

Terminer le canal de Saint-Quentin. L'œuvre d'Antoine Nicolas Gayant

Les dossiers d'ingénieurs des Ponts et chaussées

Le Centre historique des Archives nationales (Paris) conserve dans sa série F/14, archives du ministère des Travaux publics, entre autres richesses documentaires (écrits et plans), les dossiers administratifs des fonctionnaires de ce corps, de divers grades, et en particulier ceux d'un grand nombre d'ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis l'Ancien Régime, sans que la coupure institutionnelle de la Révolution ait scindé cet ensemble. Outre des rapports d'activité liés aux différentes missions de l'ingénieur au cours de sa carrière, on peut y trouver des pièces éloquentes et des correspondances uniques aussi bien sur sa vie professionnelle que sur sa vie privée, sur ses travaux, ses qualités, ses défauts, ses ambitions, ses regrets, sa famille, sur ce que pensent de lui ses supérieurs, ou ce qu'il pense de lui-même. Des récapitulatifs précis retraçant son parcours, généralement rédigés par l'ingénieur, parfois des recommandations de personnages influents, accompagnent ses demandes de mutation ou de promotion, couronnant une longue carrière. Ces documents sont comme les reflets presque animés d'une personne toujours importante, dont l'œuvre a eu, et a souvent encore, un impact sur le territoire qu'elle a aidé à modeler, bien que les dossiers présentent deux caractères dont il convient de tenir compte : de nombreux documents émanent des intéressés, ce qui peut les rendre suspects, et de nombreux dossiers présentent des lacunes et des silences infranchissables.

Antoine Nicolas Gayant

On trouve donc sous la cote F/14/2232/2 un dossier de 118 pièces relatif à Antoine Nicolas Gayant, ingénieur chargé de l'achèvement du canal de Saint-Quentin ou de Picardie sous le Premier Empire.

Antoine Gayant serait né à Beautor le 6 décembre 1756¹. Son nom est en effet bien représenté dans la paroisse Saint-Quentin de cette ville, mais la famille

1. Arch. dép. Aisne, I E 68 2 : le registre paroissial (collection du Greffe) ne comporte pour l'année 1756 que les sépultures. Le microfilm de la collection communale (5 Mi 316) ne contient pas non plus copie de cet acte de baptême parmi les actes enregistrés en décembre 1756. En revanche, le 3 décembre 1754 est consignée la naissance d'un Antoine Nicolas Gayant, fils d'Antoine Gayant, sabotier, et de Marguerite Guille. Mais dans la copie de son acte de baptême jointe à son dossier de Légion d'honneur, A. N. Gayant est déclaré né et baptisé le 3 décembre 1756, fils d'Antoine Gayant *propriétaire*, et de Marguerite Guille. Le parrain est Pierre Hubeaux (qui signe), la marraine Marie Marguerite Tellier, qui ne sait pas signer.

paraît n'avoir été composée que de tisserands et de sabotiers, ce qui ne semble pas prédestiner l'enfant aux hautes fonctions qui seront les siennes. Les Archives départementales de l'Aisne conservent par ailleurs trace d'une apposition de scellés sur les modestes biens du tisserand Antoine Gayant, son trisaïeul, décédé en 1752². Mais il est à noter que l'ingénieur ne fait jamais allusion à cet enracinement local.

Après avoir étudié les mathématiques (mais où ?) il entre par des voies qui nous sont inconnues à l'École des Ponts et Chaussées, créée en 1747 par Trudaine, le 2 août 1777. Il en sort ingénieur ordinaire le 1^{er} avril 1781 «après avoir fait des études théoriques assez distinguées». Gayant est immédiatement envoyé à Gap, dans le Haut-Dauphiné, où en peu d'années il construit neuf ponts (dont un de grande portée) dans des endroits difficiles et des digues contre les torrents qui ravagent ce pays, il projette des canaux d'irrigation, et il travaille aussi bien à la route de Gap à Avignon qu'à des bâtiments administratifs (bailliage d'Embrun, projets de prisons et de casernes)³.

Nommé par le ministre M. de la Millière à Cherbourg, le 15 décembre 1784, pour s'occuper de l'aménagement de la rade de ce port, il est retenu par la neige à Gap jusqu'en janvier 1785 mais rejoint dès que possible son nouveau poste où il reste à l'œuvre jusqu'au 4 prairial an II [23 mai 1794], «époque – raconte-t-il – à laquelle on l'envoya au Havre pour le soustraire à la persécution qui l'avait fait détenir pendant six mois»⁴. Son œuvre à Cherbourg est conséquente : il a construit (et reconstruit trois fois, une fois en pierres sèches, une fois en charpente et une dernière fois en pierres de taille) le port du Becquet avec une caserne pour 800 hommes de troupe ; il est intervenu sur les digues de la rade et a eu l'idée de les couronner de gros blocs ; au moment où les nouvelles subdivisions administratives (département et districts) se mettaient en place, il a travaillé pour le district de Cherbourg en reconstruisant la jetée du port de Dielette, des chemins et des moulins. L'adjoint du ministre de la Marine lui fait alors savoir que les administrateurs de la Manche l'ont choisi pour étudier les effets conjoints de la mer et de la rivière du Couesnon sur les fertiles marais de Dol. À l'issue de cette mission de confiance, il effectue les six mois de captivité évoqués précédemment⁵, mais dès sa libération la Commission des travaux publics le convoque

2. Arch. dép. Aisne, B 939, 21 juin 1753. Les scellés sont levés le 30 juin, l'acte est enregistré par le notaire Pierre Grégoire Morial le 14 juillet suivant. Les biens inventoriés consistent en un coffre de bois de chêne, une armoire, crémaillère, grill, chaudron, marmites, poêlons, plats d'étain, assiettes, cuillères, un lit de bois avec couvertures, chaise, vêtements, pressoir à cidre, deux vaches, cinq à six poules, une faux, et trois cordes de bois. Il n'est pas question de métier à tisser.

3. F/14/2232/2 pièce 3 : notes historiques des services de l'ingénieur Gayant, directeur des travaux du canal de Saint-Quentin (rédigées par Gayant, datées du 16 vendémiaire an XIII [8 octobre 1804]).

4. *Ibid.* pièce 98, p. 1 : «nommé ingénieur le 1^{er} avril 1781, il ne peut produire ses premières commissions, elles ont été brûlées par le comité révolutionnaire pendant qu'il était en arrestation, pour avoir été délivrées par l'ancien gouvernement» ; p. 2 : «cet ordre [nomination à Cherbourg] a eu les honneurs de la brûlure révolutionnaire».

5. *Ibid.* pièce 3, p. 2 : Le brillant ingénieur a suscité des jalousies : «un conducteur qui avait envie de tâter du métier d'ingénieur eut la perfidie d'insinuer qu'il [Gayant] n'avait été en Bretagne que pour prendre part au fédéralisme qui avait un foyer dans ce pays-là».

à Paris afin qu'il expose ses idées sur les aménagements à parfaire à Cherbourg, «un refuge pour nos escadres», un des plus importants projets militaires de l'époque.

Le 28 messidor an III [16 juillet 1795], il est réclamé au Havre pour d'autres travaux portuaires, écluses, docks, forges pour la Marine, et le 19 pluviôse an III [7 février 1795], en remerciement pour son zèle et son activité, il est nommé chef du service des travaux du Havre. Cependant, dès le 9 thermidor an IV [27 juillet 1796] on le rappelle à Cherbourg. Depuis le 3 brumaire an IV [25 octobre 1795] la Marine a été remaniée et le ministre concentre entre ses mains toutes les attributions civiles et militaires y afférant. Gayant travaille alors aussi bien pour le port de commerce (pont tournant de son invention, écluses, quai, entretien journalier) que pour la rade militaire ou les bâtiments (hôpital, corderie, caserne, arsenal).

Le 19 brumaire an VIII [10 novembre 1799] le ministre de l'Intérieur, considérant que «l'ingénieur Gayant n'avait pas [ou plus] à Cherbourg une activité digne de lui», le nomme ingénieur en chef du département des Landes en remplacement de Simonot qui demandait à quitter ce département pour Paris ou la Nièvre. Mais le ministre de la Marine proteste et le retient encore à Cherbourg jusqu'au 1^{er} floréal an X [21 avril 1802], «époque à laquelle le directeur général des Ponts et Chaussées lui donna l'ordre de se rendre à Saint-Quentin pour y exercer les fonctions d'ingénieur en chef inspecteur de travaux du canal de jonction de l'Escaut à L'Oise»

Le déroulement de sa carrière, que Gayant surveille de près, présente, du fait des promotions au choix dont il a fait l'objet, quelques anomalies puisqu'il est obligé de préciser le 15 brumaire an IX [6 novembre 1800] au Conseiller d'État chargé des Ponts et Chaussées :

«Les renseignements que vous désirez devant servir à classer tous les ingénieurs dans l'ordre de leur avancement dans le corps [...] vous éprouvez [pour moi] quelque embarras : je ne suis formellement ingénieur en chef des Ponts et Chaussées que du 19 brumaire an VIII [10 novembre 1799]. Mais à compter du 19 pluviôse an III [7 février 1795], la Commission des travaux publics m'a commis le chef des ingénieurs qui travaillent avec moi aux travaux du Havre...».

Au-delà de l'aspect laconique de la succession de ses nominations à tel ou tel poste, il apparaît clairement que Gayant est un ingénieur de grande compétence et de grande réputation, qualités qui l'ont poussé plus vite que l'ancienneté. Cette notoriété décide certainement en l'an X de sa venue dans l'Aisne, où il s'agit de faire aboutir un projet complexe dont personne n'est venu à bout depuis des décennies : l'achèvement du canal de Saint-Quentin, l'une des fiertés de l'Empire.

Gayant avait pourtant un autre projet puisque par une lettre du 15 germinal an IX [5 avril 1801] il pose sa candidature à Rouen. Il lui faut pour cela faire état de ses services, qu'il conclut avec ce mélange d'orgueil et de modestie propre à ces serviteurs de l'État :

«Tout autre à ma place aurait fait son métier comme moi, mais les circonstances ont été en ma faveur, et si l'expérience forme l'ingénieur, je suis plus avancé que celui qui en a moins fait».

Le conseil général des Ponts et Chaussées, considérant que le poste de Rouen n'est pas vacant, écarte sa demande (7 fructidor an IX [25 août 1801]). Le 7 ventôse an X [26 février 1802], Gayant écrit de Cherbourg à Crétet, conseiller d'État chargé des Travaux publics, qu'il prend le poste d'inspecteur du canal de Saint-Quentin en attendant de pouvoir obtenir Rouen, pays de sa femme (pièce 81). Il est officiellement nommé à Saint-Quentin le 15 floréal an X [5 mai 1802].

Le 13 prairial an X [2 juin 1802], Gayant, qui a reçu du ministère 678 livres pour son transport de Cherbourg à Saint-Quentin (pièce 73), déclare : «me voici rendu à ma destination, disposé à donner aux travaux du canal de l'Oise à l'Escaut toute l'activité possible», mais il rencontre des problèmes de logement. Celui qu'on lui a promis est déjà loué et celui qu'il a trouvé est cher, alors que, comme pour tous ses collègues, sa maison «doit servir à ses bureaux et de dépôt pour tous les papiers» (pièce 56). Après plusieurs déménagements à Saint-Quentin, il finit par trouver un gîte à Nauroy, qui lui vaudra ultérieurement quelques soucis⁶. Il est rejoint par les siens⁷ après avoir demandé, le 22 ventôse an XII [13 mars 1804], au citoyen Crétet «la permission de diriger sa marche» par Rouen, Fécamp (où sont ses affaires), Dieppe, Saint-Valery, Amiens, Péronne et Saint-Quentin». Peu après, l'ingénieur écrit à Crétet que «rien n'est plus flatteur pour lui que de terminer le canal de Saint-Quentin».

Ses nouvelles fonctions ne lui laissent aucune liberté. En effet, le 22 prairial an XI [11 juin 1803] il a obtenu avec difficulté un bref congé pour régler des affaires de famille – alors que peu de temps avant un premier congé de quelques jours pour se rendre à l'assemblée électorale du Département à Laon lui a été refusé ! Il doit se rendre à Dieppe où le frère de sa femme, l'ingénieur Bérigny⁸, doit répartir certains biens. «Cette absence [15 jours] pourra être utilisée en passant par les carrières de Pont-Sainte-Maxence pour m'assurer de leur degré d'activité et savoir si l'on extrait de la pierre qu'il nous importe d'obtenir sous peu.» Dans sa demande se retrouvent deux traits caractéristiques de ces ingénieurs du XVIII^e siècle : d'une part ils appartiennent à un milieu défini – les familles d'ingénieurs tissent entre elles un réseau serré ; le beau-frère de Gayant est lui aussi ingénieur –, d'autre part, même en congé un ingénieur travaille et ne

6. Le 3 octobre 1822 (F/14/2232/2 pièce 22) les Domaines demandent à Gayant de prouver que les boiseries et glaces qui sont dans la maison de Nauroy qu'il occupait et qui doit être vendue sont bien à lui. Gayant rédige une réponse à la fois ironique et rageuse. Après avoir habité trois maisons louées à Saint-Quentin entre 1802 et 1810, il a choisi d'habiter Nauroy, sa présence sur le canal n'étant plus nécessaire que pendant la belle saison, et il a eu plaisir à apporter quelques améliorations à sa demeure...

7. Son fils Paul est né à Cherbourg le 9 août 1800. Polytechnicien et ingénieur des Ponts et Chaussées, mort à Fécamp le 18 octobre 1884.

8. Charles Bérigny, ingénieur des Ponts et Chaussées, a un dossier conservé aux Archives nationales sous la cote F/14/2170/1.

perd jamais de vue les améliorations qui pourraient advenir de ses observations dans l'exercice de son métier.

Le canal de Saint-Quentin

En avril 1802 [floréal an X], Gayant est donc nommé ingénieur en chef directeur du canal de Saint-Quentin, en remplacement de Carrier, décédé. Il apparaît comme un homme mûr, dans la force de l'âge⁹, habitué à commander et à être obéi, mais qui ne se ménage pas.

Comment se présente l'affaire ? Le canal réalisé, celui que nous voyons si bien intégré dans le paysage picard, prend naissance à Chauny, atteint la vallée de la Somme à Saint-Simon, s'élève le long de la Somme jusqu'à Lesdins, traverse deux souterrains et rejoint l'Escaut à Cambrai. Certes, mais la réalisation a été longue.

Le canal de Saint-Quentin est un vieux projet¹⁰. On en rêvait déjà au début du XVII^e siècle, les premiers coups de pioche remontant même au règne de Louis XIII. Cette voie d'eau faisait partie du vaste cheminement prévu entre les Pays-Bas et la Méditerranée, ou entre la Manche et Paris, la partie la plus aisée étant a priori la liaison Seine-Oise.

Quelque temps après que le carme Sébastien Truchet eut été envoyé par le duc d'Antin en Picardie pour étudier la liaison Somme-Oise¹¹, futur canal de Crozat, un Saint-Quentinois fortuné, De Marcy, un client de Law, prenait l'initiative en 1720 de constituer une première société pour créer un canal de La Fère à Saint-Quentin, qu'il présenta au roi comme un atout économique et stratégique, « barrière à l'ennemi », la frontière du Nord étant toujours une zone sensible. Il obtint des lettres patentes en 1724-1725 mais sans suite. Dès 1727, Louis XV avait demandé à de grands ingénieurs, Louis de Règemortes fils, De Préfontaine et Charlise, d'étudier un meilleur tracé. En 1732, le financier A. Crozat reprend l'affaire en tenant compte de leurs modifications « situant plus en aval de la Somme l'embranchement du canal, qui débouche à Fargnier après avoir traversé en fosse la montagne de Jussy, ouvrage qui fera l'admiration de [Forest de] Bélidor dans son *Architecture hydraulique* (1737-1739) »¹², puis celle du voyageur Arthur Young peu avant la Révolution. Le « canal Crozat » entre Saint-Quentin et Saint-Simon avait en effet été ouvert en 1738.

Ce canal fut racheté par le roi par un édit du 17 avril 1767. Le 24 février 1769, un arrêt du Conseil du roi nommait l'hydraulicien Laurent directeur général des ouvrages du canal, 300 000 livres par an à prendre sur les Domaines lui

9. Gayant est décrit comme brun, aux yeux gris et mesurant 5 pieds 6 pouces. Il faut se contenter de ce portrait !

10. M. Pugin, « L'Histoire du canal de Saint-Quentin », *Mémoires de la Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, t. XXVII, 1982, p. 43-60.

11. Bibl. Mazarine, ms 3423-3424 : journal de voyage du père Truchet.

12. Catalogue d'exposition *Un canal, des canaux*, Paris, 1986 (Arch. dép. Aisne, 4^e 553).

étant allouées pour les travaux de prolongement du canal vers l'Oise menés jusqu'en 1773-1775.

1789 mit tout en sommeil. Les canaux furent abandonnés, et tout ce qui avait déjà été réalisé se dégrada.

La continuation souhaitable du canal de Saint-Quentin vers l'Escaut présentait encore plus de difficultés. Il fallait traverser en souterrain des plateaux élevés entre les sources de l'Escaut et de la Somme, tandis que se posait le problème de l'alimentation en eau des biefs. Un projet d'un ingénieur militaire, De Vic, datant du début du XVIII^e siècle, envisageait déjà cette réalisation¹³ mais le dossier fut longtemps égaré et oublié.

En 1768, l'hydraulicien Laurent, commis par Choiseul, estimait possible la percée du plateau entre Lesdins (côté Somme) et Vendhuile (côté Escaut) par une galerie de 13,7 km percée de neuf puits. Entre 1768 et 1773 les puits et les deux entrées furent préparés, mais une commission où siégeaient des hommes influents comme Condorcet et d'Alembert jugea le projet peu satisfaisant, et il fut lui aussi abandonné.

Cela n'empêcha pas le débat de se poursuivre à l'Assemblée nationale¹⁴. Reprenant l'idée que «le canal rendrait le transport des munitions de guerre et de bouche et les effets d'artillerie des arsenaux de La Fère et de Douai aussi prompt que peu dispendieux», rappelant qu'en 1783 encore l'Administration avait permis à la famille Laurent de reprendre «à ses risques, périls et fortune» les travaux nécessaires pour joindre l'Escaut à la Somme et l'Oise par le canal souterrain, mais que le Parlement de Paris y était opposé et que rien n'avait pu se faire, le député du Nord démontre qu'il s'agit à présent d'une affaire de la Nation. Les objections des opposants (le peu de solidité des terrains traversés, froid et vent le long du canal, insuffisance de l'eau, bien-fondé du tracé, dépense, résistance de l'eau – mesurée par ces Messieurs de l'Académie par comparaison avec le canal de Briare) ayant été balayées, «un ouvrage supérieur comme celui-ci doit être aux frais de l'État et dirigé par l'Administration centrale des Ponts et Chaussées» sous la responsabilité d'un véritable ingénieur de ce corps. Ses «devis et détails des ouvrages à faire seront présentés chaque année pour qu'il puisse être statué par le pouvoir législatif sur ces ouvrages et sur les fonds à y appliquer».

Le projet de souterrain doit être soumis au génie, mais aussi bien les départements de l'Aisne et du Nord que les municipalités de Cambrai et de Saint-Quentin ou la communauté de commerce de Saint-Quentin réclament une navigation souterraine plus courte et plus économique. MM. de Rozières, lieutenant général et inspecteur général des fortifications, et d'Estourmel, maréchal de camp l'approuvent et insistent pour que le tracé qui reste à ouvrir entre Bantheuil

13. René Macaigne, *Le canal de Saint-Quentin*, Paris, 1936: «Dès 1721, un ingénieur militaire pensa à la jonction Saint-Quentin-Cambrai. Jusqu'en 1727 il fit des plans et des nivellements [...] On retrouva le dossier au Dépôt de la Guerre sous le Consulat.»

14. Arch. dép. Aisne, 8° br 2312: «Rapport fait au nom du Comité d'agriculture et de commerce sur le canal souterrain dit de la Picardie, par M. Poncin, député du Département du Nord», juillet 1791.

et Manières soit celui du projet soumis au roi le 9 avril 1786 par les États du Cambrésis.

Même si ce rapport imprimé reste théorique, il atteste que le canal n'est pas complètement oublié, et il porte en germe la solution politique du problème qui consisterait à décider et à trouver les moyens d'accomplir la décision.

La décision du Premier Consul

On en est donc toujours à tergiverser sur le meilleur parti à prendre : canal Laurent ou projet De Vic ? lorsque Bonaparte effectue une visite sur les lieux en compagnie de Crétet en février 1801. Reçu par le préfet Dauchy et Laurent de Lionne, neveu et héritier des idées de l'hydraulicien, il ne voit dans ce qui subsiste du canal Laurent que « les vestiges d'un long fossé avec de la boue et des broussailles ».

Alors que l'assemblée des Ponts et Chaussées consultée se prononce en 1801 [an IX], après moult débats, par 21 voix contre 9 en faveur du canal Laurent, Bonaparte – dont l'attention a été attirée par Chaptal en février 1802, au cours d'une séance de l'Institut, sur le projet de canal qui permettrait d'acheminer vers Paris les charbons du Nord, impossibles à transporter par mer du fait du blocus continental – opte pour le projet De Vic. Le souterrain de Laurent, qui devait mesurer près de 14 km, sera supplanté par deux ouvrages plus raisonnables, l'un de 1 098 mètres (du Tronquoy à Lehaucourt), l'autre de 5 670 mètres (de Riqueval à Macquincourt).

Le Premier Consul prend un arrêté le 11 thermidor an X [30 juillet 1802] par lequel il ordonne la reprise et surtout l'achèvement des travaux.

Sur cette lancée, Crétet, directeur général des Travaux publics, et Gauthey, inspecteur général, choisissent Gayant et un entrepreneur compatriote de Gayant. Les marchés de matériaux sont passés dès février 1803, les souterrains sont terminés en 1809 et l'ensemble du chantier mené à bien en sept ans¹⁵.

À pied d'œuvre

Le meneur d'hommes se révèle au cours des dix années qu'il consacre au canal de Saint-Quentin et dans l'usage qu'il fait de la main-d'œuvre dont il dispose.

Un dossier des Archives nationales¹⁶ riche en correspondances échangées entre les autorités administratives et l'ingénieur permet d'apprécier son engagement et ses réussites. En effet, après avoir d'abord recruté en Vermandois la main-

15. A. Brunot et R. Coquand, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, Éd. du CNRS, 1982, p. 106-110 : « Gayant et les ingénieurs du canal de Saint-Quentin ».

16. Arch. nat. F/14/2151, pièces 64 à 98, canal de Saint-Quentin, main-d'œuvre militaire, 1806-1814.

d'œuvre locale, plus habituée aux métiers à tisser qu'aux travaux de terrassement, et mal outillée, Gayant bénéficie en quelque sorte directement des exploits impériaux. Les conquêtes territoriales et les batailles gagnées entraînent le déplacement d'une foule de prisonniers. Pragmatique et toujours pressé, l'Empereur a tôt fait de leur trouver une utilité et de produire les arrêtés nécessaires pour que cette main-d'œuvre quasi gratuite soit employée à des travaux d'utilité collective, soit pour les fortifications, soit pour les Ponts et Chaussées.

Travaux forcés

À partir de 1806, le canal de Saint-Quentin – et ce souvenir est toujours vivace dans les mémoires – sera un chantier très militaire, où les déserteurs capturés et les prisonniers de guerre étrangers, prussiens et surtout espagnols, seront à l'œuvre.

Le 13 juin 1806, Dejean, administrateur de la Guerre, annonce au ministre de l'Intérieur que les deux premiers bataillons du 14^e régiment d'infanterie de ligne, complétés de 1 000 hommes chacun, doivent se rendre à Saint-Quentin pour y être barraqués et employés aux travaux de ce canal à compter du 22-23 juin.

Le 4 août 1806, Gayant, qui a déjà fait réaliser la gare d'eau de Saint-Quentin à la rencontre du canal Crozat et du canal de Saint-Quentin¹⁷, fait le point sur l'organisation générale des travaux pour demander du personnel d'encadrement¹⁸, ce qui permet de comprendre quels sont les secteurs de ce vaste chantier.

Le nombre des ingénieurs employés au canal est de cinq, y compris un aspirant, M. Obrien, chargé de tous les travaux de la 1^{re} section qui compte cinq écluses, dont quatre avec pont ; une seule est terminée.

Un des ingénieurs, M. Lenglier, s'occupe depuis quatre mois du projet d'amélioration de la navigation de l'Oise entre Chauny et Sempigny.

M. Bezin est chargé des voûtes du souterrain du Tronquoy, des tranchées adjacentes et du pont de Lehaucourt. Il en a autant et plus qu'il ne peut faire !

M. Brisson fait exécuter le grand souterrain, les tranchées adjacentes et les travaux d'art qui sont sur sa section (un pont sur canal pour la grande route, un aqueduc sous canal de 15 pieds d'ouverture, d'autres ponts et ponceaux dont un sur la chaussée Brunehaut, de 30 pieds d'ouverture). Rien n'est fini.

M. Tourneux est chargé de la 3^e section, où l'on compte neuf écluses, huit ponts et plusieurs aqueducs.

M. Grébert est chargé de la 4^e section, où l'on compte huit écluses en construction, deux ponts aqueducs sur l'Escaut pour porter le canal, l'un de trois arches de 15 pieds, l'autre d'une seule arche de 24 pieds, un pont sur le canal pour la grande route et divers ponts et ponceaux plus petits.

17. Arch. nat. F/14/10127/45-46, plans de 1805.

18. Arch. nat. F/14/2232, pièce 42.

Gayant veut bien se charger de la comptabilité, mais il lui faut un ingénieur ordinaire de première classe qui puisse l'aider dans ce domaine et le suppléer en cas d'absence. On ne sait pas quelle suite fut réservée à sa demande¹⁹.

Le 12 septembre 1807 Gayant s'inquiète : « Sa Majesté ayant bien voulu agréer l'idée que je lui ai présentée de renforcer les ateliers de travaux du canal de Saint-Quentin par l'envoi de quelques troupes, afin que ces travaux puissent être poussés avec assez d'activité pour que la navigation puisse être ouverte en septembre 1808 ». Combien d'hommes peut-il attendre, quels logements et nourriture doit-il prévoir, et à partir de quand ?

Le 9 octobre 1807 Gayant demande (pièce 78) à disposer de 16 condamnés bloqués à Saint-Quentin en raison de la neige et du mauvais temps « avant d'aller sur Dunkerque ou Ostende ». Cette escouade pourrait rester « en remplacement des 394 graciés qui partent après-demain. Ce sont de beaux et forts jeunes gens. Je vais faire l'essai des condamnés dans le souterrain », écrit-il.

Le 11 octobre le ministre de la Guerre écrit à Gayant que les 16 condamnés jeunes et robustes qui sont retenus à Saint-Quentin par la rigueur de la saison peuvent être affectés au canal. En revanche, fâcheuse nouvelle :

« Les troupes que vous avez eues ce moment à votre disposition sont demandées par Sa Majesté. Elles ont ordre de vous quitter. Il n'y a rien à opposer à l'exécution de cet ordre [...] Le ministre va demander que des corps pris dans différentes parties de l'armée soient mis en cantonnement de préférence dans les villes de Cambrai, Douai, Valenciennes, etc., dans les environs du canal. J'espère que vous pourrez y puiser, au retour de la belle saison, de quoi avoir constamment 3 000 hommes à l'ouvrage sur les ateliers ».

Ce à quoi Gayant, un peu désabusé mais tenace, répond le 13 octobre :

« C'est la troisième fois qu'après avoir organisé des troupes ou des prisonniers, fait des dépenses pour leur établissement, nous les perdons aussitôt que nous commençons à en tirer parti. Je venais d'organiser un système de cantonnement qui produisait les plus heureux résultats. Les chefs de puits avaient obtenu la liberté de loger chez eux les soldats qui travaillaient pour eux, et je crois que si l'on n'avait pas retiré les troupes, les barraques eussent été bientôt désertes. Quoiqu'il n'y eût encore que huit jours d'écoulés depuis la conception de cette heureuse combinaison, déjà 120 Suisses étaient chez les paysans. Cette facilité attirait des chefs de puits aux travaux et déjà une bien belle activité s'établissait. Mais je ne perds pas courage [...] En attendant de plus grands moyens, j'envoie des

19. Aux Archives nationales, sous la cote F/14/2152 (rapport du 6 janvier 1808) figurent d'autres observations de Gayant sur ses collaborateurs : Greber (mort en 1815) et Brisson, ses deux plus proches collaborateurs, Bezin (1769-1827), Le Tourneux (1779-1834), Aubin, dont il ne pense pas grand bien, et Grang'z (1757-1808).

exprès dans les villages du Cambrésis qui contiennent des ouvriers qui travaillent l'été au canal pour les engager à venir au souterrain. Je leur promets qu'ils seront bien traités.»

Gayant dévoile ici un trait de son caractère : une vraie humanité. Intransigeant avec la discipline, surtout vis-à-vis de ceux qui lui doivent obéissance (les militaires), il cherche toujours à rassurer et à séduire les habitants civils peu éloignés du chantier en organisant des relations harmonieuses entre ces ouvriers si divers, les corps on ne peut plus étrangers que sont la paysannerie locale et les prisonniers condamnés aux travaux forcés.

Le 27 novembre 1807, il écrit de nouveau (pièce 83) au ministre :

« Bien qu'il soit physiquement impossible d'occuper les 2 500 hommes qui seront indispensables à l'exécution des travaux à faire la campagne prochaine [...] il vaudrait mieux les demander [...] à condition de les faire cantonner pendant l'hiver dans les villages voisins du canal. Les habitants de ces villages sont pour la plupart des ouvriers du canal. La fraternité qui s'établirait entre eux et les soldats favoriserait une association pour le travail, utile aux uns et aux autres ainsi qu'au canal. Il serait très difficile, quelque sacrifice que l'on fit, d'accroître les ressources que nous offre le pays. Depuis qu'on fabrique avec succès les piqués, les bacins, les mouselines, tous les ouvriers qui s'étaient autrefois occupés de fabrications analogues et qui s'étaient jetés aux travaux du canal lorsque la mode fit cesser l'ancienne fabrique ont retourné à la navette, et je suis certain qu'on ne les tenterait pas.»

Gayant propose quelques autres idées : « rassembler tous les condamnés qui existent dans les différents ateliers de l'Empire français et attacher leur grâce à la confection du canal ». D'autre part, « il serait particulièrement avantageux de nous envoyer des Suisses, quoique la plupart ne sachent pas la langue française. Ce sont pourtant eux dont on obtient le plus de travail »...

À la fin de 1807, la pression sur Gayant pour l'achèvement du canal est forte. On le sent dans les lettres échangées où rien ne paraît impossible pour aboutir, même un travail de nuit et sans interruption (l'Empereur n'exigeait-il pas la même chose des cartographes militaires du Dépôt de la Guerre ?).

Ainsi, le 3 décembre 1807 (pièce 81), Gayant plaide encore et toujours sa cause auprès du ministre de l'Intérieur pour obtenir des bras : « je choisirais dans les condamnés tout ce qu'il y a de bons piocheurs (il y en a d'excellents) et j'en ferais autant de mineurs pour travailler dans le souterrain où leur garde serait extrêmement facile » (il n'y a pas d'échappatoire).

Le 5 décembre 1807, le ministre de l'Intérieur répercute cette demande (pièce 80) vers son collègue de la Guerre, le général Clarke :

« 421 condamnés attachés aux travaux du canal de Saint-Quentin grâciés sont partis. Il n'est encore arrivé que huit hommes pour les rempla-

cer. Le nombre à envoyer doit être illimité. C'est parmi ces condamnés que l'expérience a fait trouver les meilleurs terrassiers. C'est à peu près le seul poste dans l'étendue de l'Empire où l'on tire un bon parti de ces hommes [...] des hommes qui prennent l'habitude du travail et de la discipline en deviennent meilleurs soldats [...]. Les intentions de Sa Majesté, sa volonté prononcée de voir le canal de Saint-Quentin navigable vers le milieu de l'automne prochain, exigent encore d'autres moyens. Je veux parler de nouveaux envois de troupes. Il ne faut pas moins de 2 500 hommes en activité sur les travaux [...] 3 000 hommes présents en assurent à peine 2 500 ouvriers [...] Il est extrêmement intéressant que 1 800 soldats soient dirigés sur Saint-Quentin [...] Quelques mesures de police paraissent devoir se joindre à ce renfort de troupes : 1° tenir la main à ce que tous les soldats et caporaux qui ne sont pas de cuisine travaillent [...] 2° commander le travail pendant la nuit, si demandé, 3° ne retenir qu'un quart du produit de la journée de travail. En effet, on entend dans les régiments : 'nous travaillerons gratuitement pour l'Empereur s'il l'exige, mais nous ne voulons pas travailler pour nos officiers qui nous maltraiteront d'autant plus qu'ils auront plus à prendre sur nous' [...] Les ingénieurs, eux, 'sont disposés à passer les jours et les nuits sur les ateliers'.»

Le 4 juillet 1808 Napoléon avertit Crétet, ministre de l'Intérieur, qu'il a donné ordre au ministre de la Guerre de faire diriger les 1 200 prisonniers qui sont à Troyes sur le canal de l'Ourcq, sur le canal de Bourgogne ou sur celui de Saint-Quentin. Le 11 juillet le ministre de la Guerre annonce que les 1 030 prisonniers prussiens qui sont à Troyes peuvent être affectés aux chantiers des canaux. Mais le 12 juillet le directeur des Ponts et Chaussées Montalivet note que 230 des 1 030 prisonniers sont infirmes. Les 230 infirmes partiront de Troyes vers Cambrai et «ils seront, à mesure de leur guérison, employés aux travaux du canal de Saint-Quentin»... Telle est la réalité : la main-d'œuvre est bien présente, et corvéable à merci, mais quelles sont ses capacités réelles de travail et dans quel état sanitaire se trouve-t-elle ?

Pendant ce temps, le 9 juillet 1808 Montalivet écrit au ministre de l'Intérieur : «M. Gayant a demandé 300 hommes il y a quelques jours. Son Excellence le ministre de la Guerre les a accordés. Ils ont dû être pris au dépôt de Cambrai.» Gayant avait fait remarquer que le temps des moissons prend beaucoup de main-d'œuvre, mais aussi que s'ils donnent satisfaction les prisonniers peuvent obtenir leur liberté.

Il y a lieu de penser que l'emploi de cette main-d'œuvre militaire est efficace et indispensable puisqu'un décret impérial du 18 juin 1809 réglant l'organisation du service des condamnés des Travaux publics précise en son article 59 que sur le canal de Saint-Quentin le travail du souterrain ne pourra être refusé, même la nuit lorsqu'il sera jugé nécessaire par l'inspecteur divisionnaire directeur des travaux, sauf à prendre les mesures de sûreté que les circonstances exigeront.

La volonté inflexible d'un Napoléon tout-puissant mais impatient entretient ce feu d'héroïsme qui sous-tend ses grands projets. Si le canal n'est pas navi-

gable en 1809, Gayant et ses drôles de troupes mettent leur point d'honneur à ce qu'il le soit au début de 1810.

L'inauguration du canal de Saint-Quentin

Le 20 avril 1810, le canal de Saint-Quentin est inauguré par Napoléon et Marie-Louise en présence de la Cour impériale, grand événement pour les édiles de Saint-Quentin et tous les participants. Ce jour-là cependant, mais ce n'est pas exceptionnel s'agissant de ce type d'équipement, le bief de partage est encore en cours de remplissage et le souterrain du Tronquoy est à sec; l'Empereur le parcourt à cheval et son cheval glisse dans la boue, ce qui met Napoléon de fort mauvaise humeur. Mais le pari est gagné.

Le 28 avril 1810, les 93 kilomètres du canal sont ouverts à la navigation, avec les 43 écluses (réduites plus tard à 35). L'enfoncement des bateaux peut aller jusqu'à 1,25 m. Le 22 octobre, Gayant traverse le canal de bout en bout.

Décoré de la Légion d'honneur²⁰ et nommé inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées (29 germinal an XIII [19 avril 1805]), Gayant reçoit en outre pour son exploit une rente de 6000 livres (décret du 7 mai 1810) cumulable avec son traitement.

En 1805, Gayant est nommé à Caen, mais il reste directeur du canal de Picardie jusqu'en 1811 où il est désigné comme secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées et inspecteur de l'École des Ponts et Chaussées. Il reste en fait chargé du canal de Picardie jusqu'à sa complète ouverture à la navigation en 1817, époque où il doit prêter serment de fidélité... au Roi.

Les aléas d'une belle carrière

Ses 6000 livres lui sont supprimées par la loi de finances du 25 mars 1817.

Le 25 juin 1817, Gayant proteste auprès du comte Molé, directeur général des Ponts et Chaussées, et le prie, non sans ironie, de demander au roi une récompense pour lui :

«Les héritiers du célèbre Riquet (auteur du fameux canal du Languedoc) jouissent encore de celle vraiment digne du grand roi qui le lui a décernée. M. de Cessart pour avoir imaginé et fait exécuter ces fameux cônes de Cherbourg qui n'ont eu qu'un succès éphémère, a obtenu de Louis XVI une récompense de 50000 francs. Il existe plus d'un moyen de me rendre ce que je perds : le premier bateau qui a traversé le canal souterrain a obtenu (sans aucun mérite) le privilège de ne payer aucun droit sur le canal de Saint-Quentin [...] Ne pourrait-on pas faire pour moi quelque

20. Archives nationales, dossier n° 1102/029 : nommé chevalier le 20 février 1809, officier le 5 mai 1810.

chose de semblable ? [...] Je me trouverais satisfait si le Roi, en retraçant dans une ordonnance les services que j'ai rendus, décidait que moi et mes deux fils jouiront de la faculté de faire naviguer sur le canal de Saint-Quentin de Cambrai à Sempigny et sans payer aucun droit, cinq ou six bateaux dont nous serions propriétaires ».

Mais Molé n'obtient pas satisfaction pour Gayant. Ce dernier revient à la charge par une nouvelle lettre à Becquey, datée du 3 décembre 1817 (pièce 33) :

« Monsieur le Directeur général, j'ai fait exécuter le canal de Saint-Quentin, monument extraordinaire d'un grand intérêt général qui sert à la fois l'industrie nationale, le commerce et les Ponts et Chaussées. Il a été exécuté avec beaucoup d'économie, tout le monde en convient [...] [Après avoir été privé de la pension viagère de 6000 livres] [...] j'ai démontré que mes services étaient non moins éminents que ceux des militaires, qu'ils avaient sur les leurs l'avantage d'aller matériellement à la postérité et de produire un revenu pour le Trésor public qui peut être apprécié aujourd'hui à au moins 200 000 francs, et qui pourra s'élever par la suite à 600 000 francs au moins... »

Cette supplique lui vaut d'obtenir satisfaction en 1818 : la loi de finances de 1818 « excepte la pension de M. Gayant des dispositions qui empêchent de cumuler les pensions et les traitements ».

Le 9 mai 1822 (pièce 24), Gayant, nommé inspecteur général des Ponts et Chaussées par ordonnance du 30 janvier, est remplacé par Lepère dans sa circonscription de divisionnaire. Toutefois il lui est précisé : « Vous continuerez en outre à être chargé de la direction des travaux du canal de Saint-Quentin et à recevoir l'indemnité de 3 000 francs qui vous est allouée en cette qualité ».

Antoine Nicolas Gayant habitait à la fin de sa vie à Paris, rue Sainte-Croix de la Bretonnerie, non loin des Archives nationales. Après quatre décennies de service dans les Ponts et Chaussées, il s'éteint le 30 décembre 1824, et se referme le dossier de ce grand ingénieur, représentatif d'un corps dévoué sans limites à l'État (quel que soit celui qui l'incarnait), membre éminent d'une élite qui a conçu des équipements pérennes et admirables sur un immense territoire à moderniser.

Cécile SOUCHON

	Canal Crozat ou de Picardie	Canal de Saint-Quentin
1 ^{er} projet	1721	1721
Autorisation	1724-32	1769
Début des travaux	1728	1768
Interruption	1738	1774
Reprise	1767	1802
Ouverture	1776	1810
Modernisation		1828 (Freycinet)