

**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 et chargé de communication du patrimoine*

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.

***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<sup>3</sup>. 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'Etat 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 flateuses (sic) mais illusoires », mais d' « un projet examiné, approuvé, accepté, autorisé [et] exécuté en partie ».

<sup>1</sup>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.

<sup>2</sup>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 philippecachau.e-monsite.com.

<sup>3</sup>Arch. nat., F<sup>14</sup> 692, *Mémoire pour parvenir à la Construction d'un Canal sur les Rivières de Remard, de Juine et d'Essonne Et établir 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 LA LANDE Joseph-Jérôme : *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*, Paris, 1778, p. 281-284 ; PINSON Paul : « Recherches sur la navigation d'Etampes à Corbeil depuis le XV<sup>e</sup> siècle jusqu'à la cessation en 1676 suivies de l'exposé historiques 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'Etampes et du Hurepoix*, 5<sup>e</sup> année, 1889, p. 119-158 ; « D'encre et d'eau. Les projets du canal de l'Essonne », *Au source de l'histoire locale*, n° 4, 2009.

La Juine, dite aussi « rivière d'Etampes », prenait sa source en Beauce à Chambeaudouin, près d'Autruy (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 XVe siècle lorsque Jean de Foix, comte d'Etampes, désireux d'enrichir sa ville, octroya en 1490 à ses sujets la permission de transférer le port sous les fossés et d'approfondir la rivière pour 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 Etampes<sup>5</sup>.

Au XVIe 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 Ier confirma aux Etampois 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 Etampes 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 périssaient dans l'attente de leur chargement.

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, et 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 et qui ne s'achevèrent qu'en 1642 « par ordre exprès du Roy (sic) », remis au prévôt des marchands de la capitale. Lamberville poursuivit ses opérations jusqu'à Angerville (Essonne), près de Malesherbes, mais elles furent de nouveau interrompues à son décès en 1643.

---

<sup>4</sup>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'Autruy. Elle fut l'un des principaux axes d'approvisionnement de Paris sous l'Ancien Régime avec l'Oise, la Seine, la Marne, l'Yerres 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.

<sup>5</sup>Le port d'Etampes 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 8-10 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. LA LANDE, *op.cit.*.

<sup>6</sup>Cf. LA LANDE, *ibid.* Cette rivière est décrite comme provenant du Gâtinais et située à 14 milles au sud de Paris (*ibid.*).

Le projet fut repris par le marquis de Villeroy qui obtint en 1646 un arrêt du conseil et un autre du Parlement, datés respectivement des 20 juin et 31 août, qui renouvelaient l'autorisation faite à Lamberville à condition, toutefois, que le projet fut 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 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'Etampes et de ses environs tandis que les riverains de la Juine et de l'Essonne avaient négligé leur entretien. Aussi, la navigation fut interrompue définitivement en 1676 comme l'atteste l'expertise dressée par Etienne Baudry, marchand de la ville, et Laurent Guillemintot, 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 renaître cette année-là le projet de Lamberville. Les marchands d'Etampes 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 de cette navigation. Les pièces furent recueillies, à sa mort en décembre 1732, par son fils Charles-Simon, avocat au Parlement. Le projet demeura dans l'oubli durant près de 50 ans.

En août 1749, Yvonnet fils en reprit connaissance lorsqu'un certain Tralaigue de Saint-Antoine, dit « le marquis de Tralaigue », qu'il connaissait depuis 1734, personnage louche qui ne vivait que d'expédients, 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, Dublois 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 Yèvres-le-Châtel sur la Rimarde, affluent de l'Essonne. Un autre canal était envisagé ensuite

---

<sup>7</sup>Cf. PINSON, *op. cit.*, p. 18-19.

<sup>8</sup>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 recollement et à la copie des papiers durant 5 mois. Mais Tralaigue, qui avait d'autres visées, souhaita s'approprier les originaux. Il prétexta d'un nouveau collationnement pour se les faire remettre et se les approprier en l'absence d'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-George 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 d'Yvonnet fils à Tralaigue, *ibid.*

<sup>9</sup>Cf. *infra*.

de Rocheplatte, au confluent des deux rivières, jusqu'à Combreux en forêt d'Orléans afin d'opérer la jonction de la 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 Tralaigue de curer et 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 vanes batelières », 18 ponts, un chemin de hallage pavé de 28 000 toises et un fossé de 6 500 toises cubes. Il établit la dépense à 12 millions de livres dont 3,5 millions pour le canal de la Juine, dit aussi « d'Etampes ». 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 Corbeil ; la Rimarde depuis Yèvre-la-Ville, voire Chambon en forêt d'Orléans, jusqu'à leur jonction à La Neuville ; et la Juine depuis Etampes 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.

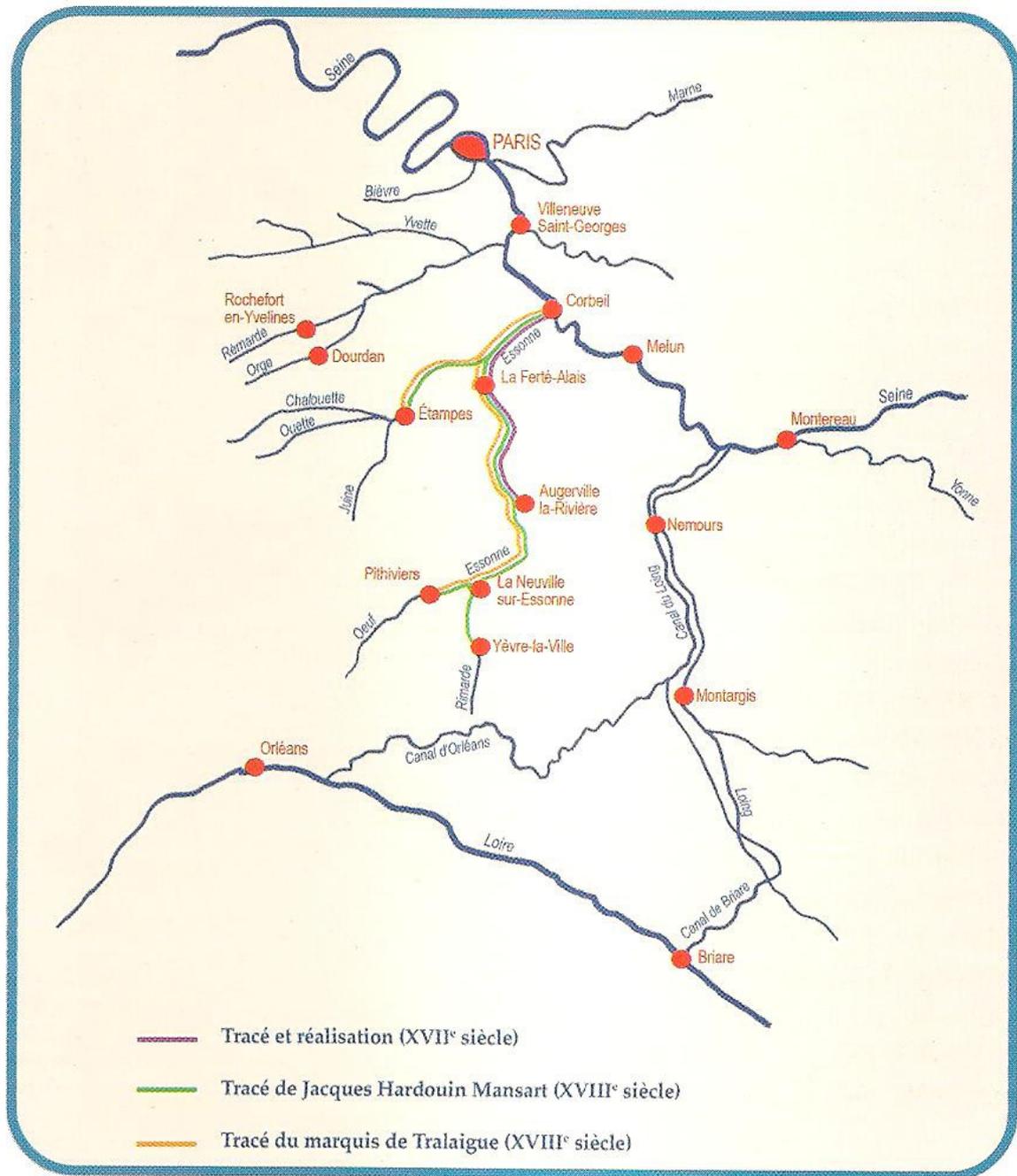
Mansart justifia dans un mémoire l'intérêt de son projet pour l'approvisionnement de Paris et les finances royales<sup>11</sup>. Les trois rivières voisinaient, disait-il, avec cinq provinces : la Beauce, le Gâtinais, le Hurepoix, l'Orléanais et le Pays chartrain. Ces provinces étaient riches et produisaient « 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 charronnage et autres tant à travailler qu'à brûler, des charbons, des fers, merceries et clincailleries (sic), des cires, sucres, huiles, savons, 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 rivaux.

Ces marchandises, exposait Mansart, étaient jusqu'à présent transporter 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

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

<sup>11</sup>Cf. note 3.

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



**Fig. 1 : Restitution des tracés des différents projets pour les canaux de l'Essonne, de la Juine et de la Rimarde (« D'encre et d'eau. Les projets du canal de l'Essonne », *Aux sources de l'histoire locale*, n° 4, 2009).**

dans les quantités produites de quoi assurer leur approvisionnement régulier en même temps que la baisse des prix.

Enfin, rappelle Mansart, le roi trouverait là le moyen de rétablir à bon compte et sans accroître le budget de l'Etat, le commerce et l'agriculture des cinq provinces, augmentant ainsi considérablement 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 la construction des vaisseaux du roi, « ce qui sera », précise l'architecte, « 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 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 prétendait 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, dont 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 », déclare-t-il, « des réflexions très sérieuses sur le projet de [les] rendre navigables et commerçantes » 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, en fait, que la réalité est plus nuancée<sup>15</sup>.

Mansart prétendait avoir parcouru à ces fins « luy meme » 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 redressements toutes les sinuosités (...) 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

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

<sup>14</sup>Sur cet éminent personnage du contrôle général des Finances au XVIIIe et Montauger (commune de Lisses), cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 520-535 et *Domaine départemental de Montauger (Lisses-Villabé ; 91). Etude historique et architecturale*, Conservatoire des espaces naturels sensibles, Conseil général de l'Essonne, 2004 ; CLAEYS Thierry, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIIIe siècle*, t. I, Paris, 2011, p. 525-526.

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

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 réitérées en divers endroits, [il eut] la satisfaction de connaître que non seulement il y avait une certitude physique de réussir dans cette entreprise, mais qu'il était même des moyens plus simples et faciles pour abrégé 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 lui, « 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 deffaut des Lumières ou de fonds de la part des Entrepreneurs, qui presque toujours n'ont aucunes connaissances ny lumieres dans ces sortes d'ouvrages » (sic) ! 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 totalisaient 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 en permanence sur leur cours et à toutes les périodes de l'année, le niveau des eaux entre 5,5 et 6 pieds, lesquelles seraient situées à 6 pieds en-deçà de la surface 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 et les chemins de hallage 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 denier 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 4 ans

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Louis III Phélypeaux, comte de Saint-Florentin (1705-1777), duc de La Vrillière à partir de 1770, secrétaire d'Etat de la Religion Prétendue Réformée (1725) et de la Maison du Roi (1749-1775), ministre d'Etat 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.

qui suivraient l'obtention des lettres patentes du roi afin « de parer à tous les inconvénients et ne rien faire avec précipitation ». En fait, il espérait 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 Etampes ; 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 Maisse, puis Malesherbes et Yèvre-la-Ville pour les tranches cinq à sept, laquelle opérait 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 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 divisant 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 fixés, avec les frais d'établissement de la navigation, à 4 millions de livres, montant qu'il avait délibérément surestimé<sup>19</sup>. Il ne précise jamais, en revanche, le produit exact qu'il escomptait tirer 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, dont il avait le plus besoin. Il fournit néanmoins un état détaillé des droits qu'il exigerait 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 dont il espérait qu'elle serait en mesure « d'attendre du succès de l'entreprise le fruit de [ses] dépenses »<sup>22</sup>. Pour rassurer le

<sup>18</sup>Cf. note 3.

<sup>19</sup>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*).

<sup>20</sup>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 Carmes, entre octobre 1743 et octobre 1749, cf. note 15.

<sup>21</sup>*Droits des tarifs demandés par le s' 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).

<sup>22</sup>*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.

gouvernement, il n'hésita pas à donner le détail de son établissement, « quoiqu'il ne soit pas d'usage », dit-il, « 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 donc que « la bonne foy, la prudence et la dresse (sic) reign[ai]ent dans toutes les clauses » de sa société.

Elle se composait de membres aussi bien issus de la robe, de la finance que du commerce<sup>24</sup>. Il estimait cependant ne pas attendre de boucler davantage son tour de table pour solliciter du roi les lettres patentes qui lui octroieraient le privilège exclusif de construction et d'exploitation. L'octroi de ces dernières étaient en effet pour lui le moyen le plus sûr d'attirer les particuliers qui, quoiqu'intéressés par son projet, seraient rebutés par « l'incertitude du conseil » en même temps que par les rumeurs que la compagnie adverse faisait circuler à son endroit. Certains se laissaient même séduire abusivement par elle. Muni des lettres patentes, Mansart de Sagonne s'estimait en mesure d'obtenir les fonds supplémentaires dont il avait besoin. Mais, c'était « le réduire à l'impossible », déclare-t-il, que de l'obliger à boucler sa compagnie avant la délivrance des dites lettres.

La compagnie était dotée d'un capital de 130 sols, « dont trente », précise-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 faites 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 distribuées 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

---

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) ?

<sup>23</sup>Cf. *infra*.

<sup>24</sup>Il s'agit, dans l'ordre, de : Jean-Baptiste-Dieudonné Petit, sieur du Boulard, 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 Villedo, 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 Bruneau, sieur de Chardonnay, 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.

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

toutes les répartitions qui pourraient être faites tant en bénéfice qu'en intérêt principal »<sup>26</sup>. Quant aux 100 sols restants du capital, ils seraient destinés à l'exécution des ouvrages à mesure des besoins des associés.

Mansart exposait que c'était « pour donner plus d'ordre et plus de suretés dans la mise de fonds » qu'il avait divisé ses travaux « en 8 parties égales de 5000 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. A 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 a 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.

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 » parce qu'il était « 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 lui permettre d'obtenir la faveur du roi.

Mais pour Mansart, son système allait bien plus loin puisque les bénéfices qui seraient tirés de l'exploitation successive des différentes tranches ne seraient pas immédiatement redistribués aux actionnaires. Elles viendraient s'ajouter aux fonds destinés à leur réalisation de sorte que l'emploi prioritaire de ces bénéfices dans les ouvrages 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 » (sic) ! A l'achèvement du projet, les intéressés toucheraient un intérêt de 5% sur le bénéfice net de l'entreprise qui ne serait partagé qu'au prélèvement d'une somme annuelle qu'il destinait à l'entretien et à la régie des canaux.

Par ailleurs, Mansart de Sagonne avait demandé à ses associés que lui fut alloué une rente annuelle et perpétuelle de 25 000 livres, tant « pour le dédommager des peines et soins qu'il

---

<sup>26</sup> « 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 Mansard, le surplus en serait réparti aux associés chacun au prorata de son intérêt ; les huit sols cédés à M. Mansard devant avoir part à cette répartition ». Cf. PINSON, *op. cit.*, p. 39-40.

sera obligé de prendre pour l'administration et direction générale du canal (...), que pour lui fournir les moyens de gratifier les personnes qu'il employera 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 devaient toucher, en outre, des droits de présence. Mansart stipulait à la fin de l'acte que celui-ci n'entrerait en vigueur « 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, 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 de ces 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'Yvonnet fils. Il se rendit à Etampes 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 alors 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 de même, 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 le couvert d'un certain Sirmond, et présenta en conséquence sa requête au roi. La démarche n'ayant guère eu de succès, il forma le 7 juin 1751, par acte passé devant Me Gérard, notaire à Paris, une seconde société de 20 sols de capital, dont 4 pour lui<sup>31</sup>, sous le nom de Bernard Lallier, qui subsista jusqu'en 1753, date à laquelle il fut incarcéré pour la seconde fois au For l'Evêque en vertu d'une ordonnance des maréchaux de France<sup>32</sup>. Entre-temps, le 17 décembre 1751, ses anciens associés avaient tenté de constituer une société rivale contre laquelle Tralaigue fit opposition par voies extrajudiciaires des 24 et 27 janvier 1752. Pour mieux défendre son projet, il disait avoir reçu l'agrément des princes du sang, des seigneurs engagistes et des principaux riverains concernés si bien que ses rivaux se désistèrent par actes publics des mêmes jours<sup>33</sup>.

<sup>27</sup>Petit du Boulard et Falquet, syndics, toucheraient chacun 4000 livres annuelles ; D'Assigny, adjoint, 2000 livres ; D'Estrades et Duplessis, autres adjoints, 1500 livres chacun, cf. note 22.

<sup>28</sup>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, Noguès...

<sup>29</sup>Cf. note 8.

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

<sup>31</sup>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*).

<sup>32</sup>Cf. note 8.

<sup>33</sup>*Sommaire Pour le marquis de Tralaigue, seul chef, directeur et entrepreneur Général du rétablissement de la navigation des rivières de Juines (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*

Pendant sa détention, Tralaigne forma par acte passé devant Me Térèse, le 7 septembre 1756, une troisième société en compagnie des sieurs Floquet, ingénieur hydraulique, futur auteur du canal de Provence, et Daran, chirurgien du roi, sur la sollicitation des avocats au Parlement, Maitres Daunoy et Dubois de La Rouance<sup>34</sup>, leurs conseillers respectifs, qui comptaient, avec celui de Tralaigne, Me Jean-Baptiste Dieudonné Petit du Boulard, parmi les principaux associés de la compagnie. Elle était composée de 120 sols de capital partagé entre Tralaigne, qui céda 4 sols à son frère, pour un tiers ; Floquet et Daran, en tant que principaux bailleurs de fonds, pour le deuxième tiers ; et, pour le dernier tiers, aux autres partenaires de la compagnie dont nos trois avocats qui disposaient ainsi chacun d'un ou deux sols d'intérêt. La société fut formée sous le nom de Thomas Arnoult, architecte juré expert, qui, quoiqu'il déclarât dans l'acte ne rien prétendre, espérait en retour se voir confier l'exécution des canaux<sup>35</sup>.

Parmi les 18 articles de la société, le 10<sup>e</sup> reconnaissait à Yvonnet fils un droit sur le projet moyennant l'octroi de 2 sols d'intérêts et lui conférait le premier rôle dans la compagnie<sup>36</sup>. Tralaigne entendait ainsi amadouer celui qui lui avait signifié, en juin 1753, une requête devant le lieutenant civil du Châtelet pour la saisie réelle de ses titres<sup>37</sup>. Malgré cet « acte de générosité », Tralaigne se vit condamner par corps à leur restitution par 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 fit pas appel. Il ne satisfait pour autant à la sentence. Yvonnet, après bien des recherches, découvrit en effet en 1762 que ses documents étaient tombés entre les mains d'un dénommé Couette dit La Cour, maître traiteur à Paris, rue Saint Honoré, auquel Tralaigne les avait gagés moyennant la somme de 800 livres. Somme qu'Yvonnet dut déboursier dans un acte du 1<sup>er</sup> août 1762 pour récupérer ses papiers.

Suite à sa condamnation en 1758, la troisième compagnie de Tralaigne 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 vendirent à tous ceux qui se laissaient abusés les intérêts d'un privilège qu'ils n'avaient pas encore obtenus<sup>38</sup>. La compagnie se trouvait 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

---

*prétendus associés et usurpateurs de cette entreprise*, cf. note 2. Le mémoire de Tralaigne à Trudaine donne une autre version des faits pour la date du 17 décembre 1751. Tralaigne 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 Tralaigne et 1 pour son frère, cf. note 31.

<sup>34</sup>Dubois de La Rouance était chargé de suivre, pour la compagnie, le dossier dans les bureaux de Trudaine et son intendance des finances. Tralaigne 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 Tralaigne, cf. note 8 et *infra*.

<sup>35</sup>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 Michel : *Les architectes parisiens du XVIIIe siècle. Dictionnaire biographique et critique*, Paris, 1995, p. 481.

<sup>36</sup>Cf. LA LANDE, *op. cit.*.

<sup>37</sup>Cf. note 8.

<sup>38</sup>Dans plusieurs mémoires, ses associés déclarèrent au comte de Saint-Florentin que Tralaigne 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 « droits » sur le canal, cf. note 31.

Paris, et dut abandonner ses biens à ses créanciers, notamment son intérêt dans le canal<sup>39</sup>. Floquet se démit à son tour de la place de directeur général qu'il s'était octroyée et revendit lui aussi ses intérêts, ne se consacrant plus qu'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 Petit du Boulard. Le premier, qui conservait de Tralaigue toutes les pièces et pouvoirs de la compagnie, poursuivit sous le nom d'Arnoult, la sollicitation du privilège<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, un grand nombre d'opérations afin d'établir la faisabilité du projet<sup>42</sup>. Elles avaient été conduites par les ingénieurs Héricé, 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 sa 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 qui évalua le projet à 2 millions de livres<sup>45</sup>. Ses opérations furent à leur tour vérifiées et complétées en 1755, à la demande du roi, par les entrepreneurs Bujon et Gigault de La Bédollière qui conclurent à « la pleine suffisance du volume d'eau pour former la navigation » du canal projeté et qui l'évaluèrent à 3 399 050 livres<sup>46</sup>. Ils avaient poussé leurs investigations au-delà de Malesherbes afin de démontrer que la navigation sur l'Essonne était possible jusqu'à la Rimarde. Les pièces originales des trois hommes furent remises à Trudaine.

<sup>39</sup>Propos tenus par Yvonnet fils dans son *Mémoire pour servir aux éclaircissements nécessaires des démarches que font ceux qui veulent enlever au Sr Yvonnet, le Privilège du rétablissement de la navigation des Rivières d'Etampes et de la fertilité aleps*, cf. note 2.

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

<sup>41</sup>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, Ecole 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'Etampes* par Dubois de La Rouance, 1764.

<sup>42</sup>Cf. LA LANDE, *op. cit.*.

<sup>43</sup>Déclaration du 14 décembre 1764 délivrée par Blondel à l'appui des propos tenus par Tralaigue dans un mémoire présenté ce mois à Trudaine (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).

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

<sup>45</sup>Cf. note 30.

<sup>46</sup>*Rapport du Sr Perronet sur la Requête Présentée au conseil Par le Sr Charles Louis Joseph Dervilliers 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 de ces « prétendus ingénieurs » n'avaient été obtenus que « par l'appât d'un intérêt » que Tralaigue et Arnoult leur avaient promis par acte notarié<sup>47</sup>. Motivés par le gain, ils avaient rédigés leur propos sous la dictée et avaient entériné « ce qu'ils n'avaient point examiné (...) et ne connaissaient pas eux-mêmes » (sic) ! Pour Mansart de Sagonne, 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 » (sic)<sup>48</sup> ! Quant à Baudru, dont il ignorait la qualité, il avait fait l'objet, dit-il, d'un jugement peu honorable au Châtelet, ce qui ne pouvait que rendre ses opérations suspectes. Il protestait ainsi contre les insinuations mensongères colportées contre lui par la compagnie d'Arnoult, réaffirmant dans le même temps tout le sérieux des opérations qu'il disait avoir effectuées sur le terrain.

Pour pérenniser son projet, Tralaigue s'était assuré de grandes protections. Dans une lettre du 23 août 1764 à Trudaine, il prétendait avoir engagé son projet sur l'agrément du prince de Conti, alors seigneur engagiste du duché d'Etampes, 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 de ses lettres à Machault d'Arnouville en date du 21 avril 1753, le duc de Fitz-James, qui déclarait « s'intéress[er] a mr le m<sup>is</sup> de Tralaigue », suppliait le contrôleur général d'être favorable au projet de ce dernier qui ne visait, dit-il, que le bien public.

L'année suivante, dans un courrier du 21 janvier adressé au même, Tralaigue 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 que, outre les compagnies concernées, un certain nombre de grands seigneurs cherchaient eux aussi à tirer profit de la réalisation de ces canaux prometteurs. Il devait en résulter une concurrence acharnée entre les compagnies pour obtenir leur protection auprès 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 Tralaigue – alors enfermé au For-l'Evêque, on l'a vu –, par le biais de Me Bontaux, avocat au conseil, qui la remit à Trudaine,

---

<sup>47</sup> *Réponses aux observations faites sur le Mémoire du sieur Mansart, à l'occasion du canal d'Etampes* (s.d.). Mémoire rédigé par Clautrier sur l'argumentation fournie par Mansart de Sagonne, *ibid.*

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

<sup>49</sup> Cf. note 30.

<sup>50</sup> Cf. note 40.

<sup>51</sup> Henri-Léonard-Jean-Baptiste Bertin (1720-1792), contrôleur général des Finances (1759-1763), secrétaire d'Etat 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'Ecole du même nom (1747), directeur du commerce (1749-1769)... On lui doit toute l'infrastructure des transports en France sous Louis XV.

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 procéder. 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> auquel elle joignit le procès-verbal de Bujon et de Gigault de La Bédollière, ainsi que la carte topographique levée sur place par le premier en 1756, d'après la carte de France du fameux géographe du roi Cassini (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, et 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, aux intendants de Paris et d'Orléans, Bertier de Sauvigny et Barentin, les priant de le faire vérifier par leurs ingénieurs<sup>55</sup>.

Barentin, qui accusa réception du courrier, le 30 septembre, ne s'estimait pas concerné car le projet n'entraînait pas dans son département. Quant à Sauvigny, il déclara avoir besoin de connaître la composition de la compagnie d'Arnoult, ainsi que les fonds dont elle disposait pour se prononcer<sup>56</sup>. Arnoult répondit, pour masquer les failles de sa société, qu'elle n'oserait se montrer avant d'avoir obtenu un titre, même provisoire, du roi qui autoriserait son exécution. Il remit, à ces fins, un projet d'arrêt conforme à ses demandes<sup>57</sup>. Mais Sauvigny jugea le projet « chimérique » et la compagnie d'Arnoult « suspecte ». Ils ne méritaient donc la moindre attention.

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 après que le principal conseiller de Tralaigue, Petit du Boulard – qui conservait toujours ses intérêts dans la compagnie – soit venu

---

<sup>52</sup>Mémoire publié chez « Paulus du Mesnil » et intitulé : *Mémoire instructif concernant les démarches et dépenses faites par me dubois et les siens pour obtenir permission de rétablir la navigation sur les rivières d'étampes et d'essonne avec privilège dy mettre seuls les coches et bateaux [pour] voiturier à toujours les personnes, denrées et marchandises, moitié meilleur marché que par terre*. Mémoire remis par Dubois à Trudaine, le 22 décembre 1762, cf. note 3.

<sup>53</sup>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 Brujon, 1756*.

<sup>54</sup>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 Tralaigue. 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 Tralaigue justifie le parti qu'il prendra envers la compagnie d'Arnoult dans ses futurs avis (cf. note 40 et *infra*).

<sup>55</sup>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-Amable-Honoré Barentin (1703-1762), seigneur d'Hardivilliers, intendant de la généralité d'Orléans (1747-1760).

<sup>56</sup>Mémoire de Bertier de Sauvigny du 14 juillet 1760, cf. note 3.

<sup>57</sup>Cf. note 40.

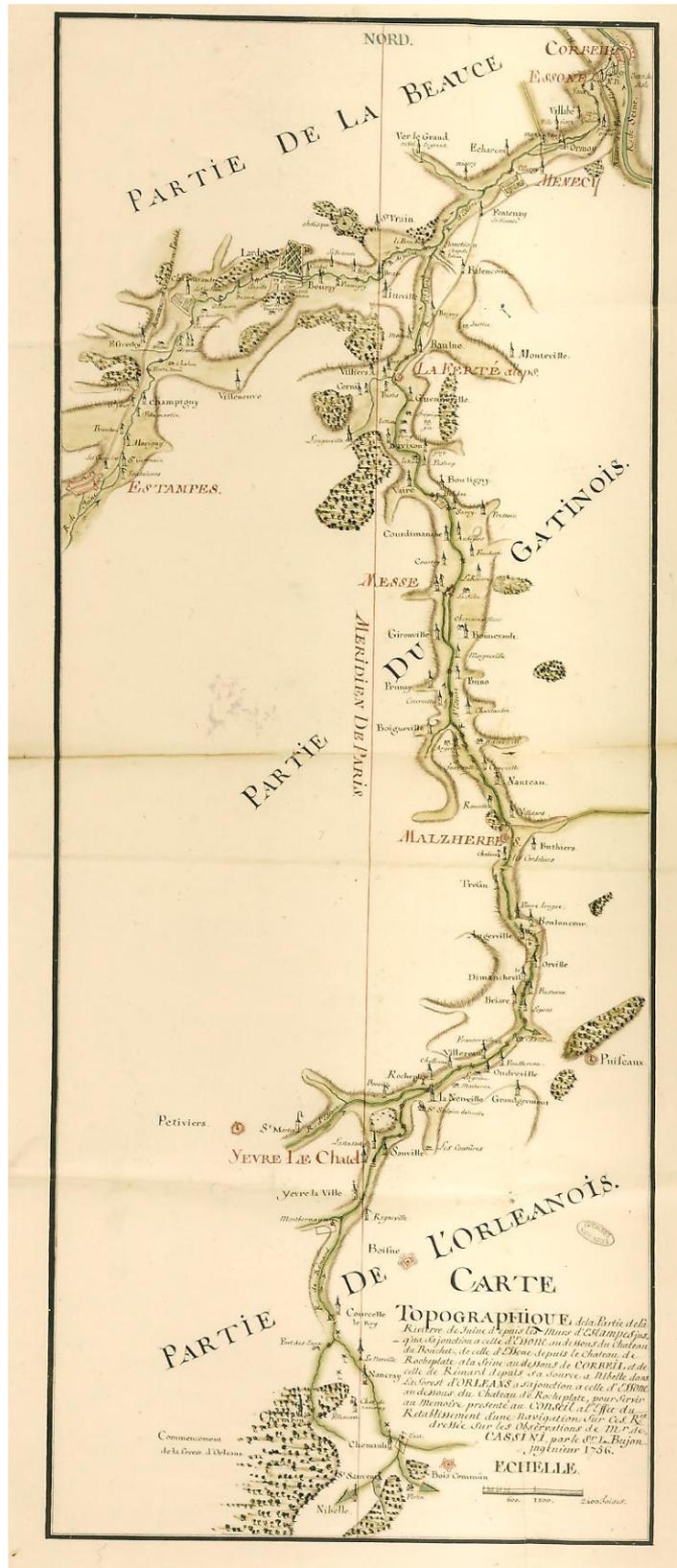


Fig. 2 : Carte topographique des rivières d'Essonne, de Juine et de Rimarde par Bujon, ingénieur du roi, d'après César-François Cassini de Thury, 1756 (Arch. nat., cartes et plans, F<sup>14</sup> 692).

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, comme le rapporte Yvonnet fils<sup>58</sup>.

Petit du Boulard était accompagné de Daran qui prétendait céder à Mansart son intérêt dans la compagnie qu'il ne disposait plus. Il lui monnaya les pièces qu'il avait conservées en tant que principal associé de Tralaigue afin de mieux se relever de sa faillite personnelle en même temps que déçu des fausses promesses de son ancienne compagnie. C'est à ces fins qu'il rejoignit Petit du Boulard<sup>59</sup>. Grâce à eux, Mansart était en mesure de rencontrer les partenaires dont il avait besoin pour sa société et obtenir le privilège royal.

C'était sans compter sur l'obstination de Dubois de La Rouance qui avait conservé également toutes les pièces, ainsi que les pouvoirs de la compagnie, pour continuer à solliciter, d'abord sous le nom d'Arnoult, puis sous le sien, l'octroi du privilège. Dubois se flattait d'ailleurs d'avoir assez de protections pour l'obtenir<sup>60</sup>. Il remit à ces fins, par Arnoult, plusieurs mémoires adressés à Trudaine en date 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 les originaux des opérations de Baudru dans les bureaux de Trudaine, ainsi que les copies des pièces qu'il avait remises au ministre Bertin dont les mémoires et requête de 1757. C'est par ce moyen, dit-il, que Mansart de Sagonne avait pu faire imprimer clandestinement un mémoire sous son nom en septembre 1759<sup>62</sup>. Arnoult faisait allusion ici à la complicité de 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 canaux, intitulé : *Mémoire concernant le canal navigable et commerçant projeté sur les Rivières de Rimard, de juine et dessonne (sic) 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 (sic) en general*<sup>64</sup>. Il s'inspirait largement de celui publié par Arnoult en

<sup>58</sup>Cf. LA LANDE, *op. cit.*.

<sup>59</sup> 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).

<sup>60</sup>Notamment celle du comte de La Marche, prince du sang, cf. *infra* et LA LANDE, *op. cit.*.

<sup>61</sup>Lettre de Tralaigue à Bertin du 22 août 1759, cf. note 3.

<sup>62</sup>Cf. note 52.

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

<sup>64</sup>Cf. note 15. Mémoire divisé en six articles : 1°) nature et motifs de l'entreprise ; 2°) faisabilité d'après l'examen des lieux et réponses aux objections ; 3°) utilité pour l'Etat, Paris, les cinq provinces et sa compagnie ; 4°) moyens et ressources employés, division des ouvrages et considérations diverses sur les péages, chemins,

1757. Mansart avait eu connaissance de ce projet dès Pâques 1759<sup>65</sup>. On sait qu'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 puisque l'essentiel des opérations avaient été effectuées par la compagnie précédente quoiqu'il ait prétendu, comme on l'a vu, avoir procédé lui-même aux repérages des lieux.

Il adressa sa requête et ses plans au comte de Saint-Florentin, « ministre du Gouvernement de Paris », dès le mois de septembre. Le comte lui déclara que cette affaire était de la compétence du bureau des finances et qu'il avait transmis ses documents au contrôleur général. Mansart, on l'a vu, sut 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>.

En février 1760, l'architecte constitua sa compagnie dans les conditions évoquées, Petit du Boulard figurant en tête des huit associés rassemblés. 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 de ces pièces nous sont parvenues, faisant de ces canaux parmi les mieux documentés de tous ceux élaborés par Mansart de Sagonne, hélas, les plans nous font défaut.

Dans sa requête, Mansart sollicitait : le privilège exclusif de construction et d'exploitation des différents canaux et plus particulièrement l'exemption des tous les droits relatifs aux canaux et rivières ; l'autorisation de prendre tous les espaces nécessaires à leur établissement (champs, marais, moulins, bâtiments divers...) moyennant une 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 autres bateliers de la Seine ; ainsi que les droits, honneurs, immunités et franchises autrefois octroyés aux anciens entrepreneurs du canal. Il mettait le roi en garde contre une tentative d'exploitation partagée des canaux car elle ne produirait rien de bon et parce qu'elle serait injuste pour la compagnie qui s'était chargée des opérations, étant ainsi dépouillée de ses revenus.

Mansart de Sagonne réaffirma en outre, avec force, dans le préambule du mémoire joint à sa requête, pour 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 ignoré entièrement, « le hasard lui [ayant] fourni l'occasion de s'y livrer ». Plus loin, il déclarait ne s'être « rapporté qu'à lui-même et à ses propres lumières », le « peu de succès » des projets de Tralague et d'Arnoult

---

voituriers par eau et par terre... ; 5°) nécessité d'un privilège exclusif de navigation ; 6°) « observations judicieuses » sur l'utilité des canaux en général et de ceux concernés en particulier.

<sup>65</sup>Cf. note 52.

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

<sup>67</sup>A *Monseigneur le contrôleur Général des finances, ministre d'Etat*, supplique de Mansart de Sagonne du 4 février 1762 et cf. *supra*. Le comte de Saint-Florentin avait la généralité de Paris dans le ressort de son ministère.

<sup>68</sup>*Mémoire* (s.d.) de Mansart de Sagonne, cf. note 3.

« ne lui ayant pas donné une opinion fort avantageuse de leur mérite ». Il s'en était ainsi tenu « aux règles de son art et de son 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 ».

Enfin, pour se laver de l'accusation de soustraction de documents, il disait n'avoir « ni usurpé, ni soustrait, ni intercepté, ni surpris, ni acheté, ni reçu, ni trouvé, ni même cherché aucunes pièces épaves (sic) qui soient relatives à son projet », lesquelles lui étaient d'autant moins utiles qu'elles étaient prescrites depuis l'arrêt du conseil du 13 février 1742. On sent bien dans ce propos combien Mansart jouait sur les mots : le procès-verbal de Baudru en 1752 et les autres relevés lui avaient été bien utiles ! Bertin confia l'instruction du dossier à Clautrier. A ce stade, Mansart 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 du roi que sa société était revêtue, insistait-il, de « la fidélité et l'exactitude la plus scrupuleuse » et parce que « tout concourt à la réussite d'un projet aussi beau qu'utile ». Il ne pouvait donc que mériter « la confiance du ministère » d'autant qu'il était le seul à dévoiler ses partenaires. Il escomptait ainsi commencer les travaux dès le printemps 1761<sup>69</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>70</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 dans le même temps de prendre de court la compagnie d'Arnoult, laquelle revendiquait aussi les lettres patentes. Il suppliait donc Bertin d'accorder rapidement audience à Clautrier.

Mais le ministre ne semblait guère pressé de répondre à ces sollicitations. Il entendait se donner le temps de la réflexion d'autant que 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, Etienne 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 une nouvelle expédition de son procès-verbal d'après ses

<sup>69</sup>*Ibid* et autre mémoire du 11 septembre 1760 (*ibid*).

<sup>70</sup>Cf. note 67.

<sup>71</sup>*Mémoire pour parvenir (...)*, cf. note 2.

<sup>72</sup>Cf. note 56.

minutes personnelles, ce que l'ingénieur exécuta bien volontiers, le 28 mars 1760<sup>73</sup>. Sauvigny donna sa réponse à Trudaine, accompagnée des différentes pièces, le 14 juillet. Pièces qu'il reçut, deux jours plus tard, et par lesquelles l'intendant rejeta une fois encore le projet d'Arnoult. Trudaine requit, le 20 juillet, l'avis des députés du commerce qui estimèrent eux aussi, le 29 août, qu'en l'état présent, l'affaire ne méritait aucune attention<sup>74</sup>.

Selon Dubois de La Rouance, Mansart cherchait, en le privant ainsi du rapport de Baudru, à lui confisquer les preuves de la faisabilité de son projet et à s'arroger celui-ci sur ses opérations. Trudaine ayant pu en obtenir la copie, Mansart dut informer, par Clautrier, le ministre que son projet venait concurrencer celui d'Arnoult<sup>75</sup>. Le 14 septembre 1760, Tralaigue, qui soutenait la démarche d'Arnoult, s' alarma 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 » (sic) 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 sourdes menées et movezes (sic) manœuvres du Sr manchard et de ses adersans » qui, de surcroît, osaient prétendre que si la compagnie d'Arnoult avait les ministres de son côté, lui, en revanche bénéficiait de l'appui de leurs secrétaires par lesquels il pourrait empêcher que leur dossier ne leur parvienne !

Tralaigue 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 (sic) au sujet de mon entreprise lorsque vous étiez chancelier de M le duc d'Orléans (...) ». Tralaigue espérait donc qu'il lui renouvellerait 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 qu'il adressa à Trudaine, le 11 septembre. Il lui rappelait que « la perte d'un temps aussi précieux pour le bien public » risquait 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 répété de l'entreprise alors que son exécution était désirée autant par les habitants des cinq provinces que les corps de ville d'Etampes et de Paris. Exécution qui était d'autant plus aisée que l'on n'y rencontrait « 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

---

<sup>73</sup>Cf. note 63.

<sup>74</sup>*Navigation 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.

<sup>75</sup>Cf. note 52.

<sup>76</sup>Contrairement à d'autres documents, ces lettres sont bien de la main de Tralaigue. Elles révèlent un personnage analphabète et de condition très moyenne, ce qui le rend davantage suspect. Il pensait récupérer ainsi les sommes investies dans les frais d'études et se procurer les moyens de subsister, cf. *Suite du Mémoire Instructif* de Tralaigue à Trudaine, notes 3 et 31.

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 ordonne 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 de mgr le Duc d'Orléans » et d'emporter sur Mansart la protection de celui-ci. Il réitéra sa demande de vérification des opérations par Baudru. Il estimait le montant des ouvrages à 3 399 050 livres, soit un chiffre qui n'était guère éloigné des 4 millions mentionnés par Mansart. Au contraire de 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, disait-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 servait 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 (sic) et d'une heureuse réalité », mais dont l'« efficacité » avait été contrecarrée par les efforts déployés par sa concurrente.

---

<sup>77</sup>Cf. note 30.

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

<sup>79</sup> *Eclaircissements Sur le Canal d'Etampes ou Parallèle de la compagnie du Sr 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, le dernier Mansart entendait donner quelques éclaircissements sur ces deux compagnies, preuves à l'appui. Il leva à cet effet 5 différences essentielles :

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

Mansart se targuait, en revanche, d'être « un véritable auteur » qui construisait les bâtiments « d'un homme en place, son amy » – le château de Montauger de Clautrier (fig.3) – sur les bords des trois rivières<sup>80</sup> et qui avait effectué diverses opérations sur les lieux pour les rendre navigables : il s'était ainsi enquis auprès des riverains des faibles inconvénients et des grands avantages de l'opération. Il avait vérifié « par toutes les opérations de son art », la 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 de le conduire à sa perfection « en très peu d'années ». Telle était donc la conduite qu'il s'assignait depuis deux ans.

2°) 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 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 quittèrent également après avoir appris que les titres présentés 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 l'argent qu'ils avaient eu l'imprudence de mettre dans cette affaire. Et Mansart d'avancer qu'Arnoult ne demeurait à leur tête que par « commisération pour eux » et que sa qualité d'homme d'honneur le convaincrail bientôt de les abandonner lorsqu'il serait instruit du fond 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 pour leurs connaissances les premiers fonds nécessaires à son entreprise. Les membres de sa compagnie étaient ainsi « les plus capables d'inspirer de la confiance » et n'étaient animés que par « ce désintéressement si naturel aux honnêtes gens » (sic) qui lui valait son éloge.

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



**Fig. 3 : Le domaine de Montauger en 1795 (A.N., M.C., CXVII, 977 : Vente du 24 floréal an III).**

3°) Les moyens justifiant les demandes respectives : 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 Yvonnet père. Il s'agissait, de surcroît, de titres usurpés qui n'avaient pas la moindre valeur, surtout après le transport effectué par la maison de Villeroy à Tralaigue en mars 1756. Ces titres, aussi valides fussent-ils à l'origine, avaient perdu tout intérêt après le terme des deux ans auquel le marquis de Villeroy s'était engagé initialement lors de leur cession par le roi. Ils étaient d'autant plus caducs, rappelait Mansart, qu'un arrêt du conseil du 13 février 1742 supprimait tous les privilèges accordés jusqu'alors pour la construction des canaux et l'assèchement des marais, s'ils demeuraient inemployés dans le courant de cette année. Le transport de 1756 n'a donc servi au crédit de cette compagnie que « dans un certain public », même s'il lui a permis d'accéder à quelques généreux protecteurs. Mais ils ne tarderont pas à ouvrir les yeux lorsqu'ils sauront le peu d'empressement que mit la compagnie à leur révéler la sentence contradictoire de 1758 qui condamnait Tralaigue par corps à la restitution des « prétendus » titres.

Mansart se vanta de s'être bien gardé de les accepter lorsque Yvonnet était venu les proposer à sa compagnie. Il confessa qu'elle s'était seulement « contentée de puiser dans les sources » – celles fournies par Clautrier – et de lever à ses frais, aux greffes des archives concernées, les

expéditions dont elle 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, elle n'a jamais eu la prétention de présenter ces pièces comme étant titres. Aussi, si sa compagnie 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°) Fonds de chacune des compagnies : Tralaigue ne disposait d'aucun 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 lui avaient toutes procuré beaucoup d'argent mais sans qu'aucun de ses 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, trouvèrent 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 la réalisation des canaux. Elle était d'ailleurs discréditée de toutes parts au point de porter atteinte à la crédibilité même du projet du canal d'Etampes dont Mansart jugeait désormais nécessaire une nouvelle appellation.

Il souffrait lui-même 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, déclare-t-il, dans la mesure où les fonds destinés à son 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°) Nature des deux projets : pour Mansart, Tralaigue n'avait pas de projet propre. Il ne faisait que reprendre celui de Lamberville et 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 « pêchaient » dans leurs principes et leur fondement.

Mansart 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 des accusations de plagiat portées par Arnould, toutes les opérations qu'il disait 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 et 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 voulait « que le juste » et ne cherchait « que le Bien Public » ! Il se targuait de ne présenter « que des Plans corrects, que des Devis bien faits, et que des Ecrits Solides » (sic) ! 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 digne du Règne Glorieux de SA Majesté » !

Mansart achevait son plaidoyer par une adresse à la famille de Villeroy. Il avait conscience d'en avoir écorné sensiblement la réputation et la crédibilité. « Pénétré 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 et 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 Clautrier le 10 du mois, qui contestait le bienfondé 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 continué ses démarches auprès de Bertin, le pressant dans une lettre du 4 février, de prendre rapidement sa décision tout en lui rappelant « les dépenses considérables, les travaux multipliés » et les « engagements de toutes espèces » qu'il avait contractés. Il rétorqua, en avril, au mémoire anonyme par un autre bien senti dans lequel il s'ingéniait 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 d'y répondre que « cet écrit [était] », dit-il, « capable de faire juger défavorablement en général de son projet de canal (...) ». Il entendait « riposter » là à un inconnu au « ton impérieux et affecté » et à

<sup>81</sup>Cf. note 15.

<sup>82</sup>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.

<sup>83</sup>Cf. note 15.

« l'inconséquence de ses assertions ». Il 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'Etampes à Paris, ou qu'elle n'aurait jamais été intégrée au projet de jonction de la Seine à la Loire par Lamberville. En revanche, Mansart n'entendait plus s'attarder sur les attaques portées à l'entreprise. Il abandonnait l'auteur à « des spéculations que sa malignité critique luy inspir[ait] » et lui conseillait d'examiner le mémoire qu'il avait publié en 1759. Il admettait qu'on put 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 sur les grâces qu'il sollicitait du roi, les frais de l'entreprise 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 fustigea ses « sophismes » et la « précision 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'Etampes qui avait adressé alors 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 publics 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 des 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 arpents » 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 commencé à périlcliter dès la mise en pavé de la route d'Etampes et d'Etréchy en 1676-1677. En outre, jamais les Parisiens ne s'étaient servi de cette rivière pour acheminer leurs biens depuis Orléans, mais que, s'ils y étaient contraints, ce système leur reviendrait fort cher. Ils achevèrent leur propos par des réflexions qu'ils disaient fondées sur l'expérience des lieux. Si le conseil du roi décidait d'approuver le projet,

<sup>84</sup>Cf. PINSON, *op. cit.*, p.22-23.

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. Mais toutes les cités traversées n'étaient pas de cet avis et défendaient au contraire ardemment le projet<sup>85</sup>.

Ces critiques survenaient curieusement après les démarches entreprises par Mansart de Sagonne au cours de l'année précédente. Jusqu'alors, en effet, la ville d'Etampes 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 Tralague 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'Arnoult – qui avait la faveur de Trudaine – était sur le point d'emporter la décision du contrôleur général des Finances<sup>86</sup>. Il supplia celui-ci dans une lettre du 4 février 1762 de bien vouloir « ouïr » le rapport qu'il avait confié à Clautrier à ce propos<sup>87</sup>.

#### *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 et dans lequel il avait aussi un intérêt, on l'a vu, Clautrier développa dans un mémoire-réponse une puissante argumentation. Il entendait contester les deux objections majeures faites au projet de Mansart et compléta son propos par des « observations particulières »<sup>88</sup>.

La première objection visait l'utilité des canaux qui ne devaient être exécutés qu'aux frais du roi. Le premier commis des finances rappela que le contrôleur général, son supérieur, auquel le mémoire était adressé, fut lui-même convaincu de leur utilité lorsqu'il fit exécuter le canal du Lyonnais [de Gisors], alors qu'il était intendant de la province, et lorsqu'il accorda les lettres patentes pour celui de Châtillon-sur-Seine qui, disait-il, « 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'Etampes, par le même ingénieur et architecte, 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>.

Existait-il, de ce fait, de réels inconvénients à son exécution ? Mansart assurait que non, disait-il. Aussi, lorsque l'utilité d'une telle entreprise était reconnue, il convenait de ne pas

<sup>85</sup>Le curé, le corps de ville et les habitants de Maisse, gros bourg sur l'Essonne, entre La Ferté Alais et Malesherbes, qui relevait du duché d'Etampes, déclarèrent à Trudaine, souhaiter « ardemment » voir leur rivière navigable, car leur pays étant « trop aquatique » (sic), ils pourraient, en recreusant 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.

<sup>86</sup>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.

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

<sup>88</sup>Cf. note 47.

<sup>89</sup>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.

<sup>90</sup>Allusion à l'envoi de son ingénieur Guillaumot.

différer plus longtemps son exécution « parce que », déclare Clautrier, « c'est faire perdre à l'Etat et au publique un bien réel ». Sur ce point, il avait parfaitement retenu la leçon de Mansart de Sagonne. Il admettait cependant que, dans certaines circonstances, celles où l'Etat se trouvait engagé dans de grandes dépenses militaires – celles de la guerre de Sept Ans en l'occurrence –, il était en effet pour lui impossible de pourvoir à ce genre d'entreprises. Cette raison n'était néanmoins pas suffisante pour les empêcher. Le royaume se devait, dans ces conditions, d'être redevable envers « des citoyens zelez, Intelligents et (...) toujours prêts de soumettre leurs opérations à l'examen et aux lumières du ministre<sup>91</sup> ». L'emploi de fonds privés pour cette entreprise ne pouvait que soulager le trésor royal. La proposition de Mansart ne visait d'ailleurs, sans qu'il leurs en coûte rien, que la gloire du roi et de ses ministres !

Clautrier justifiait en outre le bienfondé de l'emploi de fonds privé en faisant état des cas où la Couronne, après avoir essayé elle-même de financer de telles entreprises, se trouva contrainte de les abandonner à des privés 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, 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 le 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 traversés par les canaux, de la ville de Paris et de l'Etat !

Clautrier évoqua alors l'effet en chaîne des avantages que ces canaux ne manqueraient pas de procurer : l'accroissement des débouchés entraînerait, déclare-t-il, celui des exportations de marchandises comme le vin, les grains, le foin et le bois, et la faisabilité du transport amènerait les marchands à vendre leurs cargaisons au meilleur prix, contribuant ainsi à « l'enrichissement » des habitants, lesquels seraient davantage en mesure d'acquitter leur impôt. Son recouvrement étant facilité, les revenus du roi seraient dès lors accrus. Par ailleurs, grâce à cette distance plus grande, les habitants des cinq provinces seraient davantage en mesure de consommer et d'augmenter l'exportation de leurs marchandises, tout comme la perception des droits d'entrée. La boucle était bouclée !

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

Clautrier acheva son propos sur une observation que lui avait livrée Mansart et dont celui-ci n'avait 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 : qu'il n'était pas utile de dépenser 10-12 millions de livres<sup>93</sup> dans une opération de ce genre, si on perdait de vue son objet principal. Le canal ne serait alors plus qu'« un lac dormans plus propre (...) à faire des jeux de boule ou des fossés secs, qu'aux opérations de la navigation » (sic). C'est

<sup>91</sup> Sous-entendu : tel que Mansart de Sagonne.

<sup>92</sup> A ce moment, le gouvernement n'avait pas décidé de prendre ce canal à sa charge.

<sup>93</sup> Coût estimé par Tralaigue, cf. *supra*.

ainsi que l'on pouvait expliquer l'échec du projet de Lamberville. Pour Clautrier, le dernier Mansart était donc en mesure de conduire le projet à sa « fin la plus prompte et la plus heureuse » ! Il était prêt à en apporter la démonstration à tout moment tant au roi qu'à son conseil.

Enfin, dans ses observations particulières, Clautrier se livra en premier lieu, 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 cette argumentation, nous le verrons. Clautrier réaffirma ainsi que l'expérience avait toujours démontré que lorsque les canaux étaient réalisés aux frais du roi, leur construction se révélait souvent plus onéreuse parce que ceux qui étaient leur tête ne cherchaient qu'à les prolonger davantage afin de s'assurer un revenu régulier sans pour autant se préoccuper des conséquences pour le public et l'Etat. Et Clautrier de rappeler que tout ce qui se construisait 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 n'ayant personne pour veiller à leurs activités, n'hésitaient 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, 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 – celle de Mansart en l'occurrence –, 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, laquelle s'exécutait dès lors plus rapidement et plus solidement. L'Etat réalisait ainsi de substantielles économies puisqu'il n'avait engagé aucun fonds.

Clautrier souhaita défendre, en second lieu, la réputation de Mansart de Sagonne. Toute personne qui croyait connaître l'architecture n'était pas nécessairement apte à conduire des ouvrages de cette importance, rappelait-il<sup>94</sup>. Evoquant les différents titres de l'architecte, il souligna que Mansart était réputé pour les ouvrages qu'il avait entrepris et conduits tant en France qu'à l'étranger et qu'il s'était toujours engagé, « par devoir et honneur, à soutenir le nom et les talents que ses ancêtres luy ont transmis » ! C'est ainsi que le dernier Mansart osait se flatter de mériter la confiance du roi, de ses ministres, 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 demandait.

En troisième lieu, Clautrier réitéra qu'on devait se garder de confondre la compagnie de Mansart avec celle d'Arnoult, Tralague et Dubois de La Rouance, tous « 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 même, disait-il, que les prête-noms de gens qui ne cherchaient

<sup>94</sup>Allusion à Arnoult, architecte expert.

<sup>95</sup>Formule récurrente de Mansart de Sagonne dans sa correspondance avec les directeurs des Bâtiments du roi, Marigny et D'Angiviller notamment.

qu'à dépouiller le véritable auteur de l'entreprise – Yvonnet – du fruit de ses travaux et lumières.

En quatrième et dernier lieu, Clautrier aborda « l'inexpérience et l'impéritie » de la compagnie d'Arnoult qui éclatait, dit-il, au grand jour dans son mémoire imprimé, ainsi que dans son plan 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 de souligner que le prétendu avis des ingénieurs Baudru, Bujon et Gigault de La Bédollière avait été acheté par ces « aventuriers coureurs de projets » (sic) ! Dans ces conditions, le privilège ne pouvait être accordé qu'au seul Mansart à l'exclusion de toute autre compagnie.

### ***Départ d'Arnoult, relève de Dubois de La Rouance et retour d'Yvonnet fils (1762)***

Face à la polémique impitoyable engagées 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, disait-il, sous le prétexte de sa 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, et, en juillet, Arnoult avait écrit à Bertin et à 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 trouvait donc là le moyen de reprendre définitivement sous son nom 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 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 (sic) » pour avoir sollicité cette entreprise sous d'autres noms<sup>98</sup>. C'est donc sous le sien qu'il adressa une nouvelle fois, le 18 août, 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 1762, 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 du 9 décembre confirmait le rejet officieux du projet de Mansart de Sagonne. Il prétendait n'avoir reçu « aucunes requêtes ni mémoires du sieur Mansard » sur cette navigation en dépit de tous ceux que l'architecte avait envoyés depuis 1760 et encore, au début de 1762. En outre, on ne faisait plus mystère des plaintes de Dubois contre Clautrier<sup>100</sup>.

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

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

<sup>98</sup>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.

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

<sup>100</sup>Cf. note 96.

Les événements tournaient décidément en faveur de Dubois de La Rouance : le 18 décembre, 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 le projet de Dubois à Trudaine. Il réitéra sa recommandation le 12 mars suivant. Trudaine répondit en promettant 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 renvoyait les pièces du dossier pour approbation devant le conseil.

Pendant ce temps, Dubois de La Rouance continuait de 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 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 Mansart en 1759 était à peu de choses près la réplique 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 avança pour preuve de l'attention qu'on portait à son dossier, le fait que l'intendant avait toujours formulé, dit-il, ses avis en fonction du sien et non de celui de Mansart. Ce sera effectivement le cas pour d'autres décisions à l'avenir<sup>103</sup>.

Malheureusement pour Dubois, un nouveau concurrent réapparut : Yvonnet fils. Ayant réussi à récupérer en août 1762, moyennant finance, les documents gagés par Tralaigne, il s'empressa de les monnayer à son tour en les cédant, le 6 octobre, par contrat passé devant 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 et de Mansart de Sagonne, Yvonnet

<sup>101</sup>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.

<sup>102</sup>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*).

<sup>103</sup>Cf. *infra*.

<sup>104</sup>*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'Yvonnet 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 des lettres patentes sous le nom d'une personne de son choix. Elle s'associa ainsi 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 Rabiote de Meslé (1738-1771) et à un sieur de Sainte-Hermine, sans doute un descendant du fameux Philippe de Courcillon (1638-1720), marquis de Dangeau, 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).

réaffirma également à Trudaine ses droits par un mémoire adressé le 6 février 1763<sup>105</sup>. Il revendiquait l'octroi du privilège pour 35 ans en tant que digne héritier de son père, auteur du projet depuis plus de 60 ans ! Il lui rappela les conditions dans lesquelles il avait rencontré Tralaigne, 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 afin d'engager une attaque en règle des prétentions de ce dernier et de Mansart. Pour Yvonnet, l'architecte du roi n'avait rien fait dans cette affaire, s'étant contenté de reprendre les opérations réalisées par Tralaigne et dont Daran et Petit du Boulard lui avait fourni les doubles.

C'est sur les fausses déclarations de ces derniers que Mansart aurait effectué de nombreuses dépenses pour l'exécution du projet. Selon Yvonnet, les seules dépenses qu'il eut jamais faites, étaient les belles promesses en vue de se faire communiquer les titres et pièces déposées dans les bureaux de Trudaine et de Bertin. C'est ainsi qu'il osait se dire « cessionnaire de la compagnie d'Arnoult » et propriétaire du projet. Il ne sollicitait le privilège du roi 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 Tralaigne qui 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 les dettes considérables, les procès sans nombre et la faiblesse de son crédit dans le public. Et Yvonnet de proclamer que Mansart « ne viendra[it] pas à bout de lui enlever un bien qui lui appartient (...) » !

Quant à Dubois de La Rouance, Yvonnet prétendait que lui aussi n'avait rien déboursé dans cette affaire, fondant son droit sur l'abus de confiance de celui dont il avait été l'associé, le marquis de Tralaigne, et se disant « cessionnaire » du sieur Arnoult, lesquels ne disposaient d'aucun droit véritable dans le projet. Mansart et Dubois n'étaient donc pour lui que « des Etrangers aux prétentions insoutenables » qui voulaient s'enrichir de ses « dépouilles » (sic). Il renouvela ses observations à Bertin, dans une lettre non datée, afin de lui réclamer justice.

Mais Yvonnet fils était trop velléitaire pour mettre en œuvre lui-même le projet de son père. Les transports de ses droits à des tiers n'ayant pas réussi, il décida de se rapprocher de son vieil « ami » Tralaigne auquel il reconnut officiellement, par acte du 10 décembre 1764, les droits et privilèges qu'il sollicitait et ce malgré les poursuites effectuées à son encontre. Il l'autorisait ainsi à revendiquer des titres qu'il avait cédés deux ans plus tôt à Mme Marchais, déclarant nulle cette dernière cession<sup>107</sup>.

Dubois de La Rouance répondit à son tour aux prétentions d'Yvonnet 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 son

<sup>105</sup>Cf. note 39.

<sup>106</sup>Allusion à la « trahison » de Daran et de Petit du Boulard.

<sup>107</sup>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 entre les deux guichets » et déposé le 12 du mois chez Me Maupetit, notaire à Paris, cf. *infra* arrêt du conseil du 26 mai 1767.

<sup>108</sup>Cf. notes 40 et 104.

mémoire de décembre, qu'après une série d'obstacles survenus dans les années 1750, une seconde était venue des membres de la compagnie. Ceux-ci – Mansart et associés – étaient parvenus à obtenir de lui, Bertin, que l'affaire puisse être communiquée à Trudaine pour avis et s'étaient livrés au plagiat des pièces qu'il avait fournies. Depuis d'autres compagnies s'étaient formées sous le fallacieux prétexte de prétentions délivrées par Tralaigue<sup>109</sup> et 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, qui obtint à son tour du ministre l'autorisation d'adresser ses pièces à Trudaine pour l'obtention du privilège auquel le contrôleur général s'était montré favorable.

A 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 n'étaient que libelles calomnieux contre lui d'autant plus que tous les bureaux, notamment celui du commerce, en avaient été informés. Ayant eu connaissance des faits à la Pentecôte, il s'étonna dans un courrier à 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. Il passait pour le protecteur des calomniateurs ! Loret, qui avait pris conscience de la tournure des événements, promit à Dubois de ne plus s'en mêler et de prier Bertin de retirer les pièces qu'il avait recommandées à Trudaine<sup>110</sup>.

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

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, qui avait exclu fermement les deux prétendants de leurs demandes. Ils reconnurent 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 depuis que les concessions délivrées par Louis XIV au marquis de Villeroy étaient caduques afin de ne pas aliéner la propriété de la navigation de la Juine et de l'Essonne. Toutefois, si le roi souhaitait faire appel à une compagnie, il faudrait qu'elle fût solvable et puisse apporter toutes les garanties suffisantes à l'exécution du projet. Ils se posaient ainsi en garants du bien public. Ils réitérèrent leur position dans leurs avis des 4 mai 1764 et 24 avril 1766.

On s'étonnera que, dans ceux-ci, les députés du commerce ne se soient pas prononcés sur les propositions de Mansart de Sagonne. Avait-il été délibérément écarté après les « détournements » dont il s'était rendu coupable et devant la tournure des événements pour lui ou sa proposition avait-elle été mise « sous-réserve » dans l'attente de voir débouter définitivement ses rivaux ? On a vu que Bertin cherchait à favoriser une autre compagnie à défaut de l'engagement du roi. Il poursuivit ses consultations avec Trudaine.

<sup>109</sup>Allusion à celles des sieurs Feri, Boudet et Voirot.

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

<sup>111</sup>Cf. notes 74 et 99.

En mars 1763, celui-ci adressa à Camus, vieux complice de la compagnie du marquis de Tralaigue, le dossier de l'affaire, qui rendit un second avis en avril 1764<sup>112</sup>. Pour Camus, Dubois était bien le premier à avoir réclamé sous le nom d'Arnoult l'obtention du privilège<sup>113</sup>. Il avait examiné la nature de son projet ainsi que les opérations effectuées par Guillaumot, ingénieur de l'intendant Sauvigny en 1762. Sur cet examen, il pencha lui aussi pour le projet de Dubois à condition que, s'il venait à s'associer avec des étrangers, il renonça à différents droits dont celui d'aubaine et que la juridiction des rivières fut confiée au prévôt des marchands et aux échevins de Paris.

Néanmoins, il ne pensait pas sa compagnie capable d'exécuter le projet : par rapport à celle rapportée par Bujon et Gigault de La Bédollière, il évalua la dépense à 4 478 467 livres, somme qu'il rapportait au 1 089 246 livres de produit annuel envisagé par Dubois, soit une différence de 1 079 471 livres ! Il démontra ainsi que ce dernier avait diminué son devis et exagéré considérablement l'évaluation du produit. Produit d'autant moins crédible qu'il était nettement supérieur à celui conjoint des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing ! La rentabilité de l'opération était donc fort douteuse. Il ne masqua donc plus ses réticences sur les intentions réelles de la compagnie : s'approprier la navigation dans un premier temps pour l'exploiter ensuite à sa guise<sup>114</sup>. Il recommanda donc l'exécution des canaux aux dépens du roi. Motif que reprirent intégralement les députés du commerce en mai et par lequel ils déboutaient une nouvelle fois Dubois de ses demandes.

Dubois de La Rouance était néanmoins sur le point de l'emporter lorsque Trudaine, qui inclinait pour son projet, lui demanda la composition de sa compagnie. Comme à l'habitude, il prétextait que, quoiqu'il ait tout entrepris, elle persistait à ne pas vouloir se montrer, 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 ce privilège, le gouvernement relèverait dans le même temps cette entreprise du discrédit dans lequel elle était tombée. Dubois rappelait ainsi que le dénommé Zacharie avait obtenu la concession du canal de Lyon [de Gisors] sans qu'il fut obligé de présenter sa compagnie, si ce n'est l'obligation de garantir l'argent qu'on lui prêterait. Dubois entendait procéder de même.

Pour mieux convaincre le gouvernement, il renouvela ses attaques contre Mansart de Sagonne et Yvonnet fils dans un mémoire adressé à Bertin, le 2 mai 1764, qui se composaient de 34 pages in-4<sup>o</sup><sup>115</sup>. Mémoire sur lequel Jérôme de La Lande se basa pour rédiger son chapitre sur les canaux d'Etampes et de la Ferté Alais dans son fameux ouvrage publié en 1778<sup>116</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 » (sic) ! Il n'hésita pas à

<sup>112</sup>Cf. notes 46 et 99.

<sup>113</sup>Cette assertion marque clairement le parti pris de Camus. Historiquement, ce sont Yvonnet et Tralaigue les initiateurs du projet au XVIIIe, cf. *supra*.

<sup>114</sup>Il trouvait suspect « l'attachement de la cie pour faire faire les voitures par des gens à ses gages avec des bateaux qui lui appartenaient ».

<sup>115</sup>Arch. nat., E\* 3666, fol. 44 et cf. note 41.

<sup>116</sup>Cf. note 3.

reprendre un argument cher à ce dernier, celui de l'arrêt du conseil de 1742, pour contrer les prétentions d'Yvonnet qui venait alors de céder ses titres à Tralaigue. En évoquant ces derniers, Dubois admit les avoir employés pour composer ses mémoires, requêtes, projets d'arrêt et de lettres patentes, mais il déclare y avoir renoncé lorsque Yvonnet se mit à les diffuser auprès de ses adversaires. Il notait au passage que les droits qu'il revendiquait depuis 15 mois ne l'avaient plus été par lui depuis 1759 !

Le 27 mai, 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>117</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 en défenseur des prérogatives royales, insista sur l'importance qu'il y avait à refuser ce genre de concessions à des compagnies privées parce qu'elles portaient rarement ces ouvrages à leur terme, étant au contraire, dit-il, « la première cause » de leur « inexécution ». Il se devait néanmoins de toujours consulter les députés du commerce à ce propos. 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 de Bourgogne<sup>118</sup>. Affaire dont il avait attendu l'issue au conseil pour répondre à Trudaine.

Mansart s'était engagé sur ce nouveau projet de canal en août 1763, après que les alarmes qu'il avait formulées à Bertin l'année précédente lui aient laissé pressentir que ceux de la Juine et de l'Essonne allaient lui échapper. Dubois et Arnoult recueillaient en effet la plupart des suffrages (Le Camus, Sauvigny, Trudaine...)<sup>119</sup>. Mansart ne souhaitait donc plus polémiquer avec qui que se soit. Il s'était suffisamment expliqué et sa situation personnelle était trop embrouillée pour ne pas ajouter de nouveaux motifs de contrariété. Il semble d'ailleurs avoir plus ou moins laissé tomber cette affaire, trop confuse à son goût. Car après Dubois et Yvonnet fils, c'était autour de Tralaigue de se poser en nouveau concurrent.

Il avait adressé, le 23 août 1764, à Trudaine un mémoire dans lequel il justifiait de nouveau ses prétentions<sup>120</sup>. Il rappelait ses démêlés avec Floquet, Daran et Dubois qui, dit-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. Tralaigue réitéra ses offensives auprès du ministre par deux mémoires complémentaires adressés les 3 septembre et 5 décembre 1764. Sa position se trouvait confortée, on l'a vu, par l'accord définitif avec Yvonnet, le 10 décembre<sup>121</sup>.

<sup>117</sup>Lettre du 26 mai 1764, cf. notes 3 et 114, fol. 59v°.

<sup>118</sup>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 ».

<sup>119</sup>C'est à tort que La Lande prétend que son projet « n'eut pas beaucoup de partisans », cf. note 3.

<sup>120</sup>Cf. note 40.

<sup>121</sup>Cf. note 107.

### *Perplexité du conseil du roi et nouvelles prétentions (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. Trudaine lui demanda en retour de lui envoyer l'avis des députés lorsqu'ils se seraient prononcés. Bertin remit l'ensemble du dossier à Bacalan, le 12 mars<sup>122</sup>. Le 24 avril, les députés du commerce rendirent leur quatrième et dernier avis au garde des sceaux, Feydeau de Brou<sup>123</sup>.

Ils s'étaient fondés sur celui de Camus en 1764 qui portait essentiellement, on l'a dit, sur le projet de Dubois. 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 les demandes de privilège formulées jusqu'à présent.

Mais malgré cet avis défavorable, trop conscient des enjeux, Dubois persista, fort des soutiens qu'il avait obtenus jusqu'alors, aussi bien des grands seigneurs du royaume qu'au sein même du gouvernement<sup>124</sup>. Il harcela Bertin de nouveaux mémoires et placets, les 25 août et 9 septembre, alors que d'autres compagnies se présentaient au même moment<sup>125</sup>.

Le 7 septembre, un mémoire anonyme parvint au ministre et le 1<sup>er</sup> octobre, un certain Pierre-Nicolas Desbarres, lieutenant de la compagnie des fusiliers du roi à l'hôtel des Invalides, « officier invalide », qui se trouvait dans l'indigence, avec un frère à charge, réclamait à son

<sup>122</sup>Indications portées sur les pièces annexes de l'arrêt, cf. note 3.

<sup>123</sup>Arch. nat., F<sup>12</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.

<sup>124</sup>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 tems connaître à ces deux Messieurs le droit que [lui Dubois avait] préférablement à tout autre. Leur avis servir[ait] 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 Yvonnet.

<sup>125</sup>Arch. nat., E\* 3667.

tour le privilège, déclarant s'être associé à un dénommé Guérin qui se disait « possesseur du projet »<sup>126</sup>.

De son côté, Mansart de Sagonne, informé de tout ce qui se tramait au sein du gouvernement par Clautrier et Saint-Florentin, semblait avoir définitivement abandonné la partie. Il avait compris que le roi revendiquerait la construction de l'ouvrage 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 fut, étant établi au Temple, chez le prince de Conti, depuis le milieu de 1764, poursuivi par ses créanciers. Mansart avait perdu à ce point confiance en son projet qu'il avait adressé en novembre 1766 à Marigny, une demande de permission de voyager à l'étranger où il escomptait se refaire une fortune à l'abri de ses poursuivants<sup>127</sup>.

### *L'arrêt du conseil de 1767 ou la fin des prétentions*

La décision prise par Louis XV dans son arrêt du 26 mai 1767 à Versailles (fig.3) n'était donc pas une surprise<sup>128</sup>. Devant cet imbroglio, le roi avait en effet décidé de débouter les parties de leurs demandes et leur interdisait de se dire à l'avenir « entrepreneurs des canaux et de la navigations 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>129</sup>.

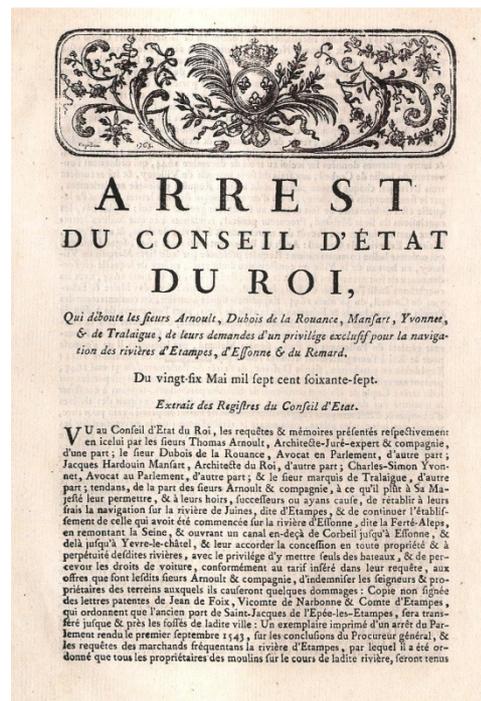


Fig. 3 : Arrêt du conseil du roi du 27 mai 1767 (cl. Ph. Cachau).

<sup>126</sup>*Ibid* et cf. note 98.

<sup>127</sup>Cf. CACHAU, *op. cit.*, t. I, p. 924-927.

<sup>128</sup>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). Il contient en préambule un état des différentes pièces produites par chacune des parties.

<sup>129</sup>Cf. note 74.

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

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

Leur accorder un privilège exclusif, déclaraient-ils, 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 ainsi « 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. La France adoptait là une politique radicalement différente de celle, plus libérale, de ses voisins européens. C'est pourquoi Mansart de Sagonne n'hésita à opter pour l'étranger<sup>130</sup>.

En troisième et dernier point, Trudaine et Bertin avaient démontré l'inutilité de tels canaux. S'ils reconnaissent 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 demeurait pas moins, tel 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 ; que ces canaux seraient d'un entretien considérable et difficile ; et qu'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 à le démontrer. Du reste, la route d'Etampes à Paris était

---

<sup>130</sup>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. Sur les projets de canaux de Mansart de Sagonne, cf. CACHAU, *op. cit.*, t. II, p. 1338-1367.

aussi fort « belle » et le prix des voitures fort modique. La navigation de ces rivières ne serait donc guère avantageuse au public et il y avait en France d'autres rivières plus pressantes à canaliser. Dans ces conditions, ils 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 du 23 août. Le contrôleur général requit son affichage, non seulement à Paris mais aussi dans les villes près des rivières "afin d'écarter toute idée que cette navigation pourrait être confiée à des compagnies », mais aussi et surtout pour empêcher la vente de « prétendues actions de ces canaux », comme cela s'était produit par le passé avec Tralaigue. Il demandait enfin à Sauvigny l'envoi d'une cinquantaine d'exemplaires<sup>131</sup>.

### *Epilogue*

Le 31 août 1767, l'intendant des finances Le Fèvre d'Ormesson écrivit à Perronnet – 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>132</sup>. Louis XV avait donc été convaincu de l'intérêt du projet.

Malgré l'opposition royale aux compagnies privées, de nouvelles se présenteront en 1775 et 1781. Dubois de La Rouance reviendra même à la charge en 1783. Si des concessions furent accordées en 1791, 1804 et 1829, et qu'un tronçon fut réalisé entre Corbeil et Essonne sous l'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>133</sup>.

(Juin 2015)

---

<sup>131</sup>Cf. note 3.

<sup>132</sup>Paris, Ecole 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 Perronnet (1708-1794), fameux ingénieur et architecte des Lumières, fondateur et premier directeur de l'Ecole 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.

<sup>133</sup>Cf. PINSON, *op. cit.* et *D'encre et d'eau (...), op. cit.*.