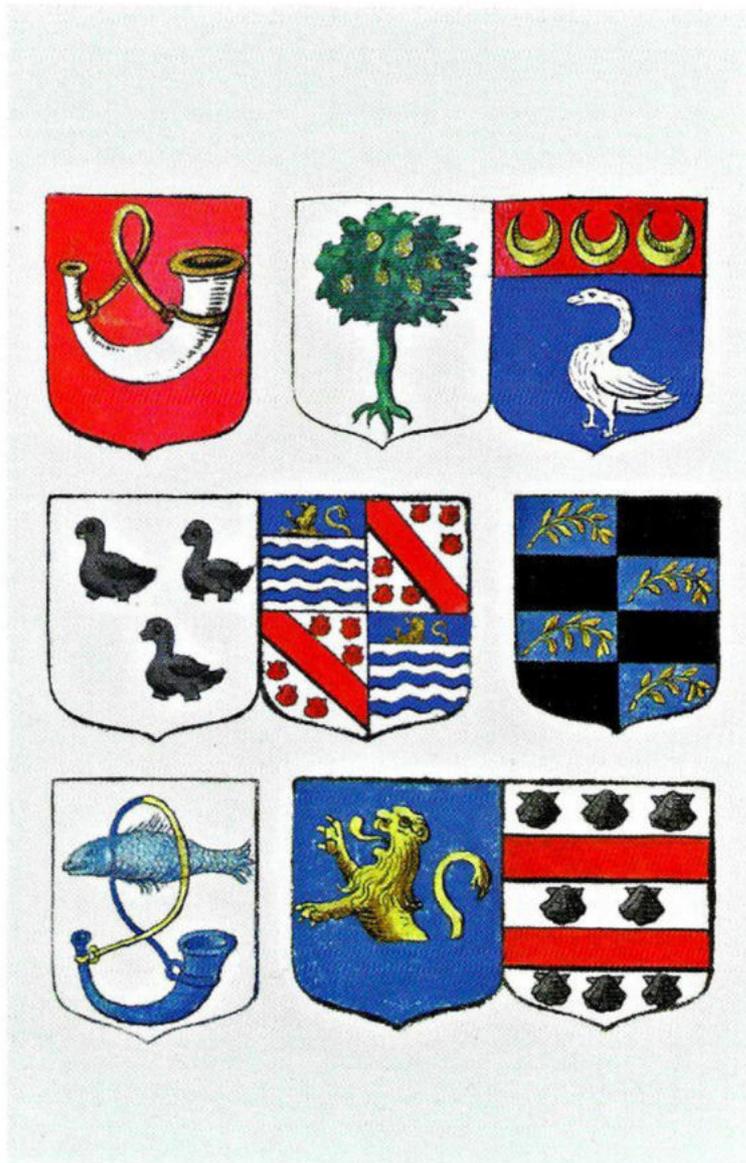


# ESSONNE ET HUREPOIX

*BULLETIN*  
*de la Société historique et archéologique*  
*de l'Essonne et du Hurepoix*  
N° 87 (2017)



CHAMARANDE

# Les canaux de la Juine, de l'Essonne et de la Rimarde au XVIII<sup>e</sup> siècle. Projets de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne et consorts (1759-1767)

Philippe CACHAU, *Docteur en histoire de l'art. Chercheur associé au  
Centre de recherche sur l'Europe classique de Bordeaux*

Les projets de canaux de la Juine, de l'Essonne et de la Rimarde<sup>1</sup>, repris au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, illustrent remarquablement les conflits d'intérêts auxquels pouvaient se livrer divers particuliers en quête de notoriété et de profits. Ils illustrent également la position monopolistique défendue par la monarchie dans la construction des voies navigables en France sous l'Ancien Régime. Ils témoignent enfin des complicités et des appuis dont pouvaient bénéficier certaines personnalités, dont l'architecte et ingénieur du roi Jacques Hardouin-Mansart (1711-1778), dernier des Mansart<sup>2</sup>, au sein de l'administration royale.

---

1. Ne pas confondre cette rivière avec la Rémarde, affluent de l'Orge. Cette dénomination fut parfois employée – à tort – par certains auteurs des canaux évoqués ici.

2. Sur la vie et l'œuvre de l'architecte, cf. CACHAU Philippe : *Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, dernier des Mansart (1711-1778)*, thèse d'histoire de l'art soutenue à Paris-I en 2004 sous la direction de Daniel Rabreau et articles sur fiche Wikipédia de l'architecte ou sur <http://philippecachau.e-monsite.com>

## Origine du projet

En mars 1760, dans un mémoire adjoint à sa requête en vue de réclamer à Louis XV le privilège de construction et d'exploitation des canaux, Mansart de Sagonne rappelait l'origine du projet. Il avait adjoint à son historique, un *Inventaire des titres* (...) par lequel il entendait démontrer combien le projet avait « toujours été considéré comme extrêmement utile à l'État et au commerce ». Il ne s'agissait pas, rappelle-t-il, « d'un projet récemment imaginé tel qu'on en voit de nos jours qui n'ont que des apparences flatteuses mais illusives », mais d'« un projet examiné, approuvé, accepté, autorisé [et] exécuté en partie ».

La Juine, dite aussi « rivière d'Étampes », prenait sa source en Beauce à Chambeaudouin, près d'Autry (Loiret), et se jetait dans l'Essonne, affluent de la Seine, près du château du Bouchet (Essonne)<sup>4</sup>. Elle fut navigable dès la fin du XV<sup>e</sup> siècle lorsque Jean

3. Archives nationales, F<sup>1</sup> 692, *Mémoire pour parvenir à la Construction d'un Canal sur les Rivières de Romard, de Juine et d'Essonne Et établi sur ces trois Rivières, la Navigation et le Commerce jusqu'à la Ville de Paris*. Sauf mention contraire, tous les documents cités dans cet article sont issus de cette cote. Les plans et certains devis de Mansart de Sagonne évoqués sont aujourd'hui perdus. Sur l'histoire de ce projet, cf. également : LE FRANÇOIS DE LALANDE Joseph-Jérôme : *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*, Paris, 1778, p. 281-284 ; PINSON Paul : « Recherches sur la navigation d'Étampes à Corbeil depuis le XV<sup>e</sup> siècle jusqu'à la cessation en 1676 suivies de l'exposé historique des tentatives faites au XVIII<sup>e</sup> siècle pour le rétablissement, d'après des documents inédits », *Bulletin de la Société historique et archéologique de Corbeil, d'Étampes et du Hurepoix*, 5<sup>e</sup> année, 1889, p. 119-158 ; « D'ence et d'eau. Les projets du canal de l'Essonne », *Aux sources de l'histoire locale*, n° 4, 2009.

4. Actuellement situé sur la commune d'Itteville. Cette rivière s'étend sur 55 km et tire son nom d'un hameau de la commune d'Autry. Elle fut l'un des principaux axes d'approvisionnement de Paris sous l'Ancien Régime avec l'Oise, la Seine, la Marne, l'Yonne et l'Orge, cf. MOLLAT Michel : *Histoire de l'Île-de-France et de Paris*, Toulouse, 1971, p. 354. Sur l'histoire et la géographie de cette rivière, cf. notamment La Vallée de la Juine par le Centre culturel de la vallée de la Juine, Lardy, 1995 et LACROIX Jacques : « La Juine et l'Yvette, deux noms de rivières issues de la langue gauloise », *Essonne et Hurepoix*, n° 83, 2013, p. 21-31.

de Foix, comte d'Étampes, désireux d'enrichir sa ville, octroya en 1490 à ses sujets la permission de transférer le port près les fossés de la ville et d'approfondir la rivière pour en améliorer la navigation. Il pensait à juste titre que le transport par eau était un moyen plus aisé et plus rapide que la route pour acheminer les marchandises jusqu'à Étampes<sup>5</sup>.

Au XVI<sup>e</sup> siècle, le prévôt des marchands et les échevins de Paris, considérant de leur côté l'avantage qu'il y aurait à acheminer ainsi le blé de la Beauce jusqu'à la capitale, s'intéressèrent au projet. Après plusieurs réflexions et consultations, ils estimèrent que cela ne serait possible qu'en rendant navigable la Juine et l'Essonne, dite « rivière de la Ferté Alais ou de Pluvier »<sup>6</sup>, jusqu'à la Seine. Ils adressèrent au roi un mémoire en ce sens, soulignant la commodité et la facilité que cette navigation procurerait à la capitale.

Par un arrêt de 1527, François 1<sup>er</sup> confirma aux Étammois leur droit de port et de navigation puis, par les arrêts du 3 septembre 1538 et du 1<sup>er</sup> septembre 1543, ordonna aux riverains, dont les propriétaires des moulins, de nettoyer la rivière et de procéder aux réparations nécessaires pour faciliter le trafic entre Étampes et Corbeil. Toutefois, malgré ces aménagements, les bateaux qui remontaient la Juine et l'Essonne, ne pouvaient le faire jusqu'à la Seine du fait de l'étroitesse du confluent avec l'Essonne. Les marchands devaient donc décharger en-deçà de Corbeil pour transporter leurs marchandises par terre et les recharger ensuite dans le bassin de la ville sur la Seine. Ce système, lourd et onéreux, occasionnait malheureusement de nombreux dommages pour les marchandises, qui périsaient dans l'attente de leur chargement.

5. Le port d'Étampes était alors de 125 m de long sur 47 m de large, pourvu d'un canal de 10 m. On y amenait essentiellement les grains de Beauce et le vin des coteaux environnants. Il fallait 8 à 10 jours pour transporter les marchandises par voies d'eau à Paris, cf. MOLLAT, *op.cit.*, p. 123 et 455 et *La Vallée* (...), 1995, p. 11. Une quarantaine de bateaux naviguaient régulièrement sur la rivière, cf. LALANDE, *op.cit.*

6. Cf. LALANDE, *ibid.* Cette rivière est décrite comme provenant du Gâtinais et située à 14 milles au sud de Paris (*ibid.*).

En 1634, Charles de Lamberville, avocat au conseil privé du roi et au Parlement de Paris, décida, le premier, précise Mansart de Sagonne, de présenter à Louis XIII un projet de jonction de l'Essonne et de la Seine afin de les rendre navigables jusqu'à la Loire. Avec l'appui des marchands parisiens, sur l'avis rendu par le corps de ville, il obtint la permission du roi le 29 juillet. Les travaux de creusement de l'Essonne furent hélas entravés par les oppositions du marquis de Villeroy, seigneur engagiste du comté de Corbeil. Ils ne furent achevés qu'en 1642 « par ordre exprès du Roy », remis au prévôt des marchands de la capitale. Lamberville poursuivit ses opérations jusqu'à Augerville, près de Malesherbes, mais elles furent de nouveau interrompues à son décès en 1643.

Le projet fut repris par le marquis de Villeroy qui obtint, en 1646, un arrêt du conseil du roi et un autre du Parlement, datés respectivement des 20 juin et 31 août. Ils renouvelaient l'autorisation faite à Lamberville à condition que le projet fût réalisé dans un délai de 4 ans. Face aux difficultés rencontrées, le marquis abandonna les opérations jusqu'en 1658, date du renouvellement de son autorisation par un arrêt du Parlement du 8 avril. Cette nouvelle tentative ne connut guère plus de succès que la précédente : la Fronde de 1652 avait ruiné le commerce d'Étampes et de ses environs tandis que les riverains de la Juine et de l'Essonne avaient abandonné leur entretien. La navigation fut ainsi interrompue définitivement en 1676 comme l'atteste l'expertise dressée par Étienne Baudry, marchand de la ville, et Laurent Guillemint, ancien voiturier par eau, en 1700. Leur procès-verbal précisait les réparations et améliorations à effectuer sur ces rivières<sup>7</sup>.

Suite à cette visite, un dénommé Yvonnet, intéressé dans les affaires du roi, receveur de l'hôpital général et procureur de la chambre des comptes de Paris, proposa de faire renaitre cette année-là le projet de Lamberville. Les marchands d'Étampes adressèrent en conséquence, en 1701, une requête au Parlement qui demeura sans suite. Pour ce projet, Yvonnet avait rassemblé tous les titres originaux et les copies d'actes qui attestaient l'existence ancienne

7. Cf. PINSON, *op. cit.*, p. 18-19.

de cette navigation. Les pièces furent recueillies à sa mort, en décembre 1732, par son fils Charles-Simon, avocat au Parlement. Mais le projet devait demeurer dans l'oubli durant près de 50 ans.

En août 1749, Yvonnet fils s'en souvint lorsqu'un certain Tralaigue de Saint-Antoine, dit « le marquis de Tralaigue », personnage louche qui ne vivait que d'expédients, qu'il connaissait depuis 1734, profita de son absence de 15 mois en Dauphiné pour lui subtiliser ses documents<sup>8</sup>.

### Les projets de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne et de Tralaigue-Dubois de La Rouance

Pour établir son projet, le dernier Mansart s'était largement inspiré de celui de Tralaigue, poursuivi par un des associés de ce dernier, Dubois de La Rouance, lequel allait être le principal concurrent de l'architecte-ingénieur<sup>9</sup>. Le projet des premiers visait à rétablir non seulement la navigation sur la Juine et l'Essonne jusqu'à la Seine, mais aussi à rendre navigable l'Essonne depuis sa jonction avec la première au château du Bouchet jusqu'à Yèvre-le-Châtel sur la Rimarde, affluent de l'Essonne. Un autre canal était envisagé ensuite de Rocheplatte, au confluent des deux rivières, jusqu'à Combrenx en forêt d'Orléans afin d'opérer la jonction de la

8. Cf. *infra*. En 1749, Yvonnet fils avait révélé à Tralaigue les plans et mémoires établis par son père pour rétablir la navigation sur la Juine. Enthousiasmés tous deux par la beauté du projet, ils s'employèrent au récolement et à la copie des papiers durant 5 mois. Mais Tralaigue, qui avait d'autres visées, souhaita s'approprier les originaux. Il prétendit d'un nouveau collationnement pour se les faire remettre et se les approprier en l'absence de Yvonnet fils qui s'était rendu, début 1750, à Lyon et en Dauphiné auprès de sa sœur, la marquise d'Eberon, pour la vente au conseil de sa terre de Saint-Georges d'Espéranche, alors gagée. Les papiers furent recensés par ordre chronologique, avec le tableau des recettes et dépenses, dans un grand registre de 200 feuillets environ par Yvonnet. Cf. note 6 et requête de Yvonnet fils à Tralaigue, *ibid.*

9. Cf. *infra*.

Seine à la Loire où la Rimarde prend sa source<sup>10</sup>.

Devant l'ampleur de la tâche et pour limiter les difficultés administratives, Dubois de La Rouance avait restreint son projet à la généralité de Paris en achevant le canal de l'Essonne à Malesherbes. Il reprit l'idée de Trolaigue de curer et de redresser les trois rivières sur 34 milles de long en construisant un canal de 150 toises entre la Juine et l'Essonne, nanti de 35 écluses dont 33 « à vannes batelières », 18 ponts, un chemin de halage pavé de 28 000 toises et un fossé de 6 500 toises cubes. Il fixa la dépense à 12 millions de livres dont 3,5 millions pour le canal de la Juine, dit aussi « d'Étampes ». Il comptait établir deux coches d'eau par semaine et promettait d'effectuer les ouvrages en six mois après l'obtention du privilège par lettres patentes. Pour le canal de la Rimarde, le délai fut porté à un an.

Le projet de Mansart de Sagonne était sensiblement identique dans son tracé : il envisageait de canaliser l'Essonne depuis Pithiviers jusqu'à Corbell ; la Rimarde depuis Yèvre-la-Ville, voire Chambon en forêt d'Orléans, jusqu'à leur jonction à La Neuville ; et la Juine depuis Étampes jusqu'à sa jonction avec l'Essonne, au lieu-dit Paleau (fig. 1). De là, les bateaux parviendraient sans inconvénient aux ports parisiens de Saint-Bernard et de Saint-Paul.

Mansart justifia, dans un mémoire, l'intérêt de son projet pour l'approvisionnement de Paris et les finances royales<sup>11</sup>. Les trois rivières voisinaient, disait-il, avec cinq provinces : la Beauce, le Gatinais, le Hurepoix, l'Orléanais et le Pays chartrain. Elles étaient riches et produisaient « abondamment des vins, des eaux de vie, des foins, des froments, des avoines, des orges, des farines, des menus grains, des veaux, des volailles et gibiers, des bois de charpente, de fers, merceries et clincailleries, des cires, sucres, huiles, savons,

10. Cf. LA LANDE, *op. cit.* Rappelons que l'Essonne prend sa source au-dessous de Pithiviers (*ibid.*). La Lande évoque uniquement le projet de Trolaigue, modifié par Dubois de La Rouance, à défaut de celui de Mansart de Sagonne, son seul concurrent direct.

11. Cf. note 3.

fruits de toutes espèces, Enfin des pavés, et matériaux ». Par cette énumération, il entendait démontrer les profits substantiels que procurerait leur exploitation. Cet aspect des choses n'avait pas échappé non plus à ses concurrents.

Ces marchandises, exposait Mansart, étaient jusqu'à présent transportées à Paris par terre et à grands frais alors que leur transport par eau faciliterait, au contraire, leur acheminement dans de meilleures conditions, à moitié prix et plus rapidement<sup>12</sup>. La cherté du transport terrestre amenait à consommer ces marchandises sur leurs lieux de production, ce qui avait pour conséquence la sous-exploitation de la plupart des terres, faute de débouchés. En revanche, rappelait-il, la réalisation de canaux sur les trois rivières et la modestie de leur coût de transport permettraient aux habitants des provinces concernées de mettre davantage de terres en culture, notamment par l'assèchement des marais, ce qui leur procurerait de bien meilleures terres. Elles relanceraient ainsi leur économie. Quant aux Parisiens, ils trouveraient dans les quantités produites de quoi assurer leur approvisionnement régulier en même temps que la baisse des denrées.

Mansart rappela, enfin, que le roi trouverait là moyen de rétablir à bon compte et sans augmenter le budget de l'État, le commerce et l'agriculture des cinq provinces, ainsi que ses revenus à partir des droits d'entrée perçus dans la capitale. Par la canalisation de la Rimarde jusqu'à Chambon, on acheminerait aussi vers Paris et les ports de la Seine, le bois des forêts de Dourdan et d'Orléans, lesquels serviraient notamment à la construction des vaisseaux du roi, « ce qui sera », précise l'architecte-ingénieur, « d'un grand secours pour augmenter les forces maritimes avec moins de dépenses qu'il en coûte aujourd'hui »<sup>13</sup>. Pour mieux convaincre le souverain, il

12. Pour Mansart de Sagonne, il était clairement démontré que, quand les voitures étaient très chargées, on parcourait plus rapidement les 14 lieues entre Étampes et Paris par eau que par terre en usant du courant des rivières plutôt que d'une route cahoteuse (cf. *infra*).

13. Mansart de Sagonne était très versé dans les questions maritimes, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 673-676 et 721-724.

rappelait que tous ces avantages avaient motivé ses prédécesseurs à accorder leurs privilèges et qu'il n'avait pour motivation, dans ce projet, que « l'amour seul du bien public ». Il se faisait « donc un point d'honneur d'y réussir » car il en allait de sa réputation.

Mansart de Sagonne déclarait avoir eu l'idée du projet suite aux « examens et opérations de son art » qu'il effectuait alors pour un ami qui l'avait appelé sur sa terre en Beauce. Il faisait allusion là à son ami Gilbert-Jérôme Clautrier, premier commis du contrôleur général des Finances, pour qui il reconstruisait le château de Montauger, situé en bordure de l'Essonne, près de Corbeil<sup>14</sup>. Il déclarait « avoir plusieurs fois admiré la beauté et le volume » de ces rivières dont il connaissait depuis longtemps les sources et leurs confluent dans la Seine, ainsi que la pente naturelle de leurs eaux, ce qui « luy fit naître », précise-t-il, « des réflexions très sérieuses sur le projet de [les] rendre navigables et commercantes » afin de « fertiliser » les cinq provinces qu'elles arrosaient. Il n'avait pu ainsi « résister à l'attrait (...) de se rendre de plus en plus utile à sa Patrie » ! Nous verrons que la réalité est plus nuancée<sup>15</sup>.

Mansart prétendait avoir parcouru à ces fins « luy même » les trois rivières ; en avoir sondé le terrain, levé les plans et « pris les nivellemens depuis un bout jusqu'à l'autre avec une exactitude scrupuleuse » ; « réduit les pentes » ; avoir « trouvé des moyens faciles de donner aux parties de terrains qui pourraient se trouver peu solides et marécageux la solidité qui leur manque » ; « cherché les lieux d'où il pourrait tirer les matériaux propres aux constructions » et les avoir trouvés à proximité de « bonne qualité et en quantité plus que suffisante » ; « réglé le nombre et la forme des ouvrages » ; « pris tous les agrémens [et] les mesures les plus justes pour supprimer par des redressemens toutes les sinuosités (...) »

14. Sur cet éminent personnage du contrôle général des Finances au XVIII<sup>e</sup> et Montauger (commune de Lisses), cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 520-535 et *architecture*, *Conservatoire des espaces naturels sensibles, Etude historique et l'Essonne*, 2004 ; CLAEYS Thierry, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. I, Paris, 2011, p. 525-526.

15. Projet d'arrêt de l'architecte (s.d.), cf. note 3 et *infra*.

susceptibles de l'être afin de diminuer la longueur des canaux à établir » ; « cherché l'origine des inondations » qui avaient causé l'interruption de la navigation de la Juine ; « reconnu en prenant les distances et les niveaux des eaux provenant des sources et des marais qu'il serait facile de joindre ces eaux au courant des trois rivières, et par ce moyen de prévenir les inondations par le dessèchement des marais (...) ; et d'en tirer (...) le double avantage d'augmenter considérablement le volume des eaux des rivières ».

L'architecte-ingénieur précisait aussi avoir « pris les mesures les plus justes [suivant] les règles les plus certaines de son art », et avoir « voulu (...) pour plus de sûreté, être lui-même le vérificateur de ses propres opérations » en se transportant de nouveau sur les lieux. « Par de plus grands examens et plusieurs épreuves répétées en divers endroits, [il eut] la satisfaction de connaître que non seulement il y avait une certitude phisique de réussir dans cette entreprise, mais qu'il était même des moyens plus simples et faciles pour abréger le tems de son exécution et en diminuer considérablement les dépenses ».

Il était donc persuadé, « sans craindre de compromettre sa réputation », que les trois rivières réunissaient toutes les qualités d'une bonne navigation par l'abondance de leurs eaux, leurs pentes convenables, voire « même un peu trop fortes puisqu'il faudra les réduire et les soutenir par plusieurs écluses ». La construction des canaux était d'autant plus aisée, estimait-il, que « nul obstacle n'en [pouvait] arrêter ni retarder l'exécution », ne s'y trouvant « point de montagne à percer ou à contourner, point de rivière à traverser, point d'élévation d'eaux ». Il ne fallait que suivre la pente des rivières « en aidant la nature par le secours de l'art ».

Selon Mansart, « plus ses découvertes furent laborieuses, combinées et approuvées par l'expérience qu'il a en ces Sortes d'Ouvrages, Et plus il Se Persuada que si un Projet si utile a l'Etat n'avait point été exécuté (...), on ne devait l'attribuer qu'au défaut des Lumières ou de fonds de la part des Entrepreneurs, qui presque toujours n'ont aucunes connoissances ny Lumières dans ces sortes d'ouvrages » ! C'était ce « manque de capacité et de bonne foy

des Chefs » qui avait découragé le plus souvent les actionnaires de ces entreprises. Il voyait ainsi l'avidité de certains qui sacrifiaient « le bien public à leurs intérêts particuliers » tandis que d'autres « n'avaient jamais eu d'intention bien sérieuse de passer jusqu'à l'exécution ».

Ses canaux totaliseraient une longueur de 40 568 toises 5 pieds et seraient tous trois de 6,5 toises de large<sup>16</sup>. Mansart de Sagonne entendait maintenir sur leur cours, et à toutes les périodes de l'année, le niveau des eaux entre 5,5 et 6 pieds. Il les laisserait à 6 pieds en-deçà du sol afin de permettre l'écoulement des sources et l'assèchement des marais. Les canaux seraient, comme il se doit, bordés de talus pour les trottoirs. Les chemins de halage seraient de 30 pieds de large de chaque côté. Leur cours serait émaillé de 14 ponts de pierre, de plusieurs écluses et logements d'éclusiers « partout où il faudra ». Il prévoyait d'établir quatre grands ports dont un à Yèvre-la-Ville, près des terres de son protecteur, Louis Phélypeaux de La Vrillière, comte de Saint-Florentin, à Châteauneuf-sur-Loire<sup>17</sup>, et la suppression de sept moulins qu'il achèterait au dernier 25 de leur produit. Mansart envisageait enfin la construction d'aqueducs et de glacis « dans tous les endroits nécessaires » pour l'évacuation des eaux. Il s'engageait à effectuer les ouvrages dans les quatre ans qui suivraient l'obtention des lettres patentes du roi afin « de parer à tous les inconvénients et ne rien faire avec précipitation ». Il espérait, en fait, les réaliser dans un temps moindre.

Mansart de Sagonne avait divisé son projet en huit tranches : la première, de Corbeil à Villeroy ; la seconde, de là au Grand Jœud sur la Juine ; la troisième, jusqu'à Étampes ; la quatrième, de la Chapelle Paillet, au confluent de la Juine et de l'Essonne, vis-à-vis Le Bouchet, jusqu'à La Ferté-Alais. Il se dirigeait ensuite vers

16. *Ibid.*

17. Louis III Phélypeaux, comte de Saint-Florentin (1705-1777), duc de La Vrillière à partir de 1770, secrétaire d'État de la Religion Prétendue Réformée (1725) et de la Maison du Roi (1749-1775), ministre d'État en 1761. Sur les liens de cette famille avec les Mansart et Mansart de Sagonne en particulier, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 424-440.

Maisse, puis Malesherbes et Yèvre-la-Ville pour les tranches cinq à sept, laquelle opérât la jonction entre l'Essonne et la Rimarde. Dans la huitième tranche, il parachevait la canalisation de l'Essonne, de La Neuville à Pithiviers. Enfin, il envisageait, dans la mesure du possible, de poursuivre les travaux jusqu'à Chambon, sur les terres du duc d'Orléans, si celui-ci le « jugeait à propos » ! Il entendait s'attirer là sa protection en donnant « des preuves de son zèle et de son attachement pour tout ce qui peut l'intéresser » en même temps qu'« une augmentation considérable sur le débit et le prix de ses bois » !

Mansart fournit à l'appui de son canal sur la Rimarde, un édit de mars 1679 qui accordait au duc d'Orléans la faculté de faire construire l'ouvrage depuis la Loire jusqu'au Loing, au droit de Montargis, ainsi que des lettres patentes en forme d'édit, datées de novembre 1719, qui accordaient au duc l'établissement d'un canal sur le Loing, depuis les canaux de Briare et d'Orléans jusqu'à la Seine<sup>18</sup>. En disant ainsi son projet en huit tranches, le dernier Mansart souhaitait s'assurer un autofinancement suivant les modalités mentionnées dans un acte de société que nous examinerons plus loin.

L'ensemble des ouvrages fut fixé, avec les frais d'établissement de la navigation, à 4 millions de livres, montant qu'il surestima délibérément<sup>19</sup>. Il ne précise jamais, en revanche, le produit exact qu'il escomptait de l'exploitation des canaux<sup>20</sup>. Il l'estimait, au bas mot, à 10 % des fonds investis, ce qui lui assurerait, dit-il, « un revenu certain et annuel » pour lui, ses successeurs et ayants cause.

18. Cf. note 3.

19. Il justifie cette surestimation « pour éviter les inconvénients passés [ceux de Lamberville] (...) [et éviter] de revenir deux fois à la charge pour demander des fonds à sa compagnie ». Les frais comprenaient la construction et la mise en place de la navigation (*ibid.*).

20. Il déclare seulement avoir basé son estimation sur le relevé des marchandises qui provenaient des cinq provinces et qui entraient à Paris par les barrières de Saint-Victor, de Loursine, de Saint-Jacques, de Saint-Michel et des Carnes, entre octobre 1743 et octobre 1749, cf. note 15.

Il fournit, néanmoins, un état détaillé des droits pour chaque marchandise<sup>21</sup>.

### La compagnie de Mansart de Sagonne (1760)

Le 3 février 1760, Mansart formait sous seing privé, avec sept associés, une compagnie qu'il déclarait « également riche, éclairée et laborieuse » et qui serait en mesure, dit-il, « d'attendre du succès de l'entreprise le fruit de [ses] dépenses »<sup>22</sup>. Pour rassurer le gouvernement, il n'hésita pas à donner le détail de son établissement, « quoiqu'il ne soit pas d'usage dans toutes les sociétés d'affaire d'en donner une connaissance publique ». Mais il était trop « jaloux de son honneur et de sa réputation » pour que l'on jette sur sa conduite « le moindre des soupçons », tel qu'on avait pu le porter sur la compagnie d'Arnoult<sup>23</sup>. Il entendait donner là « des preuves de bonne foy et de fidélité » en même temps que les garanties nécessaires aux fonds qui seraient employés au projet. Il avait ainsi formé une compagnie composée, déclare-t-il, « de gens connus et sans reproche dont les uns par leurs talens et leurs travaux l'ont aidé à conduire cette affaire (...) et les autres ont déjà donné leurs engagements pour la fourniture des fonds proportionnés aux portions d'intérêts qu'ils ont pris dans cette entreprise ». Le dernier Mansart se targuait que « la bonne foy, la prudence et la

21. *Droits des tarifs demandés par le s<sup>r</sup> Mansart, Et sa compagnie sur les Rivières de Juines, D'Essonne, Et de Remard tant pour les droits de canaux que pour droits de voitures* (cf. note 3).

22. *Acte stipulant la portion des droits, prérogatives, émolumens et bénéfices cédés par le sieur Hardouin Mansart, architecte du roi, à ses associés dans la Société qu'il se propose de former pour le rétablissement de la navigation sur les rivières de Juine, Essonne et Remard*. Acte passé sous seing privé, reproduit in extenso par P. Pinson en pièce annexe (1891, p. 38-40). Ce document, qui devait figurer avec les autres pièces de Mansart dans le carton des Archives nationales (cf. note 3), est dit provenant du « cabinet de l'auteur » (sic) ?

23. Cf. *infra*.

dessence reign[ai]ent dans toutes les clauses » de sa société. Elle se composait ainsi de membres issus de la robe, de la finance et du commerce<sup>24</sup>.

Mansart de Sagonne estimait cependant ne pas devoir attendre davantage de boucler son tour de table pour solliciter du roi les lettres patentes qui lui octroieraient le privilège exclusif de construction et d'exploitation. Leur octroi était en effet pour lui le moyen le plus sûr d'attirer les investisseurs privés qui, quoiqu'intéressés par son projet, seraient rebutés par « l'incertitude du conseil » en même temps que par les rumeurs que la compagnie adverse pourrait faire circuler à son encontre. Certains se laissaient, d'ailleurs, séduire abusivement par elle. Muni de ces lettres patentes, Mansart estimait, en outre, obtenir les fonds supplémentaires nécessaires. Mais, c'était « le réduire à l'impossible », souligne-t-il, que de l'obliger à boucler sa compagnie avant leur délivrance.

La compagnie était dotée d'un capital de 130 sols, « dont trente », déclare-t-il, « seront dans tous les exemps de faire aucune fourniture de fonds et les cent autres feront chacun un fond de quarante mille livres, qui composera le total de quatre millions », montant de son devis. Avec l'accord de ses associés, Mansart s'appropriait les 30 sols de capital « pour tenir lieu », indique-t-il, « des frais de voyages, courses, peines, travaux, soins et dépenses qu'il a faictes

24. Il s'agit, dans l'ordre, de : Jean-Baptiste-Dieudonné Petit, sieur du Boulevard, ancien avocat au Parlement, ci-devant conseiller du roi et substitut du procureur général du roi au conseil souverain de la Martinique, demeurant rue de Bourbon, paroisse Saint-Sulpice ; Nicolas-François Falquet, intéressé dans les affaires du roi, demeurant rue Villeedo, paroisse Saint-Roch ; Gilbert-François Flamand, écuyer, avocat au Parlement, demeurant rue et paroisse Saint-Sauveur ; Guillaume-Bernard d'Eslandes, sieur de Lancelot, écuyer, ancien avocat au conseil et avocat au Parlement, demeurant rue Christine, paroisse Saint-André-des-Arts ; Jacques Brunneau, sieur de Chardonny, intéressé dans les affaires du roi, demeurant rue du Cherche-Midi, paroisse Saint-Sulpice ; Claude-Louis Duplessis, écuyer, ancien avocat au conseil, demeurant rue Saint-Antoine, paroisse Saint-Paul ; Jean-Charles Daniel, marchand bourgeois de Paris, demeurant rue Saint-Honoré, paroisse Saint-Germain-l'Auxerrois. S'adjoignirent ensuite : un certain De Clouange et Gilbert-François Flamen d'Assigny, avocat au Parlement, procureur de Mansart de Sagonne dans différents procès, qui venait remplacer le dénommé Flamand.

pour conduire cette entreprise (...), que pour le mettre à même de récompenser le zèle, l'activité et les peines des personnes qui lui ont été et seront utiles pour la réussite de son projet ». Sur ces 30 sols, 13 seraient distribués aux huit associés à proportion de leur part dans la société<sup>25</sup>, somme qui devait, avec les 17 sols restant entre ses mains, participer « à toutes les répartitions qui pourraient être faites tant en bénéfice qu'en intérêt principal »<sup>26</sup>. Quant aux 100 sols restants de capital, ils seraient destinés à l'exécution des ouvrages.

Mansart de Sagonne exposait que c'était « pour donner plus d'ordre et plus de sûretés dans la mise de fonds » qu'il avait divisé ses travaux « en 8 parties égales de 5 000 livres chacune par chaque intérêt de quarante mille livres ». Le premier versement des associés, pour le début des opérations, n'interviendrait qu'un mois après l'enregistrement des lettres patentes. À l'achèvement de la première tranche, un second versement serait effectué aussitôt pour lancer la seconde et ainsi de suite.

Il trouvait dans cet ingénieux système de financement un moyen de gagner la confiance de ses associés en même temps que d'attirer de nouveaux partenaires en limitant leur prise de risques puisqu'ils ne rempliraient leur engagement, déclare-t-il, qu'après l'enregistrement des lettres patentes. Ils verraient « l'employ util de leurs fonds au fur et à mesure qu'ils les délivrer[aient] ». Ces fonds ne pourraient être employés abusivement, étant entre les mains d'un notaire séquestre et du caissier de la compagnie qui se porteraient tous deux caution des sommes versées. Ils ne seraient délivrés que sur délibération des intéressés lors des assemblées générales, leur permettant ainsi de mieux juger l'usage fait de leur argent.

25. Petit du Boulard, Falquet, d'Eslandes, Duplessis et De Clouange reçurent chacun 2 sols ; D'Assigny, Bruneau et Daniel, 1 sol.

26. « C'est-à-dire », précise Mansart, « que les cas où les cent sols faisant fonds ne fussent pas absolument nécessaires pour la protection du canal, c'est fournissant pour chacun d'eux une somme de quarante mille livres, faisant un total de quatre millions montant du devis du sieur Mansart, le surplus en serait réparti aux associés chacun au prorata de son intérêt ; les huit sols cédés à M. Mansart devant avoir part à cette répartition ». Cf. PINSON, *op. cit.*, p. 39-40.

Ses associés, prétend Mansart, applaudirent cette division des ouvrages, aussi « enchantés de la bonté de ses plans que de la sagesse de ses mesures ». « Division », ajoute-t-il, « très propre à planter la foy (...) et à donner de la confiance ». C'était là « la règle d'une compagnie composée d'honnêtes gens, curieux (...) de gagner du bien en se donnant de la peine (...) par les voyes de l'honneur et de la probité, en méritant et non en extorquant la confiance publique ». Confiance d'autant plus précieuse qu'elle devait permettre l'obtention de la faveur royale.

Pour Mansart, son système allait bien plus loin : les bénéfices tirés de l'exploitation des différentes tranches ne seraient pas immédiatement redistribués aux actionnaires. Ils viendraient compléter les fonds destinés à leur réalisation de sorte que l'emploi prioritaire des bénéfices dispenserait les associés de verser les fonds auxquels ils s'étaient engagés initialement. Il estimait ainsi réduire à 3 millions de livres le montant des fonds nécessaires, réduisant par là même le sol d'intérêt à 30 000 livres. En procédant ainsi, jamais l'entreprise ne pourrait, déclare-t-il, « être interrompue, encore moins abandonnée ». À l'achèvement du projet, les intéressés toucheraient un intérêt de 5 % sur le bénéfice net de l'entreprise qui ne serait partagé qu'au prélevement d'une somme annuelle qu'il destinait à l'entretien et à la régie des canaux.

Par ailleurs, Mansart de Sagonne demandait à ses associés que lui fût allouée une rente annuelle et perpétuelle de 25 000 livres, tant « pour le dédommager des peines et soins qu'il serait obligé de prendre pour l'administration et direction générale du canal (...), que pour lui fournir les moyens de gratifier les personnes qu'il emploiera pour le seconder dans ces pénibles exercices (...) » (sic). Sur ces 25 000 livres, il entendait distribuer en effet 13 000 livres à cinq de ses associés, à titre d'honoraires perpétuels, somme qu'ils pourraient léguer à leurs successeurs, héritiers ou ayants cause<sup>27</sup>.

Chacun des huit associés toucherait, en outre, des droits de

27. Petit du Boulard et Falquet, syndics, toucheraient chacun 4 000 livres annuelles ; D'Assigny, adjoint 2 000 livres ; D'Estrades et Duplessis, autres adjoints, 1 500 livres chacun, cf. note 22.

présence. Mansart stipulait à la fin de l'acte qu'il n'enterrerait en vigneur « que lorsque la compagnie sera entièrement formée, [ou] tout du moins jusqu'à ce qu'il soit jugé nécessaire de commencer les travaux dudit canal (...) ».

On sent, dans cet exposé, toute l'habileté de l'architecte-ingénieur dans l'élaboration d'un plan de financement cohérent. Il était alors suffisamment entouré de financiers, à commencer par son ami Clautrier, pour y parvenir<sup>28</sup>. Rappelons toutefois qu'il n'avait pas eu lui-même l'idée des canaux.

### Origines des projets de Mansart de Sagonne. Projet et compagnies de Tralaigue

En 1750, on l'a vu, le marquis de Tralaigue s'était emparé des papiers d'Yvonnnet fils. Il se rendit à Étampes en compagnie d'un dénommé Du Gourd qui connaissait le comte de Bar, grand bailli de la ville<sup>29</sup>. Il se fit présenter au corps de ville comme auteur et directeur général de l'entreprise afin d'obtenir les renseignements dont il avait besoin. Il leur promit, en échange, un intérêt dans celle-ci. Tralaigue obtint pareillement, le 19 août 1755, l'approbation de la ville de la Ferté-Alais à condition d'y établir un port<sup>30</sup>.

Il avait formé sa compagnie dès 1750 sous couvert d'un certain Sirmond et présenta, en conséquence, sa requête au roi. La démarche n'ayant guère abouti, il forma le 7 juin 1751, par acte passé devant M<sup>e</sup> Gérard, notaire à Paris, une seconde société

28. Sur les liens de l'architecte avec la finance, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 512-559. On citera notamment ses liens avec les Richard, Boutin, Paris, Laborde, Nogues,...

29. Cf. note 8.

30. *Extrait des Pièces et mémoires concernant le projet de rendre navigables les rivières d'Essonne et d'Etampes*. Rapport au bureau du commerce du 24 avril 1766, cf. note 3.

de 20 sols de capital, dont 4 pour lui<sup>31</sup>, sous le nom de Bernard Lallier. Société qui subsista jusqu'en 1753, date de son incarcération, pour la seconde fois, au Fort-l'Évêque en vertu d'une ordonnance des maréchaux de France<sup>32</sup>. Entre-temps, le 17 décembre 1751, ses anciens associés tentèrent de constituer une société rivale. Tralaigue y fit opposition par voies extrajudiciaires des 24 et 27 janvier 1752. Pour mieux défendre son projet, il prétendait avoir reçu l'agrément des princes du sang, des seigneurs engagistes et des principaux riverains concernés tant et si bien que ses ex-associés se désistèrent par actes publics des mêmes jours<sup>33</sup>.

Pendant sa détention, Tralaigue forma, par acte passé devant M<sup>e</sup> Térèse à Paris, le 7 septembre 1756, une troisième société en compagnie des sieurs Floquet, ingénieur hydraulique, futur auteur du canal de Provence, et Darran, chirurgien du roi. Leurs conseillers respectifs, les avocats au Parlement, Daunoy et Dubois de La Rouance<sup>34</sup>, comptaient, avec celui de Tralaigue, M<sup>e</sup> Jean-Baptiste Dieudonné Petit du Boulard, parmi les principaux associés de la compagnie. Celle-ci était dotée de 120 sols de capital, partagé

31. Tralaigue avait cédé 6 sols à son frère qui le suivra dans toutes ses démarches et qui rédigera pour lui de nombreux actes (Mémoire de Tralaigue à Trudaine, s.d., *ibid.*).

32. Cf. note 8.

33. *Sommaire Pour le marquis de Tralaigue, seul chef directeur et entrepreneur Général du rétablissement de la navigation des rivières de Junies (sic), dite d'Etampes, et de la Ferté Alais, depuis la terre et seigneurie de Malezherbes et le port royal d'Etampes. Jusqu'à Paris, passant par le bassin et portereau de Corbeil. Contre les prétendus associés et usurpateurs de cette entreprise*, cf. note 2. Le mémoire de Tralaigue à Trudaine donne une autre version des faits pour la date du 17 décembre 1751. Tralaigue aurait formé alors une nouvelle compagnie, composée cette fois « de gens bien solvables » dont le fameux fermier général Philippe-Charles Legendre de Villemorien (1717-1789) qui était alors intéressé dans les affaires du roi. La société était composée de 30 sols dont 4 pour Tralaigue et 1 pour son frère, cf. note 31.

34. Dubois de La Rouance était chargé de suivre, pour la compagnie, le dossier dans les bureaux de Trudaine et son intendance des finances. Tralaigue aurait travaillé avec lui pour établir les requêtes, mémoires et projet d'arrêts nécessaires. On comprend, dans ces conditions, qu'il ait voulu reprendre le projet à son compte après le désengagement de Tralaigue, cf. note 8 et *infra*.

entre Tralaigue, pour un tiers, lequel céda 4 sols à son frère ; Floquet et Daran, pour le deuxième tiers, en tant que principaux bailleurs de fonds ; et, pour le dernier, aux associés restants de la compagnie dont nos trois avocats qui disposaient d'un à deux sols d'intérêt chacun. La société fut formée sous le nom de Thomas Arnoult, architecte juré expert parisien, qui, quoiqu'il déclarât ne rien prétendre dans l'acte, espérait se voir confier l'exécution des canaux en retour<sup>35</sup>.

Parmi les 18 articles de la société, le 10<sup>e</sup> reconnaissait à Yvonnnet fils un droit sur le projet moyennant l'octroi de 2 sols d'intérêts. Il lui conférait aussi le premier rôle dans la compagnie<sup>36</sup>. Tralaigue entendait amadouer ainsi celui qui avait formé, en juin 1753, une requête devant le lieutenant civil du Châtelet pour la saisie réelle de ses titres<sup>37</sup>. Cet acte de générosité ne put toutefois l'empêcher de se voir condamner par corps à leur restitution en vertu d'une sentence des juges-consuls de Paris du 16 janvier 1758. Sentence qui ne lui fut signifiée que le 28 septembre et contre laquelle il ne forma pas appel. Il n'y satisfi pas pour autant. Charles-Simon Yvonnnet, après bien des recherches, découvrit, en effet, en 1762, que ses papiers étaient entre les mains d'un certain Couette dit La Cour, maître traiteur, rue Saint Honoré à Paris, à qui Tralaigue les avait gagés pour 800 livres. Yvonnnet fils dut déboursier pareille somme dans un acte du 1<sup>er</sup> août 1762 pour les récupérer.

Suite à la condamnation susdite, la troisième compagnie de Tralaigue était, elle aussi, menacée. Comme les fois précédentes, elle fut minée par les rivalités internes. Incapables d'honorer leurs engagements et de suppléer à l'absence de fonds, ses associés se défirent, à tous ceux qui se laissaient abuser, des intérêts d'un

35. Mémoire de Dubois de La Rouance au conseil du roi du 29 août 1762, cf. note 3. En activité depuis 1738 et auteur d'un projet d'école de chirurgie, Thomas

Arnoult était alors domicilié rue de Condé, paroisse Saint-Sulpice, cf. GALLET *critique*, Paris, 1995, p. 481.

36. Cf. LA LANDE, *op. cit.*

37. Cf. note 8.

privilege qu'ils n'avaient pas encore obtenus<sup>38</sup>. La compagnie se trouva ainsi endettée avant même d'avoir commencé le moindre ouvrage. La situation s'aggrava lorsque, fin 1757, Daran fit une faillite personnelle, connue de tout Paris, et dut abandonner ses biens à ses créanciers dont son intérêt dans le canal<sup>39</sup>. Floquet se démit, quant à lui, de la place de directeur général qu'il s'était octroyée et revendit aussi ses intérêts pour mieux se consacrer au projet du canal de Provence. Quant à Tralaigue, il céda les siens à une dame de Sainte-Colombe et disparut<sup>40</sup>.

Ne demeuraient plus dans la compagnie que Dubois de La Rouance et Peit du Boulard. Le premier, qui conservait de Tralaigue toutes les pièces et pouvoirs de la compagnie, poursuivait le projet en sollicitant le privilege sous le nom d'Arnoult<sup>41</sup>. Le second s'en alla trouver Mansart de Sagonne en compagnie de Daran.

Jusqu'alors, Tralaigue avait engagé, moyennant 100 000 livres,

38. Dans plusieurs mémoires, ses associés déclarèrent au comte de Saint-Florentin que Tralaigue avait vendu des « emplois » (sic). Avec l'aplomb du parfait aigrefin, celui-ci riposta aux attaques en déclarant que « ce n'était pas vendre des emplois que de faire des billets sur des avances qui lui ont été faites contre remboursement. En agissant de la sorte, il gageait ses « drois » sur le canal, cf. note 31.

39. Propos tenus par Yvonnnet fils dans son *Mémoire pour servir aux éclaircissements nécessaires des démarches que font ceux qui veulent enlever au Sr Yvonnnet, le Privilege du rétablissement de la navigation des Rivières d'Estampes et de la Ferrière Aleps*, cf. note 2.

40. *Mémoire instructif sur l'état actuel du projet de rétablissement et établissement de la navigation des rivières d'Estampes et Lafayette aleps*. Mémoire adressé par Tralaigue à Trudane avec une lettre en date du 23 août 1764 et complété par une *Suite*, cf. note 3.

41. Dubois avait choisi Arnoult pour donner à sa démarche une couverture plus honorable. Il savait en effet que le conseil du roi ne souhaitait plus entendre parler de Tralaigue et que si l'entreprise était poursuivie par celui-ci, elle ne serait pas autorisée. Il s'enquit donc de savoir si Arnoult était « désagréable » au conseil et, assuré que non, il décida de présenter son projet sous le nom de quelqu'un « de bonne réputation ». Paris, École nationale des Ponts et Chaussées. Ms 1865, dossier n° 18 : *Mémoire instructif sur ce qui s'est passé jusqu'à présent au sujet du renouvellement du projet de rétablir la navigation sur les rivières d'Essonne et d'Estampes* par Dubois de La Rouance, 1764.

un grand nombre d'opérations afin d'établir la faisabilité du projet<sup>42</sup>. Elles avaient été conduites par les ingénieurs Hénicé, Robiet et D'Aubilly, recommandés par le fameux Jacques-François Blondel, architecte du roi, futur professeur de l'Académie royale d'architecture, comme l'atteste sa déclaration de décembre 1764<sup>43</sup>. Ils avaient levé ensemble la topographie des lieux, les plans des canaux de Juine et d'Essonne, les devis estimatifs, ainsi que les procès-verbaux établissant la faisabilité. Tralaigue les fit vérifier par l'ingénieur Desquimarre en présence de D'Aubilly.

En 1752, Machault d'Arnouville<sup>44</sup> fit procéder par l'ingénieur du roi Baudru à une nouvelle vérification qui confirma leurs conclusions et évalua le projet à 2 millions de livres<sup>45</sup>. Ses opérations furent vérifiées et complétées à leur tour en 1755, à la demande du roi, par les entrepreneurs Bujon et Gigault de La Bédollière. Ces derniers conclurent à « la pleine suffisance du volume d'eau pour former la navigation » du canal projeté et l'évaluèrent à 3 399 050 livres<sup>46</sup>. Ils poussèrent leurs investigations au-delà de Malesherbes afin de prouver que la navigation de l'Essonne était possible jusqu'à la Rimarde.

Les pièces originales des trois hommes furent remises à Daniel-Charles Trudaïne, intendant des finances, en charge des infrastructures du royaume.

42. Cf. LALANDE, *op. cit.*.

43. Déclaration du 14 décembre 1764 délivrée par Blondel à l'appui des propos tenus par Tralaigue dans un mémoire présenté ce mois à Trudaïne (cf. notes 3 et 30). Blondel était un ennemi intime de Mansart de Sagonne, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 971-977 et *Les Mansart, Trois générations de génies de l'architecture*, Paris (à paraître).

44. Jean-Baptiste Machault d'Arnouville (1701-1794), contrôleur général des Finances (1745-1754), garde des Sceaux (1750-1757) et secrétaire d'État à la Marine (1754-1757).

45. Cf. note 30.

46. *Rapport du Sr Perronet sur la Requête Présentée au conseil Par le Sr Charles Louis Joseph Dervillers Ecuyer et Compagnie du 16 juin 1775*, cf. note 3.

### Querelles et intrigues entre Mansart de Sagonne, Arnoult, Dubois de La Rouance et Tralaigue

Dans un mémoire-réponse, Mansart de Sagonne estimait que les avis des « prétendus ingénieurs » n'avaient été obtenus que « par l'appât d'un intérêt » que Tralaigue et Arnoult avaient promis par acte notarié<sup>47</sup>. Motivés par le gain, ils avaient rédigés leur propos sous la dictée et avaient entériné, dit-il, « ce qu'ils n'avaient point examiné (...) et ne connaissaient pas eux-mêmes » ! Pour Mansart, Gigault de La Bédollière n'était qu'un « commis à la suite des Ponts et Chaussées » et Bujon, « un simple masson fils d'un Limousin »<sup>48</sup> ! Quant à Baudru, dont il ignorait la qualité, il avait fait l'objet, déclare-t-il, d'un jugement peu honorable au tribunal du Châtelet, ce qui ne pouvait que rendre ses opérations suspectes. Il protestait ainsi contre les insinuations mensongères portées contre lui par la compagnie d'Arnoult, réaffirmant, dans le même temps, tout le sérieux des opérations qu'il disait avoir effectuées, quant à lui, sur le terrain.

Pour pérenniser son projet, Tralaigue s'était assuré de grandes protections. Dans une lettre du 23 août 1764 à Trudaïne, il prétendait avoir engagé son projet sur l'agrément du prince de Conti, alors seigneur engageiste du duché d'Étampes, et avec l'appui du chancelier de France et du comte de Saint-Florentin dont nous reparlerons plus loin.

Dans un mémoire anonyme et sans date qui accompagnait une lettre à Machault d'Arnouville en date du 21 avril 1753, le duc de Fitz-James déclarait « s'intéress[er] à mr le m<sup>rs</sup> de Tralaigue » et suppliait le contrôleur général de favoriser son projet qui ne visait, assurait-il, que le bien public.

47. *Réponses aux observations faites sur le Mémoire du sieur Mansart, à l'occasion du canal d'Étampes* (s.d.). Mémoire rédigé par Clavier sur l'argumentation fournie par Mansart de Sagonne, *ibid.*

48. Il apparaît comme ingénieur sur la carte d'après Cassini évoquée plus bas, cf. *infra*.

L'année suivante, dans un courrier du 21 janvier adressé au même, Tralague fit état de la protection de « feu Mr l'Evêque de Senlis ». En 1755, il prétendait avoir obtenu le consentement du duc d'Orléans, seigneur engagiste de La Ferté-Alais<sup>49</sup>. Enfin, le 19 mars 1756, le duc de Villeroy lui céda ses droits de navigation sur l'Essonne<sup>50</sup>. C'est ainsi qu'il put former, en juillet, sa troisième compagnie. Cet étalage de personnalités témoigne, outre les compagnies concernées, que de nombreux grands seigneurs cherchaient aussi à tirer profit de ces canaux promoteurs. Il en résulta une concurrence acharnée entre les compagnies afin d'obtenir les protections de Trudaine et du ministre Bertin<sup>51</sup>.

En août 1756, Daran et Floquet présentèrent leur requête au conseil du roi sous le nom de Thomas Arnoult, prête-nom de la compagnie de Tralague – alors enfermé au Fort-l'Évêque, on l'a vu –, par le biais de M<sup>e</sup> Bontaux, avocat au conseil, qui la remit à Trudaine, accompagnée des pièces justificatives, à savoir les plans, devis estimatif et procès-verbaux de visite de nivellement et d'excavation du projet auxquels ils avaient tous deux procédé. Après examen, Trudaine requit des éclaircissements sur certains articles. La compagnie y répondit par la publication, en 1757, d'un mémoire détaillé de 96 pages<sup>52</sup>. Elle y joignit le procès-verbal de Bujon et de Gigault de La Bédollière, ainsi que la carte

49. Cf. note 30.

50. Cf. note 40.

51. Henri-Léonard-Jean-Baptiste Bertin (1720-1792), contrôleur général des Finances (1759-1763), secrétaire d'État et ministre d'un portefeuille hétéroclite (agriculture, manufactures, mines, canaux, haras... ; 1763-1780). Daniel-Charles Trudaine (1703-1769), intendant des finances (1743-1769), directeur de l'assemblée des inspecteurs des ponts et chaussées (1744-1769), fondateur de l'École du même nom (1747), directeur du commerce (1749-1769)... On lui doit toute l'infrastructure des transports en France sous Louis XV.

52. Mémoire publié chez « Paulus du Mesnil » et intitulé : *Mémoire instructif concernant les démarches et dépenses faites par me dabois et les siens pour obtenir permission de rétablir la navigation sur les rivières d'étampes et d'essonne les personnes, denrées et marchandises, moitié meilleur marché que par terre.* Mémoire remis par Dubois à Trudaine, le 22 décembre 1762, cf. note 3.

topographique levée in situ par le premier en 1756 d'après la carte de France du fameux Cassini, géographe du roi (fig.2)<sup>53</sup>.

Sur ce, Trudaine consulta Charles-Etienne-Louis Camus, ingénieur, secrétaire perpétuel et professeur aux Académies royales d'architecture et des sciences, qui rendit son avis, le 21 août 1757. Il confirma l'utilité et la faisabilité des projets sur la Juine et l'Essonne sous certaines conditions<sup>54</sup>. L'avis fut renvoyé, le 20 septembre, par le contrôleur général des finances, Jean de Boullongne, à MM. Bertier de Sauvigny et Barentin, respectivement intendants de Paris et d'Orléans, les priant de le faire vérifier par leurs ingénieurs respectifs<sup>55</sup>.

Barentin accusa réception du courrier, le 30 septembre. Il ne s'estimait pas concerné car le projet n'entrerait pas dans son département. Quant à Sauvigny, il requérait, pour se prononcer, la composition de la compagnie d'Arnoult ainsi que l'état des fonds dont elle disposait<sup>56</sup>. Pour masquer les failles de sa société, Arnoult répondit qu'elle n'oserait se montrer sans avoir obtenu préalablement

53. Arch. nat., cartes et plans, F<sup>14</sup> 10 064, dossier 3 et F<sup>14</sup> 692, *Carte topographique (...)* d'après Cassini par Briçon, 1756.

54. Charles-Etienne-Louis Camus (1699-1768), mathématicien et astronome, membre des Académies royales des sciences (1727) et d'architecture (1729), professeur et secrétaire perpétuel de cette dernière, examinateur des ingénieurs et du corps royal de l'artillerie de France, examinateur de l'école du génie de Mézières... Il fait partie des grands esprits scientifiques du siècle des Lumières. Avant d'être contacté par Trudaine, Camus était connu des protecteurs de Tralague. Ainsi, le chancelier de France, Guillaume II de Lamoignon, seigneur de Blancmesnil et de Malesherbes (1683-1772), lui avait demandé d'examiner la faisabilité du projet jusqu'à sa terre de Malesherbes, en présence de son fils Chrétien-Guillaume (1721-1794), alors premier président de la cour des aides, et des ingénieurs Desquimare et D'Andilly. Cette présence de Camus dans les premières opérations de reconnaissance de Tralague justifie le parti qu'il prendra envers la compagnie d'Arnoult dans ses futurs avis (cf. note 40 et *infra*).

55. Louis-Jean Bertier de Sauvigny (1709-1788), fameux intendant de la généralité de Paris (1744-1776), père de Louis-Bénigne-François (1737-1789) qui lui succéda ; Charles-Arnable-Honoré Barentin (1703-1762), seigneur d'Hardivilliers, intendant de la généralité d'Orléans (1747-1760).

56. Mémoire de Bertier de Sauvigny du 14 juillet 1760, cf. note 3.

un titre, même provisoire, du roi qui autoriserait l'exécution. Il remit, à ces fins, un projet d'arrêt conforme à ses demandes<sup>57</sup>. Sauvigny jugea le projet « chimérique » et la compagnie d'Arnoult « suspecte ». Ils ne méritaient pas, selon lui, la moindre attention.

### Naissance des compagnies de Mansart de Sagonne et de Dubois de La Rouance (1759)

La compagnie de Tralaigue-Arnoult étant en grande partie dissoute à la fin de 1758, Mansart de Sagonne crut bon de reprendre le projet à son compte, l'année suivante, après que le principal conseiller de Tralaigue, Petit du Boulard – qui conservait toujours ses intérêts dans la compagnie – fut venu lui proposer d'en former une nouvelle. Il aida l'architecte-ingénieur « de ses lumières et de son talent à manier la plume et la parole », et lui communiqua les titres et mémoires de la compagnie dont il disposait, ainsi que le rapporte Yvonnet fils<sup>58</sup>.

Petit du Boulard était venu accompagné de Daran, lequel prétendait céder à Mansart un intérêt dans la compagnie dont il ne disposait plus, on l'a vu. Il monnaya les documents qu'il avait conservés en tant que principal associé de Tralaigue, soucieux de se relever de sa faillite personnelle en même temps que déçu des fausses promesses de celui-ci. C'est à ces fins qu'il prétendait avoir rejoint Petit du Boulard<sup>59</sup>.

57. Cf. note 40.

58. Cf. LALANDE, *op. cit.*

59. Cf. notes 39 et 41. Yvonnet rappelle que les assemblées de la compagnie se tenaient régulièrement chez Daran en qui Tralaigue avait toute confiance. Cette confiance avait engagé ce dernier à lui confier un grand nombre de pièces et à lui en faire signer d'autres dont il lui laissait les doubles. Ce sont ces pièces que Daran vint négocier à Mansart. On ignore si les deux hommes firent affaire. On notera seulement que le chirurgien du roi ne figurait pas parmi les associés de l'architecte dans son acte de société de février 1760 (*ibid.* et cf. note 24).

Par leur arrivée, Mansart s'estimait en mesure de rencontrer les partenaires dont il avait besoin pour sa société et d'obtenir le privilège royal.

C'était sans compter sur l'obstination de Dubois de La Rouance, lequel avait aussi conservé toutes les pièces et pouvoirs de la compagnie de Tralaigue, soucieux lui aussi de poursuivre, d'abord sous le nom d'Arnoult, puis le sien, l'octroi du privilège. Il se flattait, d'ailleurs, d'avoir assez de protections pour l'obtenir<sup>60</sup>. Il fit remettre, à ces fins, par Arnoult, divers mémoires à Trudaine, datés des 28 juin, 10 août, 25 novembre 1759 et 21 février 1760, ainsi qu'un projet d'arrêt<sup>61</sup>.

Dans ces mémoires, Arnoult défendait les prétentions de Dubois de La Rouance et dénonçait « l'esprit de fronde et de duplicité » de la compagnie de Mansart dont il avait appris qu'elle était parvenue à s'approprier, dans les bureaux de Trudaine, les originaux des opérations de Baudru ainsi que les copies des pièces qu'il avait remises à Bertin, dont les mémoires et requête de 1757. C'est par ce moyen, assure-t-il, que Mansart de Sagonne put faire imprimer clandestinement un mémoire sous son nom en septembre 1759<sup>62</sup>. Arnoult faisait allusion ici à la complicité du premier commis des finances, Clautrier, grand ami de l'architecte<sup>63</sup>.

### Mémoire et première requête de Mansart de Sagonne (1759-1760). Procédure administrative

Le dernier Mansart avait imprimé en effet, le 9 septembre 1759, un mémoire dans lequel il revendiquait la construction des

60. Notamment celle du comte de La Marche, prince du sang, cf. *infra* et LALANDE, *op. cit.*

61. Lettre de Tralaigue à Bertin du 22 août 1759, cf. note 3.

62. Cf. note 52.

63. Mémoire d'Arnoult du 8 novembre 1760, cf. notes 3 et 52.

canaux. Il était intitulé : *Mémoire concernant le canal navigable et commercant projeté sur les Rivières de Rimard, de juine et dessonne contenant l'examen exact et précis de la nature de cette entreprise, de sa possibilité, de son utilité, des moyens de l'Executer, et de la justice du privilège exclusif, ainsi que quelques observations touchant les canaux en general*<sup>64</sup>. Il s'inspirait largement de celui publié par Arnoult en 1757. Mansart déclarait avoir eu connaissance de ce projet dès Pâques 1759<sup>65</sup>. Il se trouvait alors dans une situation pécuniaire particulièrement délicate au point de devoir vendre sa terre de Lurcis-Lévis en Bourbonnais, ainsi que sa maison de plaisance d'Ivry-sur-Seine<sup>66</sup>. Ces projets de voies navigables étaient pour lui un moyen inespéré de se refaire rapidement et à bon compte une fortune d'autant que l'essentiel des opérations avait été effectué par la compagnie précédente quoiqu'il ait prétendu avoir procédé lui-même aux repérages des lieux, on l'a vu.

Mansart de Sagonne adressa sa requête et ses plans au comte de Saint-Florentin, « ministre du Gouvernement de Paris », dès le mois de septembre. Le comte lui répondit que cette affaire était de la compétence du bureau des finances et qu'il avait donc transmis les documents au contrôleur général. L'architecte-ingénieur avait su éveiller l'intérêt de son protecteur en lui laissant entrevoir l'implantation d'un des principaux ports de son projet sur ses terres de Châteauneuf-sur-Loire<sup>67</sup>.

64. Cf. note 15. Mémoire divisé en six articles : 1°) nature et motifs de l'entreprise ; 2°) faisabilité d'après l'examen des liens et réponses aux objections ; 3°) utilité pour l'État, Paris, les cinq provinces et sa compagnie ; 4°) moyens et ressources employés, division des ouvrages et considérations diverses sur les péages, chemins, voitures par eau et par terre... ; 5°) nécessité d'un privilège exclusif de navigation ; 6°) « observations judiciaires » sur l'utilité des canaux en général et de ceux concernés en particulier.

65. Cf. note 52.

66. Cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 807-842 (Laurcy-Lévis), 933-945 (créances), t. II, p. 1221-1227 (Ivry).

67. Cf. *supra*, 4.

Monseigneur le contrôleur Général des finances, ministre d'Etat, supplique de Mansart de Sagonne du 4 février 1762. Le comte de Saint-Florentin avait la généralité de Paris dans le ressort de son ministère.

En février 1760, Mansart constitua sa compagnie dans les conditions évoquées. Petit du Boulard figurait en tête des huit associés présents. Le mois suivant, il renouvela auprès de Bertin sa requête au roi, accompagnée cette fois de ses mémoires, acte de société, devis, projets d'arrêt et lettres patentes<sup>68</sup>. Si la plupart des pièces nous sont parvenues, faisant de ces canaux parmi les mieux documentés de tous ceux qu'il ait élaborés, les plans, hélas, font défaut.

Dans sa requête, il sollicitait le privilège exclusif de construction et d'exploitation des différents canaux et, plus particulièrement, l'exemption de tous les droits relatifs aux canaux et rivières. S'ajoutaient : l'autorisation de prendre les espaces nécessaires à leur établissement (champs, marais, moulins, bâtiments divers...) moyennant l'indemnisation des propriétaires ; le renouvellement des privilèges sur les ports, rivières et futurs canaux jusqu'aux ports parisiens de Saint-Bernard et de Saint-Paul, à l'instar des bateliers de la Seine ; ainsi que les droits, honneurs, immunités et franchises autrefois octroyés aux anciens entrepreneurs du canal. L'architecte-ingénieur mettait en garde le roi contre toute tentative d'exploitation partagée des canaux qui ne produirait, déclare-t-il, rien de bon. Elle serait, par ailleurs, injuste à la compagnie qui s'était chargée des opérations puisque dépourvue de ses revenus.

Mansart de Sagonne réaffirma en outre, avec force, en préambule du mémoire joint à sa requête et pour mieux se défendre des accusations de plagiat portées par Dubois de La Rouance et Arnoult, n'avoir « point cherché à profiter des travaux et des découvertes faites par ceux qui auraient pu le précéder dans cette entreprise », les avoir ignorés entièrement, « le hasard lui [ayant] fourni l'occasion de s'y livrer ».

Plus loin, il avançait ne s'être « rapporté qu'à lui-même et à ses propres lumières ». Le « peu de succès » des projets de Trahaugue et d'Arnoult « ne lui ayant pas donné une opinion fort avantageuse de leur mérite », il s'en était donc tenu « aux règles de son art et de son

68. *Mémoire* (s.d.) de Mansart de Sagonne, cf. note 3.

expérience, pensant qu'il lui était plus glorieux de pouvoir, avec vérité, se dire l'auteur d'un pareil projet que d'en être simplement le plagiaire »<sup>69</sup> !

Pour se laver, enfin, de l'accusation de soustraction de documents, il déclarait n'avoir « ni usurpé, ni soustrait, ni intercepté, ni surpris, ni acheté, ni reçu, ni trouvé, ni même cherché aucunes pièces épaves qui soient relatives à son projet ». Elles lui étaient d'autant moins utiles qu'elles étaient prescrites depuis l'arrêt du conseil du 13 février 1742. On sent bien ici combien Mansart jouait sur les mots : le procès-verbal de Baudru en 1752 et les autres relevés lui avaient été bien utiles ! Bertin confia donc l'instruction de son dossier à Clautrier.

À ce stade, l'architecte avait une longueur d'avance sur la compagnie d'Arnoult : il se trouvait directement lié à des personnalités éminentes de l'administration royale qui, pensait-il, allaient pouvoir favoriser son projet.

Mansart de Sagonne espérait obtenir d'autant plus rapidement l'autorisation royale que sa société était revêtu, insistait-il, de « la fidélité et l'exactitude la plus scrupuleuse » et parce que « tout », assurait-il, « concourt à la réussite d'un projet aussi beau qu'utile ». Il ne pouvait donc que mériter « la confiance du ministère » et ce d'autant qu'il était le seul à annoncer ses partenaires. Il pensait ainsi pouvoir engager les travaux au printemps 1761<sup>70</sup>.

Pour justifier son impatience – ses créanciers ne cessaient de le harceler –, l'architecte prétendait avoir acheté une partie des matériaux afin d'être immédiatement en état de commencer les ouvrages à la délivrance des lettres patentes<sup>71</sup>. Il arguait, en outre, que plusieurs personnes de sa connaissance étaient prêtes à rejoindre ses associés, « aussy tost qu'il aura plû à Sa Majesté d'y mettre le Sceau de son autorité »<sup>71</sup> ! Il s'agissait là de prendre de court la compagnie d'Arnoult qui revendiquait aussi les lettres patentes.

69.

*Ibid.* et autre mémoire du 11 septembre 1760 (*ibid.*).

70. Cf. note 67.

71. *Mémoire pour parvenir (...)*, cf. note 2.

Mansart suppliait donc Bertin d'accorder rapidement audience à Clautrier.

Mais le ministre ne semblait guère pressé. Il entendait se donner le temps de la réflexion. La France avait alors des sujets bien plus urgents à traiter puisqu'engagée dans la guerre de Sept Ans.

Un mois plus tôt, en février 1760, Arnoult avait remis à Trudaine un nouveau mémoire tandis que Bertin venait à peine de transmettre à Sauvigny le projet d'arrêt qu'Arnoult avait adressé à son prédécesseur, Étienne de Silhouette, le 25 septembre 1759<sup>72</sup>. Sauvigny, qui s'était déjà exprimé sur le sujet en 1757, s'étonna à nouveau de la requête. Il estimait nécessaire, pour donner son avis, de connaître l'état réel du projet quant à sa possibilité physique, son utilité publique et son financement. Il requit donc, à ces fins, le procès-verbal dressé en 1752 par Baudru et D'Aubilly. Il s'aperçut alors que plusieurs pièces originales, qui se trouvaient dans le bureau de Trudaine, étaient « égarées » : les documents avaient été communiqués par Clautrier à Mansart de Sagonne !

C'est à cette époque qu'Arnoult et ses associés eurent connaissance de l'affaire. Trudaine ordonna donc à Baudru de fournir, d'après ses minutes personnelles, une nouvelle expédition de son procès-verbal, ce que l'ingénieur exécuta bien volontiers, le 28 mars 1760<sup>73</sup>. Sauvigny donna sa réponse, accompagnée des différentes pièces, le 14 juillet, à Trudaine qui les reçut deux jours plus tard. L'intendant rejetait une fois encore le projet d'Arnoult. Le 20 juillet, Trudaine requit l'avis des députés du commerce, lesquels estimèrent également, le 29 août, qu'en l'état présent, l'affaire ne méritait aucune attention<sup>74</sup>.

Selon Dubois de La Rouance, Mansart de Sagonne cherchait, en le privant ainsi du rapport de Baudru, à lui confisquer les preuves

72. Cf. note 56.

73. Cf. note 63.

74. *Navigaton des Rivières d'Etampes et d'Essonne*, mémoire de Trudaine et Bertin (1766), cf. note 3. Le Bureau du commerce est, sous l'Ancien Régime, un organe consultatif de l'intendance des finances.

de la faisabilité de son projet et à s'arroger ses opérations. Trudaine ayant pu en obtenir la copie, Mansart dut informer le ministre, par le biais de Clautrier, que son projet venait concurrencer celui d'Arnoult<sup>75</sup>. Le 14 septembre 1760, Tralaigne, qui soutenait la démarche d'Arnoult, s'alarme dans deux lettres à Trudaine et à Bertin des prétentions de Mansart<sup>76</sup>. Il leur demandait de favoriser Arnoult car, selon lui, si « Manchard » réussissait à obtenir l'autorisation du roi, il se trouverait privé du fruit de ses travaux et de ses peines. Il serait donc ruiné, sans l'espoir de pouvoir un jour s'en relever après les sommes considérables que lui et ses amis avaient employées ces dernières années. Il leur rappelait « les soudes menées et movezes manœuvres du Sr manchard et de ses aderans » qui, de surcroît, oseraient prétendre que si la compagnie d'Arnoult avait les ministres de son côté, lui, en revanche bénéficierait de l'appui de leurs secrétaires par lesquels il pourrait empêcher que leur dossier ne leur parvienne !

Tralaigne et Trudaine se connaissaient depuis fort longtemps comme l'atteste une lettre du premier au second du 27 juin 1759. Il y fait clairement allusion à « la protection que vous avés bien voulu m'accorder au sujet de mon entreprise lorsque vous étiez chancelier de M le duc d'Orléans (...) ». Tralaigne espérait donc qu'il lui renouvelerait sa confiance. Cette lettre atteste, par conséquent, après Camus, la complicité et la faveur qui liaient Trudaine au projet d'Arnoult et de Dubois de La Rouance. Faveur dont ne manquera pas de se targuer ce dernier.

De son côté, Mansart de Sagonne s'impatientait de la lenteur des procédures et s'en inquiéta dans une supplique au contrôleur général remise à Trudaine, le 11 septembre. Il lui rappelait que « la perte d'un temps aussi précieux pour le bien public » risquait

75. Cf. note 52.

76. Contrairement à d'autres documents, ces lettres sont bien de la main de Tralaigne. Elles révèlent un personnage analphabète et de condition très moyenne, dans les frais d'études et se procurer les moyens de subsister, cf. *Suite du Mémoire Instructif de Tralaigne à Trudaine*, notes 3 et 31.

de laisser ses associés qui, devant l'inactivité des fonds qu'ils engageaient dans la compagnie, pouvaient les retirer pour d'autres projets, ce qui le conduisait « dans de nouvelles longueurs pour les remplacer » et ferait trainer encore davantage le début des opérations. Ces « longueurs », disait-il, qui « rendaient les travaux plus pénibles et plus dispendieux », expliquaient l'échec réitéré de l'entreprise alors que son exécution était désirée autant par les habitants des cinq provinces que les corps de ville d'Étampes et de Paris. Exécution qui était d'autant plus aisée que l'on n'y rencontrerait « aucuns de ces grands obstacles qui par les dépenses excessives qu'ils font faire pour les surmonter portent souvent à abandonner ses sortes d'entreprise ». Il suppliait donc les deux ministres d'entendre M. Clautrier au plus vite. Mansart renouvela ses demandes, le 8 novembre suivant<sup>77</sup>.

### Rivalité Arnoult / Mansart de Sagonne

Le même jour, Arnoult adressa à Trudaine un nouveau mémoire dans lequel il rappelait au ministre l'avis favorable que celui-ci aurait donné à sa demande, suite à ses mémoires précédents. Il rappelait combien sa compagnie était « connue » pour fournir les fonds nécessaires. Il lui demandait donc de statuer définitivement sur sa demande et d'ordonner la vérification de ses opérations par Baudru. Il souhaitait également que le contrôleur général ordonnât la restitution des documents qui se trouvaient autrefois dans son bureau et dont Mansart avait eu communication par Clautrier.

Arnoult réitéra ses demandes en février et mars 1761 sous le nom de Caire, un de ses associés, rappelant qu'il ne s'agissait pas d'un projet nouveau mais de celui de rétablir une navigation déjà existante. Il proposait cette fois, comme Mansart, de pousser la navigation jusqu'à Yèvre-le-Châtel afin de « se conformer aux désirs

77. Cf. note 30.

de mgr le Duc d'Orléans » et d'emporter sur Mansart la protection de celui-ci. Il réitéra la demande de vérification des opérations par Baudru. Il estimait le montant des ouvrages à 3 399 050 livres, soit un chiffre guère éloigné des 4 millions mentionnés par Mansart. Contrairement à lui, il n'hésita pas à préciser le montant du produit qu'il escomptait tirer des canaux, soit 6 692 293 livres 10 sols<sup>78</sup>. Sans doute Arnoult pensait-il, par ces précisions, emporter la décision du conseil. Le 10 mars 1761, Bertin transmit à Sauvigny la requête d'Arnoult avec les pièces du dossier. C'était la troisième fois en moins de 4 ans que l'intendant de Paris était sollicité sur le projet !

De son côté, Mansart de Sagonne, conscient de la pression exercée par Arnoult sur l'administration royale qui tardait à se décider, dressa à la fin de 1761 un « parallèle » entre sa compagnie et celle de son rival afin de la convaincre définitivement de la supériorité de sa proposition<sup>79</sup>.

Si les deux entités poursuivaient un objectif identique, dit-il, elles n'en étaient pas moins différentes « dans leur essence et dans leur conduite ». Pour Mansart, la compagnie d'Arnoult – qu'il nommait délibérément « compagnie du Sr Tralaigue » –, n'avait « ni auteur, ni associés, ni titres, ni fonds, ni espérance d'en trouver, ni projets, ni plan, ni devis, ni tarif ». Ses écrits n'étaient qu'« allégations vagues sans aucune preuve ». Et de rappeler que l'honorabilité et les qualités d'Arnoult, dont on se gaussait de tous côtés, ne servaient qu'à couvrir les manigances de Tralaigue et de ses associés.

Mansart arguait, en revanche, que sa compagnie réunissait « toutes les marques d'une véritable existence et d'une heureuse réalité », mais dont l'« efficacité » avait été contrecarrée par les efforts déployés par sa concurrente.

<sup>78</sup> État détaillé des ouvrages de construction et du produit du canal par Dubois de La Ronance (s.d.), cf. note 3.

<sup>79</sup> *Eclaircissements*.

*Sur Tralaigue et de la Compagnie du Sr Mansart*, cf. note 3.

### Parallèle des deux compagnies par Mansart de Sagonne

Aussi, afin de détruire les obstacles levés par celles-ci, Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne entendait donner quelques éclaircissements sur ces deux compagnies, preuves à l'appui. Il leva à cet effet 5 différences essentielles :

1<sup>o</sup>) La qualité des auteurs : selon lui, Tralaigue se disait « marquis », seigneur de plusieurs terres et ancien militaire, titres qui n'abusent pas longtemps le lieutenant général de police, observait-il. Il n'était ni ingénieur, ni architecte, ni entrepreneur, ni même héritier ou acquéreur des anciens titres du canal d'Étampes, mais un imposteur qui réussissait à « persuader des gens peu instruits et avides, de la réalité de [ses] projets ».

Mansart de Sagonne se targuait, quant à lui, d'être « un véritable auteur » qui construisait les bâtiments « d'un homme en place, son amy » – le château de Montauger, propriété de Clautrier (fig. 3) – sur les bords des trois rivières<sup>80</sup>. Il avait effectué diverses opérations sur les lieux pour les rendre navigables et s'était ainsi enquis auprès des riverains des inconvénients et des avantages de l'opération. Il avait vérifié, « par toutes les opérations de son art », sa faisabilité. « Une fois convaincu par le cy public de l'utilité, et par ses calculs de la possibilité », il s'était présenté, « sans crainte, ni doute », en vue de son exécution avec « de bons titres en forme, des plans justes, un devis plausible, et surtout une compagnie et des fonds pour le reprendre ». Il entendait ainsi réaliser le projet comme il ne l'avait jamais été et le conduire à sa perfection « en très peu d'années ». Telle était donc la conduite qu'il s'assignait depuis deux ans.

2<sup>o</sup>) La nature des associés : si, pour Mansart, Arnoult était effectivement un honnête homme, reconnu et estimé dans sa profession d'architecte juré expert, il n'était, en revanche, guère au fait de la construction d'un canal. Sa compagnie était composée

80. Montauger n'est qu'en bordure de l'Essonne (cf. étude, note 14).

à l'origine, rappelle-t-il, d'une dizaine de personnes : trois d'entre elles étaient parties, suite à leurs problèmes pécuniaires ; deux autres la quitteront après avoir appris que les titres présentes avaient été trouvés et non acquis ; enfin, d'autres avaient vendu « très avantageusement » leurs intérêts, si bien que les associés restants poursuivaient sans conviction un privilège afin de récupérer la mise qu'ils avaient eu l'imprudence de faire dans cette affaire. Et Mansart d'avancer qu'Arnoult ne demeurerait à leur tête que par « commiseration pour eux ». Sa qualité d'homme d'honneur le convaincrat bientôt de les abandonner lorsqu'il sera instruit du réel de l'affaire. Il ne pourrait prêter, en effet, plus longtemps son nom à une « compagnie décomposée » qui ne pouvait que lui faire du tort. Mansart ne se trompait pas sur ce point, nous le verrons.

Il déclarait disposer, pour sa part, aussi bien des personnes utiles à ses travaux et à ses recherches que de celles capables de lui fournir, par eux-mêmes ou par connaissances, les premiers fonds nécessaires à l'entreprise. Les membres de sa compagnie étaient ainsi « les plus capables d'inspirer de la confiance ». Ils n'étaient animés que par « ce désintéressement si naturel aux honnêtes gens », ce qui lui valait son éloge.

3°) Les moyens mis en œuvre : l'« énorme » liasse de « prétendus » titres avancée par Tralaigue ne contenait en rien, dit Mansart, des titres de propriété mais plutôt « des mémoires et des éclaircissements » qui n'étaient que la copie de ceux trouvés dans le rebut de l'inventaire après décès d'un « avocat aux conseils chargés des affaires de la maison de Villeroy », le sieur Yvonnelet père. Il valait, surtout après le transport usurpés qui n'avaient pas la moindre à Tralaigue en mars 1756. Ces titres, aussi valides fussent-ils à l'origine, avaient perdu, déclare Mansart, tout intérêt au terme des deux ans d'échéance auquel le marquis de Villeroy s'était engagé lors de leur cession par le roi.

Ils étaient d'autant plus caducs, rappelait-il, qu'un arrêt du conseil du 13 février 1742 supprimait tous les privilèges accordés pour la construction des canaux et l'assèchement des marais, s'ils

demeuraient sans effet durant cette année. Le transport de 1756 n'a donc servi au crédit de cette compagnie que « dans un certain public », ce qui lui a permis d'accéder à de généreux protecteurs. Ils ne tarderont pas cependant, assurait Mansart, à ouvrir les yeux lorsqu'ils sauront le peu d'empressement mis par la compagnie à leur révéler la sentence contradictoire qui condamnait, en 1758, Tralaigue par corps à la restitution des « prétendus » titres.

Mansart se vanta donc de s'être bien gardé de les accepter lorsque Yvonnelet était venu les proposer à sa compagnie. Il confessa seulement s'être « contenté de puiser dans les sources » – celles fournies par Clautrier – et de lever à ses frais, aux greffes des archives concernées, les expéditions dont il avait besoin pour faire constater l'ancienneté de ses projets de canaux. Ce sont ces expéditions que Mansart joignit à sa requête de mars 1760. Au contraire de Tralaigue, sa société n'a jamais eu la prétention de présenter ces pièces comme étant titres. Aussi, si elle n'en possède effectivement aucun, « elle ne se croit pas moins fondée dans toutes ses demandes vû leur objet et leurs motifs ». Ce défaut de titres valait bien mieux que les vaines prétentions de Tralaigue !

4°) Les fonds de chaque compagnie : Tralaigue ne disposait d'aucuns fonds propres et n'avait aucune espérance d'en avoir de nouveaux après les sommes qu'ils avaient dépensées depuis plus de dix ans, rappelle Mansart. Il avait créé en effet, dit-il, pas moins de six sociétés qui toutes lui avaient procuré beaucoup d'argent mais sans qu'aucun des associés, éblouis par les propositions mirifiques qu'il leur faisait, ne se soient assurés de la validité de ses titres afin d'être un jour remboursés de leurs avances hasardeuses. Et Mansart de rappeler les clauses de la société du 7 juillet 1756 par lesquelles Tralaigue et ses principaux associés, Floquet et Daran, trouverent là le moyen de vendre la plus grande partie de leurs intérêts afin d'en tirer un bénéfice substantiel et de satisfaire leurs créanciers (allusion à Daran). Cette compagnie se trouvait donc endettée avant même d'avoir pu entamer les canaux. Elle était, d'ailleurs, discréditée de toutes parts au point de porter atteinte à la crédibilité même du projet du canal d'Étampes dont Mansart jugeait désormais nécessaire une nouvelle appellation.

Il souffrait lui-même, assure-t-il, de ce discrédit dans la mesure où les délais d'examen de sa demande ne cessaient de s'allonger au point de lui faire, depuis deux ans, « un tort indicible » tandis que, pendant ce temps, la compagnie de Tralaigue continuait ses manœuvres. Mansart réitéra, une fois encore, son souhait d'obtenir promptement les lettres patentes du roi. Lettres qu'il pourrait obtenir aisément, selon lui, dans la mesure où les fonds destinés au projet étaient prêts depuis les 18 mois de sa requête. On ne pouvait donc confondre plus longtemps les deux compagnies, la sienne ayant pris le relai de celle de Tralaigue.

5°) La nature des projets : pour Mansart, Tralaigue n'avait pas de projet propre. Il ne faisait que reprendre celui de Lamberville. Il présentait, en guise de plan, une copie maladroite de la carte de Cassini, « rempli de fautes à chaque mesure ». Son devis était pareillement erroné quant à la longueur des canaux, le calcul des inclinaisons, la profondeur et l'abondance des eaux, l'alimentation et l'écoulement des sources, la quantité des terrains à creuser, à assécher et à consolider. Il en était de même de la nature des matériaux à employer et de leur approvisionnement. Quant aux droits de péage, ils étaient « disproportionnés », n'ayant aucun rapport avec les denrées importées sur les rivières. On ne devait donc pas se laisser séduire plus longtemps par l'« élégance » de ses écrits, lesquels « péchaient » dans leurs principes et leur fondement.

L'architecte-ingénieur avança, au contraire, qu'on n'avait rien à craindre de sa compagnie parce que, « connu par ses talents », il avait conçu un projet qui n'avait de rapport avec celui de Lamberville que le nom des rivières. Il rappelait, pour se défendre, une fois encore, des accusations de plagiat portées par Arnoult, toutes les opérations qu'il déclarait avoir effectuées sur place. Rien ne manquait donc à son devis, tout y était prévu, « jusques aux prix et aux quantités des moindres choses » ! Contrairement à Arnoult, il ne s'était trompé sur aucun aspect de la réalisation des canaux. Quant à son tarif, il était proportionné à la descente et à la remontée des bateaux. Il l'avait dressé d'après sa connaissance des denrées produites dans les cinq provinces. Il se flattait que tous ses écrits, « sans se piquer de tant d'éloquence » comme ceux d'Arnoult, étaient fondés « sur la vérité

et l'exactitude » et non sur les « contradictions manifestes » et les « erreurs grossières » dont fourmillaient les écrits de Tralaigue, qu'il pourrait lever sans peine, article par article.

Le dernier Mansart déclarait donc ne point « rougir » de son dossier face à celui de Tralaigue, se flattant, au contraire, de cet examen dans lequel il ne disait « que le vrai », ne voulant « que le juste » et ne cherchant « que le Bien Public » ! Il se targuait de ne présenter « que des Plans corrects, que des Devis bien faits, et que des Ecrits Solides » ! Il espérait ainsi que le contrôleur général lui donnerait la préférence et que, « touché des délais toujours renaissants qu'elle éprouve depuis environ deux ans », il dédommagerait sa compagnie en accélérant les procédures afin de la mettre « à même de regagner le tems perdu » et de s'atteler sous peu à « un ouvrage qui ne sera pas indigne du Règne Glorieux de Sa Majesté » !

Mansart acheva son plaidoyer par une adresse à la famille de Villeroy. Il avait conscience d'en avoir économisé sensiblement la réputation et la crédibilité. « Pénéré de respect » pour cette illustre famille, « et de zèle » pour ses intérêts, il réitéra au duc son souhait de prendre « tous les arrangements » qu'il jugerait convenables afin de « le faire jouir enfin des grâces » que Louis XIV avait accordées et renouvelées à ses aïeux. Rappelons que, dans sa requête de 1760, Mansart de Sagonne s'était proposé de l'indemniser de la perte de ses droits sur le canal par l'arrêt de février 1742. La rivalité des protections était plus vive que jamais !

### Mémoires contre Mansart de Sagonne. Nouvelles polémiques

Par ce mémoire, l'architecte avait ouvert publiquement la polémique sur les droits respectifs des deux compagnies pour l'obtention du privilège royal. Elle rebondit par la publication, en février 1762, d'un mémoire anonyme, envoyé à Claurier le 10 du

mois, qui contestait le bien-fondé des canaux envisagés par Mansart de Sagonne<sup>81</sup>. Il fut suivi par un second de Dubois de La Rouance, adressé à Trudaine, le 11 mars, dans lequel il revendiquait cette fois le privilège pour lui seul<sup>82</sup>.

Entre-temps, Mansart avait poursuivi ses démarches auprès de Bertin. Dans une lettre du 4 février, il le pressa de prendre sa décision, lui rappelant « les dépenses considérables, les travaux multipliés » et les « engagements de toutes espèces » qu'il avait contractés. En avril, il rétorqua au mémoire anonyme susdit par un autre bien senti dans lequel il s'ingénia à dénoncer, point par point, comme il l'avait fait précédemment, les affirmations qu'il contenait<sup>83</sup>. Mansart s'était senti d'autant plus obligé de le faire que en général de son projet de canal (...) ». Il entendait « riposter » là à un inconnu au « ton impérieux et affecté » et à « l'inconséquence de ses assertions ». Il y développa cinq articles qui nous permettent de connaître le contenu de ce document disparu. Il les compléta par des précisions sur des aspects du projet qu'il estimait essentielles et par lesquelles il entendait démontrer sa parfaite connaissance du dossier.

Dans le premier article, Mansart de Sagonne rappelait les conditions d'établissement de la navigation sur la Juine après que son existence ait été mise en cause. Elle était fondée, rappelle-t-il, sur au moins une trentaine de titres. Il répondit en même temps aux « erreurs et inconséquences de cet auteur anonyme » lorsqu'il comparait les anciens bateaux qui naviguaient sur la Juine avec les « margotas de Nogent sur Seyne ». S'en suivit un exposé de la navigation sur toutes ces rivières. Il répondit aussi aux assertions qui prétendaient que la navigation sur la Juine aurait cessé dès le pavement de la route d'Étampes à Paris ou qu'elle n'aurait jamais été intégrée au projet de jonction de la Seine à la Loire par Lamberville.

81. Cf. note 15.

82. Il souhaitait ainsi ne plus « craindre de perdre le fruit de ses travaux si la concession était faite sous le nom d'un autre », cf. note 30.

83. Cf. note 15.

En revanche, Mansart n'entendait plus s'attarder sur les attaques portées à l'entreprise. Il abandonnait l'auteur aux « spéculations que sa malignité critique luy inspirait » et lui conseillait d'examiner le mémoire qu'il avait publié en 1759. Il admettait qu'on pût critiquer ses plans et spéculations mais sûrement pas ses conclusions qui étaient « celles de tous les faiseurs de canaux ».

L'architecte-ingénieur examina ensuite les objections émises sur les grâces qu'il sollicitait du roi, les frais de l'entreprise envisagés sur les aubergistes de la route d'Orléans, les pâtures, prés et moulins que l'auteur anonyme disait affectés par les canaux, ainsi que les conclusions qu'il tirait de l'inutilité de ces derniers. Mansart fastigea ses « sophismes » et la « precizion stérile » du propos, démontrant une nouvelle fois la beauté de l'entreprise et la supériorité de son projet. Les trois rivières présentaient, rappelait-il, quatre qualités essentielles : des eaux abondantes, des pentes plus que suffisantes, un terrain solide et des matériaux à portée immédiate.

Cette critique générale du projet faisait suite à celle soulevée, le 17 janvier précédent, par le corps de ville d'Étampes, lequel avait alors adressé une requête à Bertin par le biais de Clautrier, son premier commis<sup>84</sup>. Dans cette requête, Hochereau, maire de la ville, ainsi que les échevins Baron et Delisle dénonçaient le « beau prétexte » du bien et de l'utilité publiques avancés par « tous les novateurs pour appuyer leurs imaginations les plus creuses et couvrir leurs intérêts personnels ». Selon eux, le public n'avait rien à retirer de tous ces projets qui, au contraire, ne feraient qu'entraîner la ruine d'un certain nombre d'honnêtes gens, séduits par l'appât du gain et la nouveauté du projet que leur prodiguaient de belles paroles. Ils s'intéresseraient sans réfléchir à une entreprise qui risquait d'entraîner la disparition « d'une quantité prodigieuse de bons arpentis » de terres le long de la Juine sans compter les moulins utiles au public.

Les échevins démontrèrent, au contraire, l'intérêt et la supériorité de la route sur le canal, déclarant que la navigation de la Juine avait

84. Cf. PINSON, *op. cit.*, p. 22-23.

commencé à péricliter dès la mise en pavé de la route d'Étampes à Étréchy en 1676-1677. En outre, jamais les Parisiens ne s'étaient servis de cette rivière pour acheminer leurs biens depuis Orléans et que, s'ils y étaient contraints, ce système leur reviendrait fort cher. Ils achevèrent leur propos par des réflexions qu'ils déclarèrent fondées sur l'expérience des lieux. Si le conseil du roi décidait d'approuver le projet, ils étaient résolus à demander à Bertin que les propriétaires des terrains concernés fussent indemnisés par les entrepreneurs sur la base des estimations établies par les experts.

Toutefois, toutes les cités traversées par les canaux n'étaient pas de l'avis de leur concœur d'Étampes : elles défendaient, au contraire, ardemment le projet<sup>85</sup>.

Ces critiques survenaient, curieusement, après les démarches entreprises par Mansart de Sagonne, l'année précédente. Jusqu'alors, en effet, Étampes s'était toujours montrée favorable au projet puisqu'il lui permettait de réactiver ses activités portuaires. Sans doute, faut-il voir là une manœuvre de Tralaigne qui, on s'en souvient, avait lui-même intéressé le corps de ville au renouveau de sa navigation en 1749. En agissant ainsi, il pensait anéantir les efforts de Mansart de Sagonne qui se déclarait en effet de plus en plus inquiet de la tournure des événements après avoir été informé que la compagnie d'Armoult – qui avait la faveur de Trudaine – était sur le point d'emporter la décision du contrôleur général des Finances<sup>86</sup>. Dans une lettre du 4 février 1762, il supplia celui-ci de bien vouloir « ouir » le rapport confié à Clautrier à ce propos<sup>87</sup>.

85. Le curé, le corps de ville et les habitants de Maise, gros bourg sur l'Essonne, entre La Ferté-Alais et Malesherbes, qui relevait du duché d'Étampes, déclaraient « trop aquatique », ils pourraient, en recrusant le lit de celle-ci, assécher leur terre et éviter les inondations constantes de la route de Fontainebleau. On faciliterait ainsi le ravitaillement de la capitale et l'on procurerait « un bien général à toutes les Provinces du Hurepoix, du Gatinois et de la Beauce », cf. note 3.

86. En 1759, Daran et Petit du Boulard avaient eux-mêmes tenté de décourager Dubois de La Rouance en proclamant l'impossibilité de son projet, cf. notes 3 et 8.

87. Bertin demanda à Clautrier, le 10 février, en note sur la lettre, de répondre pour lui à Mansart.

### Mémoire-réponse de Gilbert-Jérôme Clautrier en faveur de Mansart de Sagonne (1762)

Conscient des attaques portées de tous côtés contre le projet de son ami Mansart, auquel il était aussi intéressé, on le sait, Clautrier développa dans un mémoire-réponse une puissante argumentation. Il entendait contester les deux objections majeures faites à ce projet et compléta le propos par des « observations particulières »<sup>88</sup>.

La première objection visait l'utilité des canaux qui ne devaient être exécutés, selon les détracteurs, qu'aux frais du roi. Le premier commis des finances rappela que le contrôleur général, son supérieur, auquel le mémoire était adressé, était lui-même convaincu de leur utilité. N'avait-il pas autorisé le canal du Lyonnais [de Gisors] lorsqu'il était intendant de la province et accordé les lettres patentes pour celui de Châtillon-sur-Seine qui, déclare Clautrier, « est une branche du grand canal militaire, politique et universel imaginé, formé et dressé par Le S<sup>r</sup> Mansart »<sup>89</sup> ? L'utilité de celui d'Étampes, par là même, se trouvait soutenue par l'intendant de Paris qui, sur ordre du ministre, s'était transporté sur les lieux afin de se convaincre de sa nécessité, de sa faisabilité et de ses avantages<sup>90</sup>.

Par conséquent, y a-t-il de réels inconvénients à son exécution ? Mansart assure que non, rappelait-il. Aussi, si l'utilité d'une telle entreprise était reconnue, il convenait de ne pas la différer plus longtemps « parce que », assure Clautrier, « c'est faire perdre à l'État et au publique un bien réel ». Il avait, sur ce point, parfaitement retenu la leçon de son protégé. Clautrier admettait cependant que, dans certaines circonstances, quand l'État était engagé dans de lourdes dépenses militaires – celles de la guerre de Sept Ans en

88. Cf. note 47.

89. Mansart de Sagonne avait formé un vaste projet de canalisation et de jonction des rivières de France. Il expose ses ambitions dans son *Prospectus du Canal de Bourgogne et de Champagne faisant la jonction des deux Mers par le centre du Royaume et la Capitale*, 1763. Arch. nat., F<sup>14</sup> 7087 et cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 672.

90. Allusion à l'envoi de son ingénieur Guillaumot.

l'occurrence –, il était en effet impossible de pourvoir à ce genre d'entreprises. La raison n'était néanmoins pas suffisante pour les empêcher totalement. Le royaume devait, dans ces conditions, être redevable à ses « citoyens zelez, Intelligents (...) toujours prêts de soumettre leurs opérations à l'examen et aux lumières du ministre<sup>91</sup> ». L'emploi de fonds privés ne pouvait que soulager le trésor royal. D'ailleurs, la proposition de Mansart ne visait-elle pas, sans qu'il leur en coûte, la gloire du roi et des ministres ?<sup>1</sup>

Clautrier justifiait, en outre, l'usage de fonds privés en évoquant les cas où la Couronne, après s'y être essayée, se trouva contrainte d'abandonner de telles entreprises à des investisseurs qui, avec une grande économie de temps et de moyens, réussirent à les mener à leur terme.

Et de citer les cas des canaux du Languedoc [du Midi] et de Briare et, plus récemment, ceux du Lyonnais [de Gisors] et de Bourgogne<sup>92</sup>.

La seconde objection insinuait que les temps de paix étaient plus propices à la conduite de telles opérations. Clautrier, qui se fondait toujours sur les propos de Mansart de Sagonne, réitéra que si l'entreprise était jugée utile, rien ne devait plus la retarder. La compagnie de Mansart n'envisageait pas dans cette affaire son seul intérêt mais bien ceux, « très considérables », des habitants des canaux, de la ville de Paris et de l'État !

Clautrier évoqua, en conséquence, les effets en chaîne : l'accroissement des débouchés entraînerait, déclare-t-il, celui des exportations de marchandises comme le vin, les grains, le foin et le bois. La faisabilité du transport amènerait les marchands à vendre leurs cargaisons au meilleur prix, contribuant ainsi à « l'enrichissement » des habitants qui seraient davantage en mesure d'acquitter leur impôt. Son recouvrement étant facilité, les revenus du roi seraient dès lors accrus. Par ailleurs, grâce à l'accroissement

de la distance ainsi procuré, les habitants des cinq provinces seraient davantage en mesure de consommer comme d'augmenter l'exportation des marchandises et, par là même, la perception des droits d'entrée. La boucle était bouclée !

Aussi, si les dépenses de guerre augmentaient les besoins de l'État, l'exécution du canal d'Etampes ne pouvait que lui permettre de les soulager en partie. Clautrier ne voyait donc pas pourquoi il fallait attendre le retour de la paix pour autoriser l'entreprise ?

Il acheva son propos par une observation que lui avait livrée Mansart de Sagonne et dont celui-ci n'avait, dit-il, saisi l'importance que par sa « longue expérience dans les ouvrages de cette espèce, et par une grande connaissance des principes de l'architecture ». À savoir : il n'était pas utile de dépenser 10 à 12 millions de livres<sup>93</sup>, si l'on en perdait de vue l'objet principal de l'opération. Le canal ne serait plus alors qu'« un lac dormans plus propre (...) à faire des jeux de boule ou des fossés secs, qu'aux opérations de la navigation ». C'est ainsi que s'explique, dit-il, l'échec du projet de Lamberville.

Pour lui, Mansart était tout à fait en mesure de conduire le projet à sa « fin la plus prompte et la plus heureuse » et il était prêt à en apporter la démonstration au roi et à son conseil.

Dans ses observations particulières, Clautrier se livra enfin, toujours sur les propos de Mansart, à un vibrant plaidoyer en faveur des compagnies privées. L'administration royale ne manquera pas de s'opposer à une telle argumentation, nous le verrons. Il réaffirma que l'expérience montrait que lorsque les canaux étaient réalisés aux frais du roi, leur construction se révélait souvent plus onéreuse car ceux qui étaient à leur tête ne cherchaient qu'à les prolonger afin de s'assurer un revenu régulier et ce, sans se préoccuper pour autant des conséquences tant pour le public que l'État. Et Clautrier de rappeler que tout ce qui s'était construit au nom du roi l'était toujours abusivement avec, de surcroît, une solidité et une activité moindre ! En outre, les entrepreneurs du roi, toujours âpres au gain et qui n'avaient personne pour veiller à leurs activités, n'hésitaient

91.

Sous-entendu : tel que Mansart de Sagonne.

92. À ce moment, le gouvernement n'avait pas décidé de prendre ce canal à sa charge.

93. Coût estimé par Trataigue, cf. *supra*.

pas à employer les matériaux les plus médiocres, au prix les plus bas, réduisant ainsi la durabilité et l'utilité de l'ouvrage.

Au contraire, soulignait-il, dans une compagnie « bien composée », dotée d'un « chef (...) versé dans ses sortes d'entreprises » et qui y trouvait un intérêt personnel, soit pour lui, soit pour sa compagnie, on surveillait scrupuleusement l'activité des ouvriers, la solidité des ouvrages et le choix des matériaux. On veillait dans le même temps à l'économie « bien entendue » de l'entreprise qui s'exécutait, dès lors, plus rapidement et plus solidement. L'État réalisait ainsi de substantielles économies, n'ayant engagé aucun fonds.

Clautrier souhaita défendre, en second lieu, la réputation de son ami Mansart de Sagonne. Toute personne, dit-il, qui croyait connaître l'architecture n'était pas nécessairement apte à conduire des ouvrages de cette importance<sup>94</sup>. Il rappela, en préambule, les différents titres de l'architecte et souligna que sa réputation était fondée tant sur les ouvrages entrepris et conduits en France qu'à l'étranger, engagé, « par devoir et honneur, à soutenir le nom et les talents que ses ancêtres luy ont transmis » ! Il osait ainsi se flatter de mériter la confiance tant du roi et de ses ministres, que du public et de sa compagnie<sup>95</sup>. Il n'y avait donc aucune raison de lui refuser les lettres patentes et le privilège exclusif qu'il sollicitait.

Clautrier réitéra, en troisième lieu, qu'on devait se garder de confondre la compagnie de Mansart avec celle d'Arnoult, Trajaigu et Dubois de La Rouance, tous, assure-t-il, « denuez de génie, de lumières, d'expérience et même des plus simples connaissances en matière d'architecture » ! Ils n'avaient, selon lui, pour toute ressource « que l'esprit de manœuvre et d'intrigue ». Ces « aventuriers » n'étaient eux-mêmes, dit-il, que les prête-noms de gens qui ne cherchaient qu'à dépouiller le véritable auteur de l'entreprise – Yvonnet – du fruit de ses travaux et lumières.

*Les canaux de la Juine, de l'Essonne et de la Rimarde au XVIII<sup>e</sup> siècle* 51

Enfin, Clautrier aborda « l'inexpérience et l'impertie » de la compagnie d'Arnoult. Elles éclataient, selon lui, au grand jour dans le mémoire imprimé et dans le plan fourni de la Juine et de l'Essonne qui n'était, déclare-t-il, que la vulgaire copie de la carte de Cassini sur laquelle, de surcroît, leur projet de canal n'était nullement tracé ! Et le premier commis des finances de souligner que le prétendu avis des ingénieurs Baudru, Bujon et Gigault de La Bédollière avait été acheté par ces « aventuriers coureurs de projets » ! Dans ces conditions, le privilège ne pouvait être accordé qu'au seul Mansart à l'exclusion de toute autre compagnie.

### Départ d'Arnoult et relève de Dubois de La Rouance (1762)

Devant la polémique engagée entre les deux compagnies, conscient que la réputation de ce projet était plus que jamais atteinte, en même temps qu'informé par le mémoire de Mansart des éléments douteux qu'on avait pu lui dissimuler, Arnoult décida, le 18 août 1762, de se retirer de l'entreprise ainsi que Mansart l'avait prédit et comme l'indique le mémoire de Dubois de La Rouance à Trudaine du 29 du mois<sup>96</sup>. Arnoult était parti, déclare-t-il, sous des prétextes de santé et d'affaires particulières qu'il ne pouvait abandonner. Le feu couvait, en fait, depuis le début de l'année, on l'a vu. En juillet, Arnoult avait manifesté à Bertin et Sauvigny qu'il était « absolument déterminé à ne plus paraître à la tête de cette entreprise, à quelque titre que ce soit »<sup>97</sup> !

Dubois de La Rouance trouvait donc là le moyen de reprendre définitivement, sous son nom cette fois, une affaire dont il s'estimait le grand ordonnateur depuis 1758. Il rappela aux ministres qu'il avait lui-même rédigé les requêtes et mémoires adressés par

94. Allusion à Arnoult, architecte expert.

95. Formule récurrente de Mansart de Sagonne dans sa correspondance avec les directeurs des Bâtimens du roi, Marigny et D'Angivillier notamment.

96. *Écrit à M. l'Intendit*, écrit anonyme du 9 décembre 1762, cf. note 3.

97. Cf. note 30. Les premières dissensions étaient apparues, on l'a vu, dès le mois de mars, cf. note 82.

Arnoult et que s'il agissait ainsi, c'est parce qu'il avait craint à plusieurs reprises de se voir « exposé à perdre le fruit de ses travaux et de ses déboursés » pour avoir sollicité l'entreprise sous d'autres noms<sup>98</sup>. C'est donc sous le sien qu'il adressa une nouvelle fois, le 18 août 1762, une requête à Bertin pour l'obtention du privilège. Elle fut transmise, avec son mémoire, le 30, à l'intendant de Paris pour avis. Dans un mémoire en date du 15 novembre, après consultation de son ingénieur Guillaumot<sup>99</sup>, Sauvigny se prononça cette fois en faveur de Dubois, excluant Mansart et toute autre compagnie de leur demande.

Un écrit des bureaux de Trudaine (?) à l'intendant, daté du 9 décembre, confirmait le rejet officieux du projet de Mansart de Sagonne. Il prétendait n'avoir reçu « aucunes requêtes ni mémoires du sieur Mansart » sur cette navigation en dépit de tous ceux que l'architecte avait envoyés depuis 1760 et au début de 1762. Il ne faisait plus mystère, en outre, des plaintes portées par Dubois contre Clautrier<sup>100</sup>.

Les événements tournaient décidément en faveur de Dubois de La Rouance : le 18 décembre 1762, le comte de La Marche, prince du sang, frère cadet du comte de Clermont dont Mansart de Sagonne avait été l'architecte, recommanda lui aussi ce projet. Il réitéra sa recommandation, le 12 mars suivant. Trudaine promit au prince d'examiner ce projet dès qu'il aurait reçu l'avis de Sauvigny, lequel réitéra son propos dans une lettre du 15 janvier 1763<sup>101</sup>. Il lui renvoya les pièces du dossier pour approbation par le conseil.

Pendant ce temps, Dubois de La Rouance continuait de

98. Il fait allusion à un certain Guérin, son associé, qui avait voulu le doubler en se prétendant « possesseur du projet », cf. note 3, la requête de Pierre-Nicolas Desbarres du 1<sup>er</sup> octobre 1766.

99. Cité dans l'avis de Camus du 9 avril 1764 intitulé *Navigaton de la rivière d'Elampes*, cf. notes 3 et 39.

100. Cf. note 96.

101. Cf. notes 40 et 3, lettre de Trudaine du 20 décembre 1762. Sur les liens de Mansart de Sagonne avec le comte de Clermont, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 406-414 et t. II, p. 1201-1220.

polémiquer avec Mansart de Sagonne dans un mémoire en défense adressé à Trudaine le 22 décembre 1762. Il souhaitait cette fois faire appel à l'équité du conseil afin de conserver la propriété d'un projet que Mansart, disait-il, cherchait à lui enlever « par le plagiat le plus manifeste », soutenu en cela par la protection d'une personne qui abusait « du crédit que lui donne la place qu'elle occupe, ou occupait cydevant ».

Dubois insista particulièrement sur la complicité de Clautrier pour démontrer comment Mansart de Sagonne s'était emparé abusivement des pièces de son dossier. Il énuméra les éléments qui prouvaient que ses démarches et ses prétentions étaient bien antérieures à celles de Mansart. Il rappela dans quelles conditions ce dernier avait entamé son projet. Selon lui, le mémoire publié par l'architecte en 1759 était à peu de choses près la copie de celui d'Arnoult en 1757. Enfin, il se targuait d'avoir obtenu l'approbation de l'intendant de Paris, ainsi que le soutien du chancelier de France Lamoignon en tant que futur riverain du canal qui, pour accélérer la décision de celui-ci, n'avait pas hésité à lui fournir le plan des trois rivières levé par Baudru<sup>102</sup>. Il avançait pour preuve de l'attention portée à son dossier, le fait que l'intendant ait toujours formulé ses avis en fonction du sien et non, assure-t-il, de celui de Mansart. Ce sera effectivement le cas pour d'autres décisions à l'avenir<sup>103</sup>.

### **Retour d'Yvonnet fils (1762). Ses critiques contre Mansart de Sagonne et Dubois de La Rouance. Cession et rétrocession de ses droits**

Malheureusement pour Dubois de La Rouance, un nouveau concurrent réapparut entre-temps : Yvonnet fils. Ayant réussi à récupérer, moyennant finance, en août 1762, les documents gagnés par Trahaigue, Charles-Simon Yvonnet s'empressa de les monnayer à son tour. Il les céda, le 6 octobre, par contrat passé devant M<sup>e</sup>

102. Cf. note 52. Le marquis de Broglie, seigneur de Mesnil Voisin, fut l'un des rares à refuser de voir son domaine sur la Juine traversé par un canal (*ibid.*).

103. Cf. *infra*.

Monnet, notaire à Paris, à Madame Marchais de La Guillaumière, épouse d'un huissier de la compagnie du roi<sup>104</sup>. Informé des prétentions de Dubois de La Rouance et de Mansart de Sagonne, il réaffirma auprès de Trudaine ses droits sur le projet dans un mémoire adressé le 6 février 1763<sup>105</sup>. Il revendiqua ainsi l'octroi du privilège pour 35 ans, tant comme digne héritier de son père que comme auteur du projet depuis plus de 60 ans ! Il rappela les conditions de sa rencontre avec Tralaigue, les débuts cahoteux de son projet jusqu'en 1756, le devenir de sa compagnie après cette date, ainsi que le détail des manœuvres auxquelles s'étaient livrés ses principaux associés : Daran, Floquet, Petit du Boulard et Dubois de La Rouance et ce, afin d'engager une attaque en règle contre leurs prétentions et celles de Mansart.

Dans ce dernier cas, l'architecte du roi n'avait, pour Yvonnnet fils, clairement rien fait dans cette affaire. Il s'était contenté, dit-il, de reprendre les opérations de Tralaigue. Daran et Petit du Boulard lui en avait fourni les doubles. C'est, prétend-il, sur leurs fausses déclarations que Mansart de Sagonne avait effectué de nombreuses dépenses pour l'exécution de son projet.

En vérité, les seules dépenses qu'il eût jamais faites étaient, assure

104. *Mémoire sur les obstacles qui ont retardé jusqu'à présent la décision de la navigation des rivières d'Etampes et d'Essonne*, mémoire remis à Trudaine par Dubois de La Rouance, le 6 décembre 1763, cf. note 3. Dans un *Précis* du même titre (*ibid.*), Dubois prétend qu'Yvonnnet fut incarcéré pendant quinze mois alors qu'il était associé avec la dame Marchais. Le traité prévoyait la cession de 2 sols d'intérêts sur les 120 de capital pour lui et ses ayants cause, ainsi que la demande à un dénommé Grimald, chevalier de Saint-Louis, sans doute Honoré-Camille-Léonor Goyon de Grimaldi (1720-1795), prince souverain de Monaco, plus connu sous le nom d'Honoré III, fait chevalier de Saint-Louis après la bataille de Lawfeld en 1747. Dubois avait aussi cédé des droits à un marquis de Meslé, probablement Victor-Pierre-François Rabiot de Meslé (1738-1771) et à un sieur de Sainte-Hermine, sans doute un descendant du fameux Philippe de Courcillon (1638-1720), marquis de Dangéau, baron de Sainte-Hermine (?). Ce trafic de droits ne fera que renforcer la suspicion du pouvoir royal à l'égard des compagnies réclamant le privilège des canaux (cf. *infra* l'arrêt du conseil du 26 mai 1767).  
105. Cf. note 39.

Yvonnnet fils, pour les promesses destinées à se faire communiquer les titres et pièces qui se trouvaient dans les bureaux de Trudaine et de Bertin. Il osait ainsi se dire « cessionnaire de la compagnie d'Arnoult » et propriétaire du projet. Il ne sollicitait le privilège du roi, selon lui, que « sur des titres soutenus par l'infidélité de ceux qu'il représente »<sup>106</sup>. Or, déclare-t-il, la société d'Arnoult ne tenait son droit que de Tralaigue, lequel avait reconnu en partie n'en avoir aucun. Par ailleurs, Arnoult avait déclaré lui-même en 1756 ne rien prétendre dans cette entreprise. Si toutefois Mansart parvenait à obtenir ce privilège, il ne serait jamais en mesure de l'exploiter, étant connu pour ses dettes considérables, ses procès sans nombre et la faiblesse de son crédit dans le public. Et Yvonnnet fils de proclamer que Mansart « ne viendra[ra] pas à bout de lui enlever un bien qui lui appartient (...) » !

S'agissant de Dubois de La Rouance, Yvonnnet fils prétendait également qu'il n'avait rien déboursé dans l'affaire. Il fondait son droit, déclare-t-il, sur l'abus de confiance de celui dont il avait été l'associé, le marquis de Tralaigue, et comme se prétendant « cessionnaire » du sieur Arnoult. Or ces derniers ne disposaient d'aucun droit véritable sur le projet.

Mansart de Sagonne et Dubois de La Rouance n'étaient donc pour Yvonnnet fils que « des Etrangers aux prétentions insoutenables » qui voulaient s'enrichir de ses « dépouilles ».

Il renouvela, en conséquence, dans une lettre non datée, ses observations à Bertin afin de lui réclamer justice.

Mais Yvonnnet fils était trop velléitaire pour mettre en œuvre lui-même le projet de son père. Le transport de ses droits à des tiers n'ayant pas réussi, il décida finalement de se rapprocher de son vieil « ami » Tralaigue. Il reconnut officiellement, par acte du 10 décembre 1764, les droits et privilèges qu'il sollicitait et ce malgré les poursuites faites à son encontre.

Il l'autorisait ainsi à revendiquer des titres qu'il avait cédés à

106. Allusion à la « trahison » de Daran et de Petit du Boulard.

Mme Marchais deux ans plus tôt, déclarant nulle cette dernière cession<sup>107</sup>.

### Réplique de Dubois de la Rouance à Yvonnet fils (1763)

Dubois de La Rouance répondit à son tour aux prétentions d'Yvonnet fils dans plusieurs mémoires et requêtes adressés à Bertin en octobre et décembre 1763<sup>108</sup>. Devant les interrogations du ministre qui s'étonnait de la lenteur de cette affaire, il exposa, dans le mémoire de décembre, qu'après une première série d'obstacles dans les années 1750, une seconde fut formée par les membres de la première compagnie. Mansart et ses associés, qui venaient de cette dernière, étaient parvenus à obtenir du ministre que l'affaire fût communiquée à Trudaine pour avis. Ils s'étaient livrés, à cet effet, au plagiat des pièces qu'on leur avait fournies. Depuis d'autres compagnies s'étaient formées sous le fallacieux prétexte de prétentions délivrées par Tralaigne<sup>109</sup>. Ils rejoignirent ensuite Yvonnet qui s'était, à son tour, associé à la dame Marchais. Celle-ci avait fait appuyer son dossier par le président du Parlement de Bordeaux, Jean-Paul Loret, lequel obtint à son tour du ministre l'autorisation de remettre ses pièces à Trudaine en vue de l'obtention d'un privilège auquel le contrôleur général s'était montré favorable.

À ce niveau de l'analyse, Bertin apparaît donc – contrairement à Trudaine – totalement opposé à la proposition de Dubois de La Rouance, attitude qu'il maintiendra jusqu'au bout. Mais pour celui-ci, les pièces envoyées au ministre n'étaient que libelles

107. Cf. note 30. Ce serait pour « éviter toute discussion » entre eux que les deux hommes se seraient accordés. Acte sous seing privé « fait au Fort l'évêque et *infra* arrêté du conseil » et déposé le 12 du mois seing privé « fait au Fort l'évêque

108. Cf. notes 40 et 104.

109. Allusion à celles des sieurs Ferri, Boudet et Voirrot.

calomnieux contre lui, d'autant que tous les bureaux, notamment celui du commerce, en avaient été informés. Ayant eu connaissance des faits à la Pentecôte 1763, Dubois s'étonna, dans un courrier au président Loret, qu'on ait pu compromettre le contrôleur général et lui-même par l'envoi de ces libelles alors que Bertin avait toujours reconnu publiquement sa probité. Le contrôleur apparaissait ainsi comme le protecteur des calomniateurs ! Loret, qui prit conscience de la tournure des événements, promit à Dubois de ne plus s'en mêler comme de prier Bertin de retirer les pièces recommandées abusivement à Trudaine<sup>110</sup>.

### Avis des députés du commerce (1763) et de Camus (1764). Défense de Dubois de La Rouance

Les mémoires d'Yvonnet et de Dubois de La Rouance faisaient suite à l'avis rendu par les députés du commerce, le 21 février 1763. Ils avaient exclu fermement les deux prétendants de leurs demandes. Ils reconnurent, en revanche, la faisabilité et la rentabilité du projet qui étaient, selon eux, clairement démontrées<sup>111</sup>. Ils souhaitaient cependant qu'il fût exécuté aux frais du roi d'autant que les concessions octroyées par Louis XIV au marquis de Villeroy étaient caduques. Il s'agissait de ne pas aliéner la propriété de la navigation sur la Juine et l'Essonne. Toutefois, si le roi souhaitait recourir à une compagnie privée, il faudrait veiller à sa solvabilité et qu'elle puisse apporter les garanties suffisantes. Les députés du commerce se posaient ainsi en garants du bien public. Ils retirèrent leur position dans leurs avis des 4 mai 1764 et 24 avril 1766.

Dans ces derniers, les députés ne s'étaient pas prononcés sur les propositions de Mansart de Sagonne. Son projet avait-il été délibérément écarté après les « détournements » dont il s'était

110. Dubois sut par la suite qu'elles étaient demeurées aux mains de Bertin, cf. *Précis*, note 104.

111. Cf. notes 74 et 99.

rendu coupable et devant la tournure des événements pour lui ? Sa proposition avait-elle été mise « sous-réserve » dans l'attente de voir débouter définitivement ses rivaux ? On l'ignore. On sait cependant que Bertin avait cherché à favoriser la compagnie adverse à défaut du réel engagement de l'État. Quoi qu'il en soit, le ministre poursuivit ses consultations avec Trudaine.

En mars 1763, celui-ci adressa à Cammus, vieux complice de la compagnie du marquis de Tralaigue, le dossier de l'affaire, qui rendit ainsi un second avis en avril 1764<sup>112</sup>. Pour Cammus, Dubois de La Rouance apparaissait bien le premier à réclamer sous le nom d'Arnout l'obtention du privilège<sup>113</sup>. Il avait examiné la nature de son projet et les opérations effectuées par Guillaume, ingénieur de l'intendant Sauvigny, en 1762. Il pencha ainsi également pour le projet de Dubois à condition que, s'il venait à s'associer à des étrangers, il renoncât à différents droits dont celui d'aubaine<sup>114</sup>. La juridiction des rivières devait être confiée, par ailleurs, au prévôt des marchands et aux échevins de Paris.

Camus pensait néanmoins que cette compagnie ne serait pas en mesure d'exécuter le projet : eu égard aux estimations de Bujon et de Gigault de La Bédollière, il évalua la dépense à 4 478 467 livres qui, rapportée aux 1 089 246 livres de produit annuel envisagé par Dubois de La Rouance, laissait apparaître un déficit de 1 079 471 livres ! Il démontra ainsi qu'il avait diminué son devis et exagéré le profit réalisé. Profit d'autant moins crédible qu'il était nettement supérieur à celui des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing ensemble ! La rentabilité de l'opération était donc fort douteuse.

Camus ne masqua donc plus ses réticences sur les intentions réelles de la compagnie : elle entendait s'approprier la navigation

112. Cf. notes 46 et 99.

113. Cette assertion marque clairement le parti pris de Cammus. Historiquement,

ce sont Yvonnet et Tralaigue les initiateurs du projet au XVIII<sup>e</sup>, cf. *supra*.

114. Droit féodal qui permettait au seigneur de récupérer les biens d'un étranger mort sur son fief et de recueillir une succession en l'absence d'héritiers.

pour l'exploiter ensuite à sa guise<sup>115</sup>. Il recommandait que les canaux fussent réalisés aux dépens du roi.

Ses motifs furent repris intégralement par les députés du commerce en mai 1764. Ils débattaient ainsi, une nouvelle fois, Dubois de La Rouance de ses demandes.

L'avis des députés n'étant que consultatif, Dubois de La Rouance pensait néanmoins l'emporter lorsque Trudaine, qui inclinait aussi pour son projet, lui demanda la composition de sa compagnie. Comme d'habitude, il prétendit que, malgré ses sollicitations, elle entendait ne pas se dévoiler, ni prendre d'engagements à son égard sans la délivrance effective du privilège, seul moyen qu'elle avait de juger de son engagement dans l'affaire et de s'assurer de l'indemnisation des fonds qui seraient investis. En lui octroyant le privilège, le gouvernement relèverait, dans le même temps, l'entreprise du discrédit dans lequel elle était tombée progressivement. Pour soutenir son propos, Dubois rappelait qu'un certain Zacharie avait obtenu la concession du canal de Lyon [de Gisors] sans qu'il fût obligé de présenter sa compagnie, si ce n'est de fournir les garanties financières nécessaires. Il entendait donc procéder de même.

Pour mieux convaincre le gouvernement, il renouvela ses attaques contre Mansart de Sagonne et Yvonnet fils dans un mémoire de 34 pages in-quarto adressé à Bertin, le 2 mai 1764<sup>116</sup>. Mémoire sur lequel Jérôme de La Lande se basera pour rédiger son chapitre sur les canaux d'Étampes et de la Ferté-Alais dans son fameux ouvrage publié en 1778<sup>117</sup>.

Parmi les critiques formulées contre Mansart, il évoquait, encore et toujours, « sa manie qui le porte à se dire auteur de tous les projets qui tombent sous sa main » ! Il n'hésita pas à reprendre un argument cher à ce dernier, celui de l'arrêt du conseil de 1742, pour

115. Il trouvait suspect « l'attachement de la cie pour faire faire les voitures par des gens à ses gages avec des batteaux qui lui appartenaient ».

116. Arch. nat., E\* 3666, fol. 44 et cf. note 41.

117. Cf. note 3.

contrer les prétentions d'Yvonnnet fils qui venait de céder ses titres à Tra-laigue; on l'a vu. Il admit toutefois avoir employés ces derniers pour composer ses mémoires, requêtes, projets d'arrêt et lettres patentes, mais prétendait y avoir renoncé lorsque Yvonnnet fils se mit à les diffuser auprès de ses adversaires. Il notait au passage que les droits que celui-ci revendiquait depuis 15 mois ne l'avaient plus été par lui depuis 1759 !

### Examen du dossier de Dubois de La Rouance et retour de Tra-laigue (1764)

Le 27 mai 1764, Trudaine demanda à Bertin l'autorisation de poursuivre l'instruction de l'affaire après qu'il lui eut demandé, la veille, d'examiner la demande d'Arnoult<sup>118</sup>. Bertin l'autorisa mais lui rappela, dans une lettre du 21 juillet, les principes qui devaient prévaloir dans cet examen tels que les députés du commerce les avaient définis dans leur avis du 4 mai. Le contrôleur général se posait clairement en défenseur des prérogatives royales. Il insista, en effet, sur l'importance de refuser ce genre de concessions à des compagnies privées car, dit-il, elles menaient rarement les ouvrages à leur terme. Elles étaient, au contraire, selon lui, « la première cause » de leur « inexécution ». Il lui recommandait de toujours consulter les députés du commerce, démarche qu'il mettait personnellement un point d'honneur à exécuter. Il fondait sa position sur l'arrêt du conseil qui venait juste de débouter Mansart de Sagonne et Idlinger d'Espuller de leurs prétentions sur le canal

*Les canaux de la Juine, de l'Essonne et de la Rimarde au XVIII<sup>e</sup> siècle* 61

de Bourgogne<sup>119</sup>. Affaire dont il avait attendu l'issue au conseil pour lui répondre.

Rappelons que Mansart de Sagonne s'était engagé sur ce nouveau projet de canal en août 1763, après que les alarmes formulées à Bertin l'année précédente lui aient laissé pressentir l'issue de celui sur la Juine et l'Essonne. Le projet de Dubois et Arnoult recueillait en effet la plupart des suffrages (Camus, Sauvigny, Trudaine...)<sup>120</sup>. Mansart ne souhaitait donc plus polémiquer d'avantage avec qui que ce soit. Il s'était suffisamment justifié. Sa situation personnelle était trop embrouillée pour ne pas ajouter de nouveaux motifs de contrariété. Il semble d'ailleurs, après Arnoult en 1762, avoir plus ou moins laissé tomber, lui aussi, cette affaire, trop confuse à son goût. Car après Dubois de La Rouance et Yvonnnet fils, c'était autour de Tra-laigue de renouveler ses réclamations.

Le 23 août 1764, il avait adressé à Trudaine un mémoire dans lequel il entendait les justifier<sup>121</sup>. Il y rappelait ses démêlés avec Floquet, Darran et Dubois qui, prétend-il, « avides de richesses », croyaient trouver « une source intarissable dans l'exécution d'un projet qu'ils [avaient eu] la mauvaise foi de s'approprier » et qu'ils tentaient de ruiner en déclarant son exécution impossible.

Tra-laigue réitéra sa démarche auprès de Bertin par deux mémoires complémentaires remis les 3 septembre et 5 décembre 1764. Sa position se trouvait alors confortée, on l'a vu, par l'accord définitif survenu avec Yvonnnet, le 10 décembre<sup>122</sup>.

119. Arrêt du conseil du 20 juillet 1764, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. II, p. 1350-1355. Dans son post-scriptum, Bertin dit avoir avancé au conseil qu'il ne devrait pas se contenter de juger si les concessions étaient utiles, praticables et bien assurées mais voir s'il ne disposait pas lui-même de moyens « plus simples et convenables ».

120. C'est à tort que La Lande prétend que son projet « n'eut pas beaucoup de partisans », cf. note 3.

121. Cf. note 40.

122. Cf. note 107.

118. Lettre du 26 mai 1764, cf. notes 3 et 114, fol. 59v°. On comprend mal l'évocation d'Arnoult ici, parti depuis 1762 (cf. *supra*). Il s'agit, semble-t-il, d'une de l'intendant des finances, Dubois de La Rouance, toujours en lice et favori d'Arnoult dans l'opération.

## Perplexité du conseil du roi. Nouvelles prétentions extérieures sur les canaux (1766)

Devant tant de prétendants, le conseil du roi ne savait que penser. Sa perplexité était à la mesure de l'embrouillamini de l'affaire. Il l'abandonna jusqu'au début de 1766, trop affairé et trop intéressé par la remise en œuvre du canal de Bourgogne auquel Louis XV tenait particulièrement. L'affaire reprit son cours par un arrêt du conseil du 14 février qui ordonna que les titres, pièces et mémoires du projet fussent remis, avec les avis de Sauvigny et des députés du commerce, à Bacalan, maître des requêtes, que le roi avait désigné pour dresser son rapport auprès du bureau du commerce et obtenir un nouvel avis de celui-ci. L'arrêt faisait allusion, en préambule, sans le citer, au projet de Dubois de La Rouance.

Les pièces furent remises le 18 février à Trudaine qui ne les expédia à Bertin, avec l'expédition de l'arrêt, que le 8 mars. Le ministre lui demanda en retour de lui envoyer l'avis des députés lorsqu'ils se seraient prononcés. Bertin remit le dossier à Bacalan, le 12 mars<sup>123</sup>.

Le 24 avril, les députés du commerce rendirent leur quatrième et dernier avis au garde des sceaux, Feydeau de Brou<sup>124</sup>. Ils s'étaient fondés sur celui de Camus en 1764, lequel portait essentiellement, on l'a vu, sur le projet de Dubois de La Rouance. Pour les députés, cette compagnie ne souhaitait que s'approprier la navigation de la Juine et de l'Essonne par un privilège exclusif alors qu'il était démontré que le produit qu'elle tirerait vraisemblablement de celle-ci ne couvrirait pas la dépense effectuée. Ils rejetèrent donc, une nouvelle fois, sa demande de privilège.

Malgré cet avis défavorable et trop conscient des enjeux, Dubois de La Rouance persista, fort des soutiens obtenus, aussi bien des

123.

Indications portées sur les pièces annexes de l'arrêt, cf. note 3.

124. Arch. nat., P<sup>17</sup> 105, fol. 83-85 et cf. note 30. Ils conseillaient au roi, dans sa clémence, d'accorder à Tralaigue, en guise de dédommagements, un droit de péage sur les bateaux.

grands seigneurs du royaume qu'au sein même du gouvernement<sup>125</sup>. Il harcela Bertin de nouveaux mémoires et placets, les 25 août et 9 septembre, tandis que d'autres compagnies se présentaient<sup>126</sup>. Entre-temps, le 7 septembre, un nouveau mémoire anonyme était parvenu au ministre.

Le 1<sup>er</sup> octobre, un certain Pierre-Nicolas Desbarres, lieutenant de la compagnie des fusiliers du roi à l'hôtel des Invalides, qui se disait « officier invalide » dans l'indigence, avec un frère à charge de surcroît, réclamait lui aussi le privilège. Il prétendait s'être associé à un certain Guérin qui se disait « possesseur du projet »<sup>127</sup>.

De son côté, Mansart de Sagonne, informé de tout ce qui se tramait au sein du gouvernement par Clautrier et le comte de Saint-Florentin, semblait avoir définitivement abandonné la partie. Il avait compris que le roi revendiquerait la construction des canaux de la Juine et de l'Essonne comme il l'avait fait pour le canal de Bourgogne. Il n'était d'ailleurs plus en mesure de se livrer à quelques démarches ou opérations que ce fût : depuis le milieu de 1764, il était établi dans l'enclos du Temple, chez le prince de Conti, poursuivi par ses créanciers. L'architecte-ingénieur avait perdu à ce point confiance en ce projet qu'il avait sollicité, en novembre

125. Le 23 août 1766, il adressa un courrier à un grand seigneur — probablement le duc d'Orléans — où il rappelait les conseils qu'il lui avait donnés pour convaincre Sauvigny et Trudaine de l'intérêt de son projet, ainsi que la promesse « de faire promptement revenir cette affaire entre [ses] mains pour recevoir la décision du conseil : et de faire en même temps connaître à ces deux Messieurs le droit que [lui] Dubois avait] préféablement à tout autre. Leur avis servira] de boussole pour [l'une et pour l'autre] » (souligné dans le texte). Dubois lui évoqua ensuite les avis reçus à cet égard, notamment ceux, favorables, de l'intendant et du ministre. C'est alors qu'il fut informé par Bacalan que Louis XV envisageait d'exécuter le projet aux frais de la couronne. Il eut finalement la « permission » de présenter son projet au conseil qui l'examinait actuellement. Il reçut l'assurance du comte de Messet (sic) que si le roi ne réalisait pas le projet à ses frais, il en recevrait le privilège. D'où sa nouvelle démarche auprès de son destinataire. Dubois lui rappela par ailleurs, à propos de Tralaigue, qu'il ne fut jamais son procureur et que s'il a évoqué certains mémoires, ce n'était que pour mieux se défendre contre Mansart et Yvonnét.

126. Arch. nat., E\* 3667.

127. *Ibid.* et cf. note 98.

1766, au directeur des Bâtimens du roi, Marigny, une permission de voyager à l'étranger, soucieux de se refaire une fortune à l'abri de ses poursuivans<sup>128</sup>.

### L'arrêt du conseil du roi de 1767 : fin des prétentions des parties

La décision prise par Louis XV dans son arrêt du 26 mai 1767 à Versailles (fig. 5) n'était donc pas une surprise<sup>129</sup>. Devant cet imbroglio, le roi avait décidé, en effet, de débouter toutes les parties de leurs demandes et leur interdisait de se dire à l'avenir « entrepreneurs des canaux et de la navigation desdites rivières ». Il se réservait, en outre, l'établissement de ces dernières. Sa décision faisait suite au rapport dressé par Trudaine, corrigé par Bertin, dans lequel furent repris les avis formulés par Camus, Sauvigny et les députés du commerce<sup>130</sup>.

Dans ce rapport, les deux hommes s'étaient livrés à une attaque en règle des arguments avancés par Clautrier en faveur des compagnies privées. Il en résultait pour eux, en premier lieu, que chaque compagnie était animée par des intérêts divergents et que la contradiction de leurs propos ruinait leurs prétentions réciproques. Ainsi, aucune n'était fondée à réclamer la propriété de cette navigation. En second lieu, les avantages avancés pour la construction et l'exploitation à leurs dépens n'étaient qu'illusions. Elles constituaient, en outre, « mille inconvénients », n'étant animées que par le seul désir du gain rapide et non par « cette unité de principes et de vues économiques, ce concours unanime des volontés » qui font la réussite de toute chose.

128. Cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 924-927.

129. On trouvera deux exemplaires de cet arrêt aux Archives nationales (cf. note 3), un troisième à la Bibliothèque historique de la ville de Paris (138 450, t. 46, n° 49) et un quatrième aux Archives départementales de l'Essonne (1 J 360).

130. Cf. note 74. Il contient en préambule un état des différentes pièces produites par chaque partie.

Trudaine et Bertin ne voyaient, en effet, en elles que la somme d'intérêts particuliers et une source de désunion. « Leur méintelligence et leur ignorance », leur mauvaise gestion, la dissipation des fonds, « les événements imprévus, les morts, les banqueroutes » étaient, selon eux, « autant d'obstacles qui [faisaient] échouer les entreprises les plus aisées et souvent les mieux concertées (...) ».

Leur accorder un privilège exclusif revenait « non seulement à enchaîner l'industrie, l'émulation et le commerce », mais aussi à « donner à quelques particuliers le droit de mettre l'état à contribution, en créant en leur faveur un droit de péage, si onéreux par lui-même et qui souvent le devenait encore davantage par la manière de le percevoir ». Leur accorder le privilège exclusif de la navigation serait, dès lors, « très contraire aux intérêts de l'état ». Il le serait également en droit « puisque le Roy, à titre de propriétaire primitif et de conservateur de la chose publique, ne doit en aucune manière aliéner la navigation des rivières, parce que c'est un droit de sa couronne et le bien de son état qui ne peut sous aucun prétexte devenir celui de particuliers. Tels sont les principes les plus certains du droit public » rappelaient-ils.

On ne pouvait trouver là plus vibrant plaidoyer en faveur de la chose publique. Toute la politique de construction des voies navigables en France sous l'Ancien Régime était contenue dans ce rapport. L'échec des différents projets de canaux de Mansart de Sagonne en témoigne<sup>131</sup>.

La France adoptait là une politique radicalement différente de celle, plus libérale, de ses voisins européens (Grande-Bretagne, Espagne notamment). C'est pourquoi Mansart de Sagonne n'hésita pas à opter pour l'étranger<sup>132</sup>.

131. Cf. notre thèse, *op. cit.*, supra note 2, t. I, p. 670-678 et t. II, p. 1342-1367.

132. Cf. CACHAU Philippe : « Un Mansart au Pays basque : le projet de canal Atlantique-Méditerranée de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, dernier des Mansart (1767-1769) », *Bulletin de la Société des sciences, lettres et arts de Bayonne*, n° 170, 2015, p. 11-44.

En troisième et dernier point, Trudaine et Bertin avaient démontré l'inutilité de tels canaux. S'ils reconnaissaient à priori que le rétablissement de la navigation sur ces rivières faciliterait l'approvisionnement de Paris en lui procurant une communication plus aisée avec la Beauce et des débouchés aux productions des provinces concernées, il n'en resterait pas moins, ainsi que Camus l'avait démontré, que les inconvénients l'emportaient sur les avantages dans la mesure où les travaux de canalisation coûteraient plusieurs millions de livres.

Ces canaux seraient, en outre, d'un entretien considérable et difficile. Il y avait donc lieu de craindre que les rivières ne retombent dans l'état dont on avait voulu les tirer. Les tentatives « infructueuses » pratiquées depuis 1490 tendaient, selon eux, à le démontrer. Du reste, rappelaient-ils, la route d'Étampes à Paris était aussi fort « belle » et le prix des voitures fort modique. La navigation des trois rivières ne serait donc guère avantageuse au public. Il y avait, d'ailleurs, en France d'autres rivières plus pressantes à canaliser.

Dans ces conditions, les deux hommes recommandaient au roi de débouter chaque demandeur et de faire exécuter cette navigation à ses frais s'il le jugeait utile.

L'arrêt du conseil fut imprimé par Sauvigny suite à la demande de Bertin datée du 23 août. Le contrôleur général des finances requit son affichage, non seulement à Paris mais aussi dans les villes situées près des rivières concernées « afin d'écarter toute idée que cette navigation pourrait être confiée à des compagnies ». Il entendait, aussi et surtout, empêcher la vente de « prétendues actions de ces canaux », comme cela s'était produit par le passé avec Tralaigüe. Bertin demandait enfin à Sauvigny l'envoi d'une cinquantaine d'exemplaires<sup>133</sup>.

*Les canaux de la Juine, de l'Essonne et de la Rinarde au XVIII<sup>e</sup> siècle* 67

## Épilogue

Le 31 août 1767, l'intendant des finances Lefèvre d'Ormesson écrivit à Perronet — qui s'était vu confier l'entreprise du canal de Bourgogne — que le roi allait le désigner par un arrêt du conseil pour effectuer la visite de la Juine depuis le lieu-dit La Nacelle jusqu'à son embouchure dans la Seine « afin de remettre la rivière en état pour la navigation notamment »<sup>134</sup>. Louis XV avait donc été convaincu de l'intérêt du projet.

Malgré l'opposition farouche de la monarchie aux compagnies privées, de nouvelles se présenteront en 1775 et 1781. Dubois de La Rouance reviendra même à la charge sous Louis XVI en 1783.

Si des concessions furent accordées en 1791, 1804 et 1829, et qu'un tronçon fut effectivement réalisé entre Corbeil et Essonne sous le Premier Empire, le canal demeura toujours à l'état embryonnaire. Le projet était décidément compliqué !

Concurrencé par le chemin de fer comme de nombreux projets de voies navigables, le canal de l'Essonne fut définitivement abandonné et comblé à partir de 1832<sup>135</sup>.

134. Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, Ms 2284. Louis-François de-Paule Lefèvre d'Ormesson (1718-1789), intendant des finances et membre de l'Académie royale des inscriptions et belles lettres (1765). Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794), fameux ingénieur et architecte des Lumières, fondateur et premier directeur de l'École des Ponts et Chaussées (1747), premier ingénieur du roi (1763), membre des Académies royales d'architecture et des sciences, ingénieur du canal de Bourgogne notamment.

135. Cf. PINSON, *op. cit.* et *D'encre et d'eau (...), op. cit.*

133. Cf. note 3.

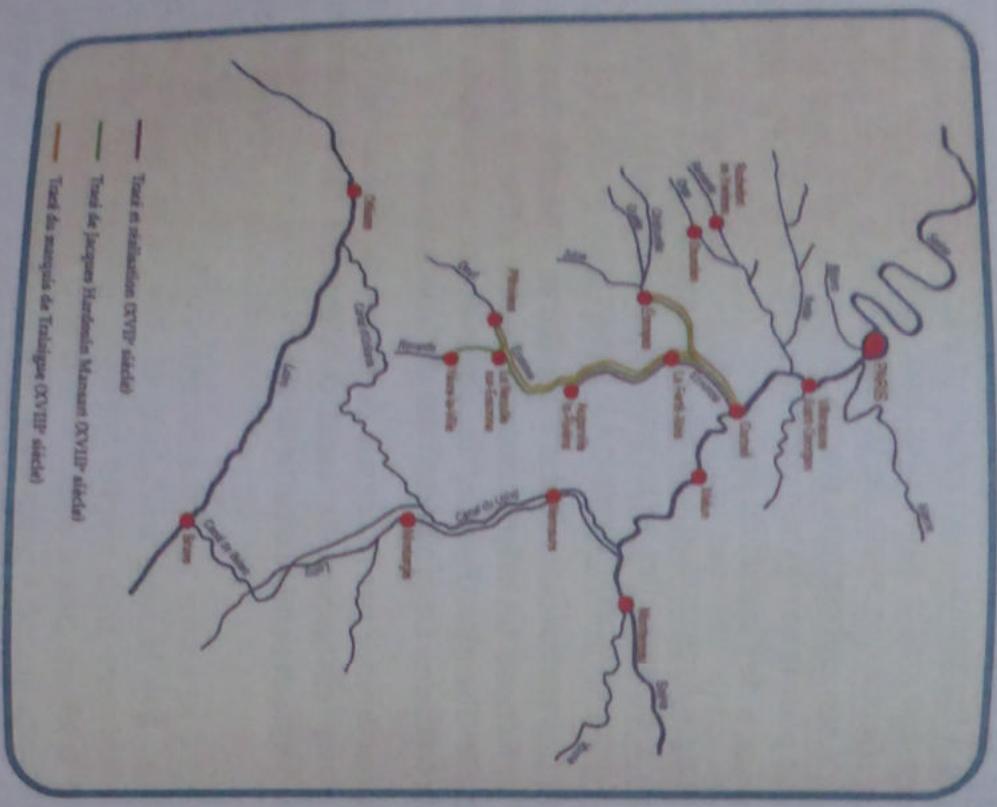


Fig. 1 : Restauration du tracé des différents projets pour les canaux de l'Essonne, de la Juine et de la Rimarde (« D'entre et d'eau. Les projets du canal de l'Essonne », \*Essonne : Lire Longueville et non Rochefort-en-Yvelines sur le cours de la Remarde.

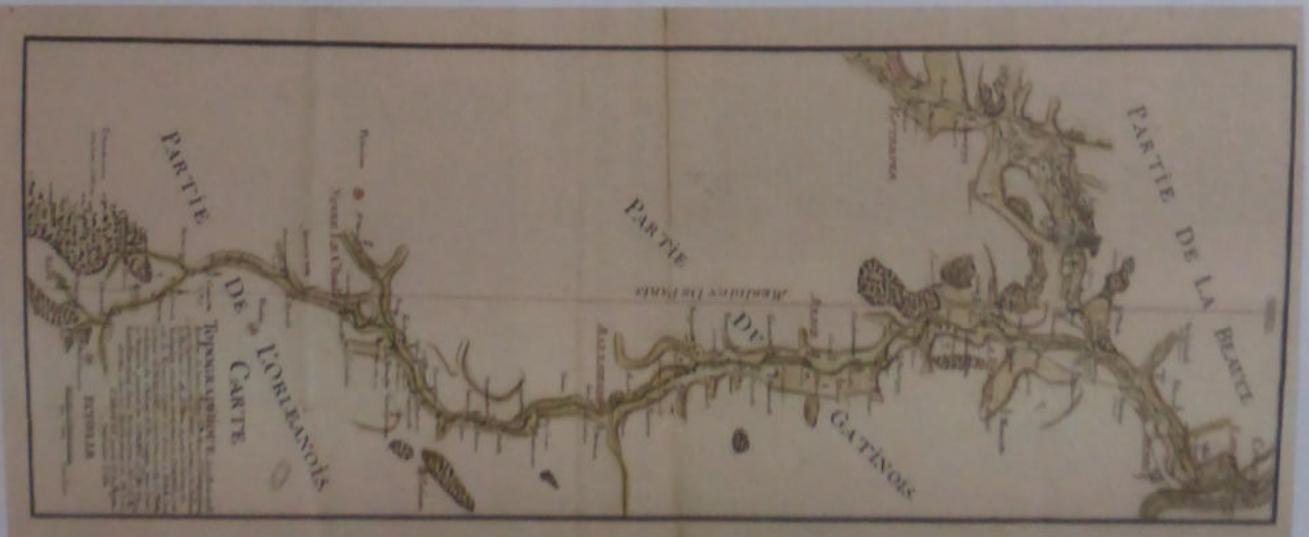


Fig. 2 : Carte topographique des rivières d'Essonne, de Juine et de Rimarde par Boyon, ingénieur du roi, d'après César-François Cassini de Thury, 1758 (Archives nationales, cartes et plans, F14 682).



Fig. 3 : Le domaine de Montauger en 1795  
(Archives nationales, Minutier Central,  
CXVII, 977 : Vente du 24 floréal an III).

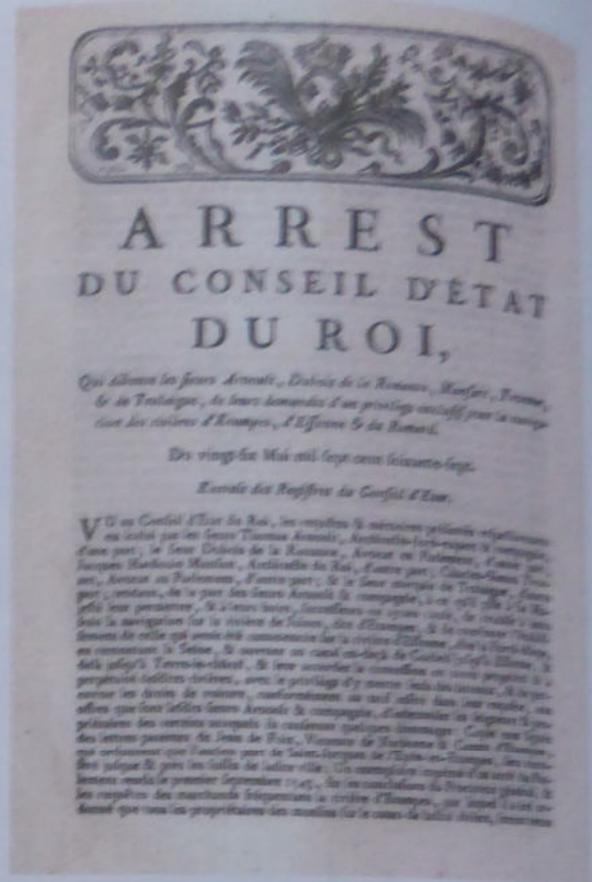


Fig. 5 : Arrêt du conseil du roi du 27 mai  
1767 (cl. Ph. Cachau).



Fig. 4 : Grille principale et vestiges du château de Montauger par Jacques  
Hardouin-Mansart de Sagonne pour Gilbert-Jérôme Clautrier (1759-1762).