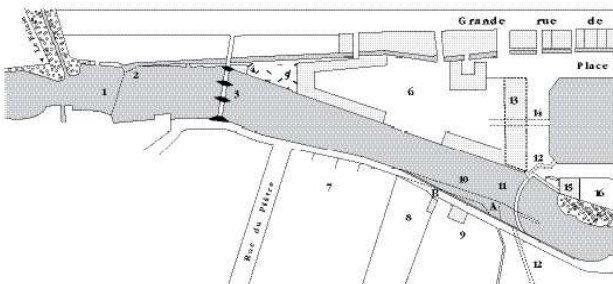


« Au long du vieux canal à l'infini,
 Par à travers l'immensité de la misère
 Des chemins noirs et des routes de pierre,
 Les nuits, les jours, toujours,
 Ronflent les continus battements sourds,
 Dans les faubourgs,
 Des fabriques et des usines symétriques. »

Les Usines, Les villes tentaculaires, Emile Verhaeren



Le PORT DE RDG Bassin entre 1780 et 1811 magasins à charbon – 2 maison de Canal – pont de la Ville – passage souterrain pour la continuation du Canal



29 La construction des bassins et du Canal entre 1770 et 1781 dirigés par L.L. 432 G. Gaudin H. Delorme, 1770, cahier n° 1770, ANF 74 10050 2 (890), AD 71 0 205, cadastre de 1811 : 1 Bassin de la Ville, 2 Bassin de la Ville, 3 Bassin de la Ville, 4 Bassin de la Ville, 5 Bassin de la Ville, 6 Bassin de la Ville, 7 Bassin de la Ville, 8 Bassin de la Ville, 9 Bassin de la Ville, 10 Bassin de la Ville, 11 Bassin de la Ville, 12 Bassin de la Ville, 13 Bassin de la Ville, 14 Bassin de la Ville, 15 Bassin de la Ville, 16 Bassin de la Ville, 17 Bassin de la Ville, 18 Bassin de la Ville, 19 Bassin de la Ville, 20 Bassin de la Ville, 21 Bassin de la Ville, 22 Bassin de la Ville, 23 Bassin de la Ville, 24 Bassin de la Ville, 25 Bassin de la Ville, 26 Bassin de la Ville, 27 Bassin de la Ville, 28 Bassin de la Ville, 29 Bassin de la Ville, 30 Bassin de la Ville, 31 Bassin de la Ville, 32 Bassin de la Ville, 33 Bassin de la Ville, 34 Bassin de la Ville, 35 Bassin de la Ville, 36 Bassin de la Ville, 37 Bassin de la Ville, 38 Bassin de la Ville, 39 Bassin de la Ville, 40 Bassin de la Ville, 41 Bassin de la Ville, 42 Bassin de la Ville, 43 Bassin de la Ville, 44 Bassin de la Ville, 45 Bassin de la Ville, 46 Bassin de la Ville, 47 Bassin de la Ville, 48 Bassin de la Ville, 49 Bassin de la Ville, 50 Bassin de la Ville.

terme pour ne pas craindre l'effacement de la maquette mais il est enlevé et sera entrainé à la dérive ou s'échouera dans le chenal. Le chenal sera creusé, dégradé et le dessous de la maquette qui servira sans doute le sort du terrain sur lequel elle sera usée. Le Canal n'est point achevé, il y a environ 3 ou 400 pieds de bouillie contenues en différentes parties, deux autres aussi contenues, lesquelles pourront servir, lorsqu'elles seront perfectionnées, à 8 ou 10 000 livres. Les portes qui ont de faire placer les réservoirs ont environ 800 livres chacune. Il compte les faire faire par la suite en bois de chêne et pour le même prix. Il y a aussi une digue de maquette faite avec paille en pierre de taille à peu près comme à l'embouchure du canal de Mont sur la Seine. Cette digue était commencée lorsque j'arrivai à Paris. Elle n'a que 2 pouces d'épaisseur, le canal que cela ne soit pas effrayant. F. Zacharie entend aussi faire creuser nouvelles en imposant des portes déchaussées de son invention qui se remouvant et se relevant par le moyen d'une roue en bois, verticale, à laquelle est adapté un grand levier qui fait saut bascule. L'on s'apprête bientôt combien cette invention était déraisonnable à sa destination, soit pour les frais, soit pour la manoeuvre. Aussi, lorsque début juillet 1764, poussé par les voisins, F. Zacharie décide d'inaugurer la portion comprise entre Givors et Saint-Romain-en-Gier c'est un échec qui rapporte J.-F. Lallier avec le gain de M. de Maréville avec comme conséquence. Finalement, en juillet 1766, F. Zacharie écrit : « J'ai rendu navigable la première lieue. » Il s'efforce de corriger ses nombreuses malchances, mais s'échoue dans sa méthode et finalement décide le 22 mai 1768 d'une mise en rétraque dans une hôtellerie de Givors, ruinée.

LE DESPOTISME DES ENTREPRENEURS : DE SAINT-ROMAIN-EN-GIER À RIVE-DROITE, 1769-1780

La nécessité d'alimenter le Canal par un réservoir dépendant du Gier, conduit en 1769 De Marie à effectuer des recherches et établir des plans dans l'hypothèse de diriger les eaux du Jacon. En 1769 il en fournit de nouveaux, ainsi qu'un devis et un état des lieux. Ces documents servent de référence pour de nouvelles lettres patentes concédées le 30 septembre 1770 à Guillaume Zacharie, fils aîné de François, qui poursuit l'entreprise avec de nouveaux associés. Le capital de cette société compte 72 actions de 15 000 livres. G. Zacharie est autorisé à poursuivre dans les conditions suivantes : la concession est portée à 60 ans à compter du 1^{er} octobre 1772 ; le chantier sera conduit par J.-F. Lallier et De Marie qui estiment à 570 000 livres

les travaux nécessaires pour rendre le Canal navigable ; la Compagnie percevra un sou par lieue et par quintal sur toutes les marchandises, & autres usines et d'un droit de pêche. De nouveaux promoteurs sont associés à l'entreprise, des actions distribuées. Un contrat est signé dans l'hôtel de N. de Montblond, place Louis le Grand à Lyon, le 14 avril 1774.

On pense alors ouvrir le canal au public le 1^{er} octobre 1774. Un contrat du 7 avril 1773 fixe la rémunération des ingénieurs. De Marie, chargé de lever les plans, s'écue. 1774 est une année cruciale : il passe cinq mois tant sur les lieux que dans le cabinet. Fin mai, ayant soumis ses plans à Lallier, il fait un déplacement à Givors pour effectuer des bacs ; fin juillet, pendant douze jours, il plante les piquets du tracé complet. Le 13 août il revient, accompagné de Lallier, et présente son travail à la Compagnie.

Sur ces entrefaites, entre en scène Guillaume Marie Deforme, l'un des syndics de la C^e, académicien de Lyon, qui joint d'une réputation d'architecte hydraulicien. Il a la confiance des actionnaires qui, le 1^{er} septembre 1771, le choisissent pour les représenter. Il rédige le 14 septembre 1773 et le 6 octobre 1774 un rapport qui précise le tracé et les ouvrages nécessaires pour obtenir la quantité d'eau optimale pour la navigation. En récompense, une action⁹⁸ lui est octroyée en 1774. Son projet, certes moins coûteux, fait échouer celui de Lallier et De Marie.

Une querelle s'ensuit, Deforme renonce. De Marie, au mépris de son contrat, est remplacé par Jean-Baptiste Vimar⁹⁹, nommé par la C^e le 26 juillet 1775. De Marie séjourne encore trois semaines pendant l'hiver de 1776.

Les terrains situés sur le tracé sont acquis¹⁰⁰. Mais, jusqu'en 1776, il faut aussi reconstruire la portion entre Givors et Saint-Romain-en-Gier. Pendant une année et cinq mois Vimar suit les travaux pour la C^e et allente le même manque de compétences. En Savoie et en Piémont il cherche des entrepreneurs et des ouvriers qualifiés. C'est sans doute à cette occasion qu'est engagé, en 1777, un nouveau conducteur des travaux, Charles Heintz. Proche et expérimenté, il se révèle, jusqu'à 1806 année de sa mort, l'homme providentiel du Canal. Il travaille d'abord sous



287 François Zacharie, 1772-232 De Marie, 1770-333 Jean-Baptiste Vimar, 1774.

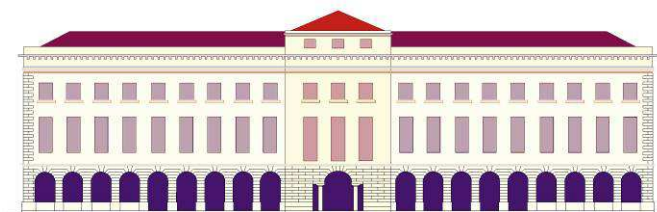
HOTEL DU CANAL DEVENU (1891) HOTEL DE VILLE - ETAT VERS 1955 AVANT REMBLAIS



AUJOUR'HUI PLACE DE LA LIBERTE



ELEVATION VERS 1844 DESCRIPTION



HÔTEL DE LA COMPAGNIE DU CANAL DES DEUX MERS (CANAL DE GIVORS). HÔTEL DE VILLE III DE RIVE-DE-GIER DEPUIS 1891.
"CE BÂTIMENT NE MANQUE PAS D'UNE CERTAINE MAGNIFICENCE..." (VOYAGEUR ANONYME)

HOTEL DU CANAL

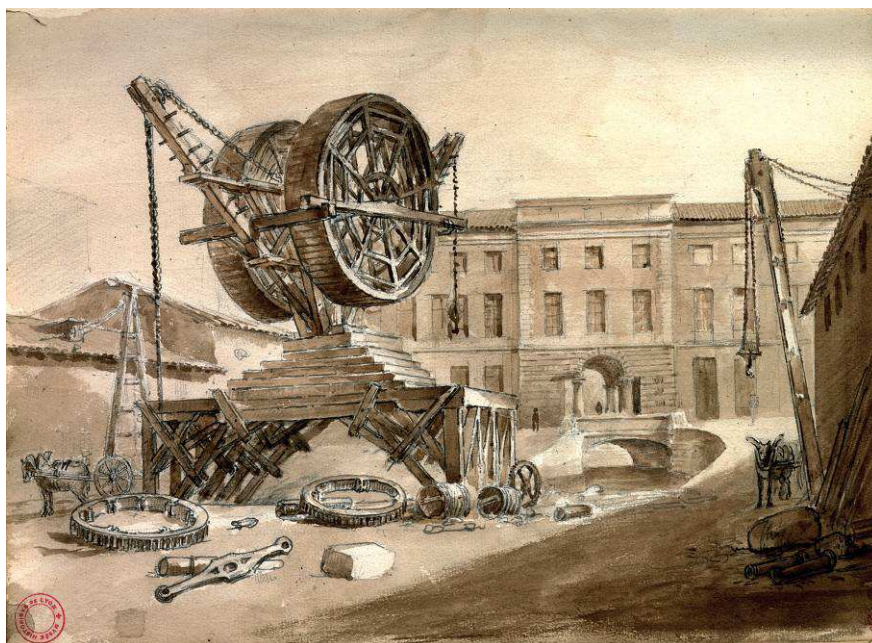
En 1799, à la demande d'A. Cailhava, Heinz fournit un projet complet comprenant la conception générale et l'exécution des travaux d'un bâtiment destiné à abriter l'administration de la Cie.

«Outre les bureaux et quelques magasins... il renferme le logement des syndics de la Cie lorsqu'ils font leur tournée, celui du directeur et ceux de quinze préposés tant à la perception des droits et au service des entrepôts, qu'à la conduite des travaux.» La Cie consulte un architecte de Paris, **Larsonneno** (?). Selon l'usage, il fournit un brillant projet de façade. Mais la Cie ne retient que la partie la plus remarquable, le rez-de-chaussée en pierre appareillée, avec arcade symbolique et monumentale sous laquelle passe le Canal. Finalement, elle fait appel à Jean-Baptiste Laverrière qui, donne (?) les différents dessins cotés que **Ch. Heinz** met en œuvre. Le bâtiment se construit de 1802 à 1808.

Cet avant-corps se magnifie d'une arcade qui permet au canal de le traverser de part en part. Il conjugue une serlienne et le style dit «à la grecque» (chapiteaux à large tailloirs, colonnes jumelées, dorique sans base, non cannelé). C'est une citation directe des Salines de Chaux de **Nicolas Ledoux** : le plan s'inspire de la porte de la maison des directeurs, le décor, des bossages des écuries, cités in extenso. Ainsi l'eau triomphe-t-elle dans cette véritable «maison sur le Canal», apothéose de la Compagnie dont l'hôtel se mire avec satisfaction dans son bassin.



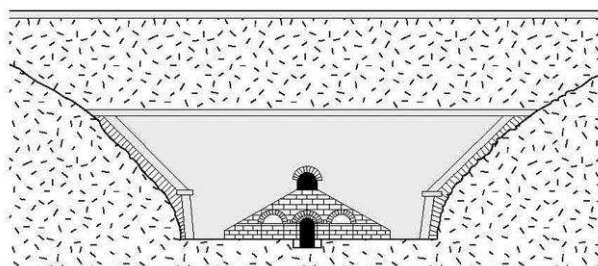
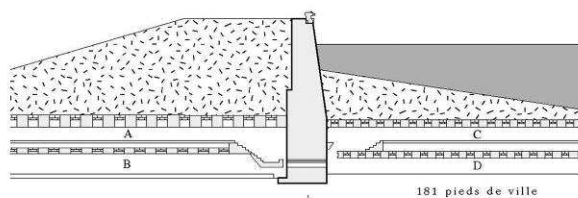
**B. A. HUBERT DE SAINT-DIDIER, HOTEL DE LA CIE DU CANAL DE GIVORS, « BASSIN DE DECHARGEMENT ET COUR INTERIEURE »,
MINE DE PLOMB ET LAVIS SUR PAPIER,
23 juillet 1835, Lyon, Musée Gadagne.**



BARRAGE/RESERVOIR

Un réservoir «digne des beaux jours de Rome»

« Cette construction est digne des beaux jours de Rome par son but d'utilité, par le choix des matériaux, par la solidité et le bon goût qu'elle démontre.



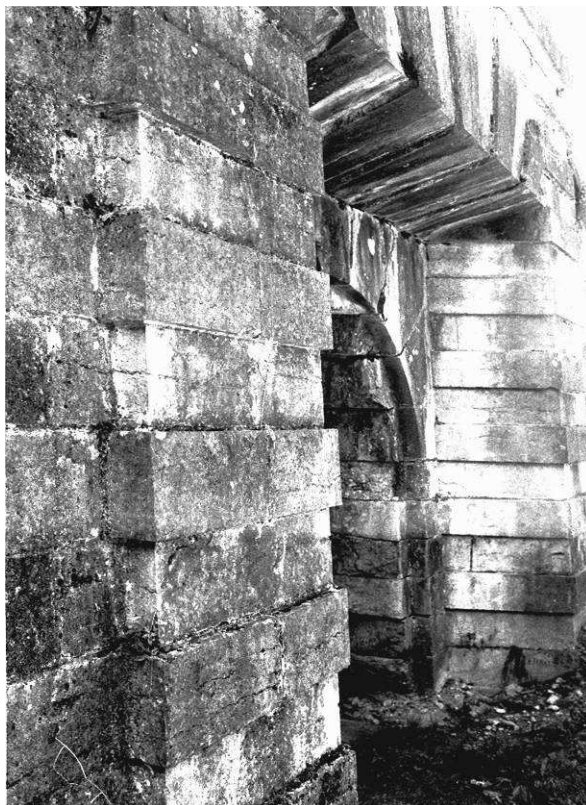
«Luxe, beauté et grandeur» du réservoir sur le Couzon

«La chaussée au moyen de laquelle on a barré le vallon de Couson pour y former un réservoir destiné à rassembler les eaux qui alimentent le canal de Givors pendant les sécheresses est composée de trois murs principaux entre lesquels sont établis les remblais de la chaussée [...] La longueur du mur du milieu, y compris la longueur du déversoir, est d'environ 735 pieds ; le déversoir a 30 p. de longueur, la hauteur de ce mur au milieu de sa longueur est de 95 p. [...] Cette grande longueur du mur a été motivée par la mauvaise qualité du rocher qui a nécessité son prolongement sur les rochers mêmes.

Ce mur, au lieu d'être droit, forme une courbe concave du côté de l'eau. La flèche de la courbure au milieu est d'environ 8 pouces. M Winthe, contrôleur des travaux du canal, nous a dit qu'on avait donné cette courbure pour résister plus efficacement à la poussée des terres... Il nous a même dit qu'on s'était aperçu que le mur se redressait d'environ 6 lignes lorsque les eaux du réservoir étaient écoulées. L'épaisseur de ce mur est de 36 pieds en bas, réduite à 18 p. au sommet.

Le réservoir de Couson contient, quand il est plein, de 45 à 50 millions de pieds cubes d'eau. Tous les ouvrages de ce réservoir ont coûté près d'un million. La rigole qui mène les eaux du réservoir au canal de Givors est pratiquée sous la montagne à son arrivée à Rive de Gier. Cette partie souterraine a 250 toises de longueur, 5 p. de largeur et 6 p. de hauteur. Elle a été tracée sur une pente de 6 lignes pour 100 toises. On a voûté toutes les portions qui n'offraient point un rocher solide. Tous les ouvrages du réservoir sont exécutés avec un luxe qui ne fait qu'ajouter à leur beauté et à leur grandeur. Tous les murs sont appareillés par des carreaux et boutisses ayant respectivement les mêmes dimensions de manière que tous les joints se correspondent parfaitement. Les carreaux ont 6 p. et les boutisses 2 p. de long de parement.

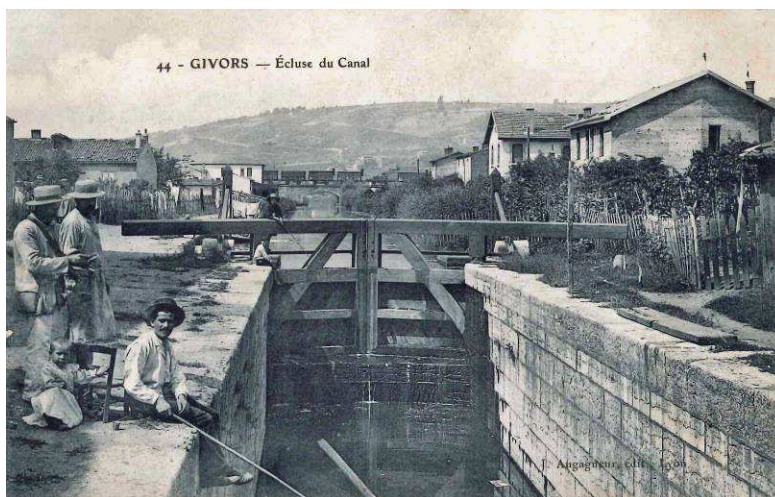
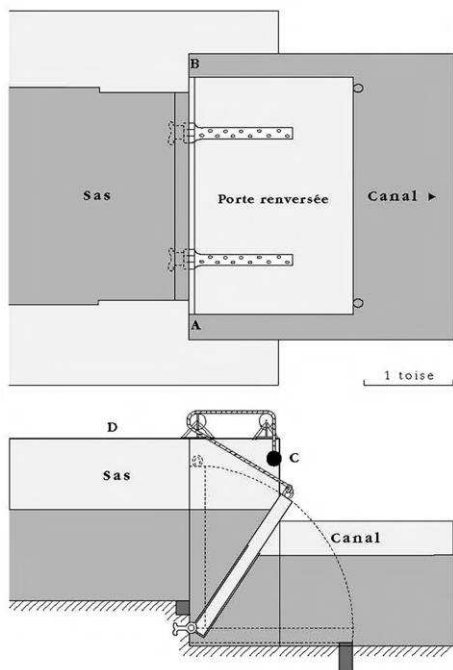
P. R. B. Cabrol, 1816, ENPC, ms 194 f ° 11-18.



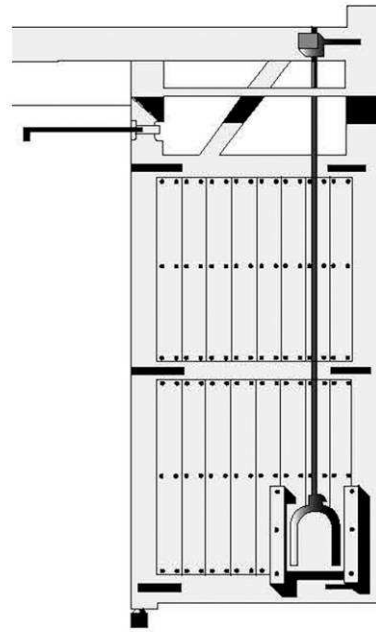
DEUX TYPES DE PORTES D'ÉCLUSES

façon Zacharie 1761 contreponds (abandonné)

façon Delorme 1775



AUTRE PORTE (UN VANTAIL PORTE AVAL)

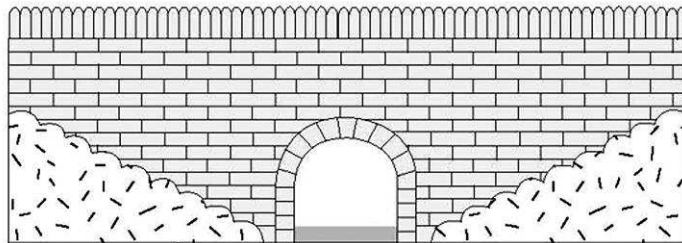


OUVRAGES D'ART nécessités par le Canal

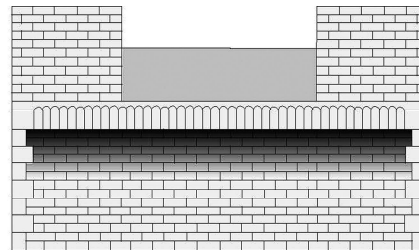
AQUEDUCS DESSINS 1762

sur le Frigerin

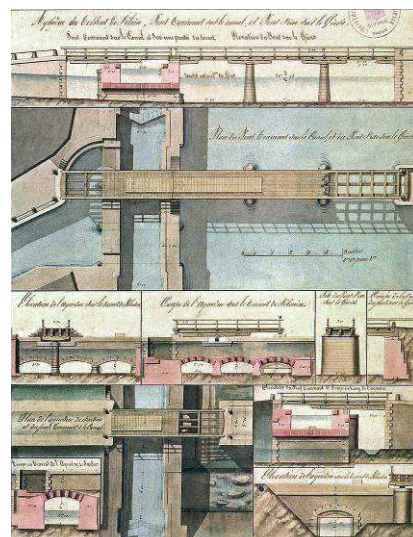
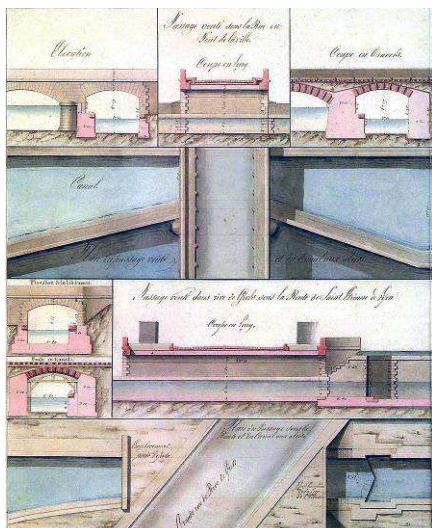
sur le Bozançon (canal au-dessus)



77



OUVRAGES D'ART PROPOSES OU EXISTANTS SUR LE CANAL DE GIVORS au niveau de Rive-de-Gier, après 1831, A. M. Givors : Passage voûté sous la rue du Pont (rue du pont Lamartine), et passage sous la Grande rue des Verchères (rue Sadi Carnot).



Navigation

PHOTO SEYSSELANDES OU SAPINES D'ORLEANS, dimensions : L = 29 m, l = 3,70, h = 1,40, charges de 25 à 100 t.

Fabriquées à Saint-Just-Saint-Rambert à raison de 5000 par an en 1830, elles transportent le charbon et le vin sur la Loire, l'Allier et même à Paris. Les perches des mariniers qui dorment la nuit dans la cabane sont des «bâton de quartiers» ou «bourdes». Modèle réduit au 1/40e de Claude Lepage.



La hiérarchie du Canal regroupe actionnaires, directeurs et **crocheteurs** ou portefaix, corps de métier progressiste qui provoque divers conflits.

Le 13 février 1782, l'intendant publie un tarif et un règlement de police. Il spécifie qu'on identifie les crocheteurs à une médaille en cuivre qu'ils portent à la boutonnière de leur veste, avec le texte «crocheteurs du canal de Givors», suivi d'un numéro. Ils se divisent en brigades de vingt (7 en 1824), sous la direction d'un chef. Un règlement en 1804 établit une liste des prix pratiqués pour tous les magasins de charbon.

Sur le Canal, les bateaux avancent à force de bras. Chacun nécessite une brigade de trois margolins, l'un dirige, deux tirent. Les embarcations en usage sont de plusieurs modèles. 4,55 m est leur largeur maximale et ils portent au plus 120 tonnes. Pour transporter les matériaux volumineux : pierre de taille, pierre à chaux, charbon, verre, on utilise des **seysselandes**, embarcations fabriquées à Seyssel et en usage sur le Rhône. La proue est en pointe, la poupe coupée verticalement. Selon le bois employé, elles se nomment chênardes, sapines ou penelles. Les dimensions de ces bateaux à fond plat varient, la longueur va de 16 pieds à 63. Marchands et patrons seront tenus de «donner un nom* à chacun de leurs barques ou bateaux & de les faire peindre à l'huile, sur la ceinture de chaque côté de la poupe à l'endroit le plus apparent, en caractères de cinq à six pouces de hauteur».

Naviguer de nuit est interdit et plus encore franchir les écluses sans l'éclusier. Quelques graves accidents sont ainsi signalés. Pour éviter l'encombrement en 1803, la Cie interdit aux bateaux vides de séjourner plus de huit jours pleins dans le port, sous peine d'amende. En période normale, le trafic est si intense que les bateaux se suivent dans un ordre obligatoire et ont du mal à se croiser dans les gares d'eau. En juin 1806, l'entrée est suspendue pendant trois jours : le bassin est saturé par le long stationnement des coches, les bateaux qui montent chargés de blé et ceux qui se construisent.

Mort d'un crocheteur

«Ce jour d'hui six décembre de l'an mil huit cent dix sept, nous, Jean-Pierre Rouat, juge de paix, instruit par le bruit public qu'un individu noyé à la vingt huitième écluse du Canal de Givors vient d'être extrait de l'eau et déposé sur le franc-bord..., nous avons trouvé le cadavre d'un homme gisant... et reconnu l'identité [de] Claude Richard, crocheteur...

Avons reconnu qu'il était vêtu d'une veste de filoseille bleue, d'un mauvais gilet noir en soye rayé, d'un pantalon de filoseille bleu de la même étoffe et de la même couleur que la veste, d'une paire de demi guêtre d'étoffe en laine verte, d'une ceinture de laine verte, d'une cravatte de soye noire, d'une chemise de pays, d'une paire de souliers ferrés presque neufs.

Cette reconnaissance faite, il a été extrait de ses poche et gousset 1° un mouchoir de poche en fil et coton cadrillé blanc, bleu et rouge 2° une mauvaise tabatière de buis 3° une petite bourse de cuir dans laquelle s'est trouvé la somme de

HISTOIRE METALLIQUE et symbolique

La rencontre du Rhône et de la Loire

JETONS Deux états

B. Duvivier, Jetons du Canal des deux Mers, 1784, argent, avers :

250 Version antérieure à la Révolution, diamètre 3,5 cm, col. G. D.

251 Versions postérieures : diamètre 3,7 cm, Lyon, Musée Gadagne.

Ligerim Rhodanus Ardet

« Pour la Loire, le Rhône brûle de désir », 1784



De l'essai au jeton définitif, le Rhône se montre, auprès de la Loire, de plus en plus assidu, passant de la conversation badine dans un décor champêtre digne de l'Astrée à des avances soutenues. L'artiste change de registre et progresse de l'historiette à l'histoire.

Assis sur l'urne qui figure sa source, le Rhône, mâle et musculeux, barbe et cheveux en broussailles roselières, oublieux de son gouvernail hâtivement posé près de lui, a perdu sa gouverne ! Sur un appel discret du pied de la Loire (presque une caresse), il s'enhardit à lui effleurer l'avant-bras, prêt à lui saisir la main, et attirer à lui cette matrone toute de chair pulpeuse. Fascinée, elle s'abandonne et joint aux siennes ses eaux, scellant la rencontre ardemment désirée de la Mer et de l'Océan.