

D'encre et d'eau

Les projets du canal de l'Essonne

Dessin d'un pont-levis par Courtaison, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, 30 messidor an XIII. - Document conservé aux Archives nationales, Paris, HA/3197.

BIENVENUE
DOMAINE DÉPARTEMENTAL DE
CHAMARANDE
CHEZ VOUS

Hier, aujourd'hui, demain
Les Archives de l'Essonne
essonne.fr

Aux sources de l'histoire locale
N° 4 - 2009



SOMMAIRE

L'EAU EN PARTAGE	p. 4
LES DISPUTES AUTOUR DU PRIVILÈGE (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)	
Aux origines du canal de l'Essonne : Charles de Lamberville	p. 5
La multiplication des projets au XVIII ^e siècle	p. 6
Compagnie(s) du marquis de Tralague	p. 6
La soumission de Jacques Hardouin-Mansart	p. 8
Le refus de la monarchie	p. 8
Des propositions sans suite	p. 9
L'IMPULSION RÉVOLUTIONNAIRE : LA SOCIÉTÉ GERDRET, JARS ET GRIGNET	
Le soutien des autorités nationales et locales	p. 11
La première société Gerdret, Jars et Grignet	p. 11
Une seconde compagnie éphémère	p. 12
La société du canal de l'Essonne	p. 13
LA CONCESSION DE GUYENOT DE CHÂTEAUBOURG (1804-1820)	
Une brève association avec Paisselier	p. 14
Guyenot de Châteaubourg, unique concessionnaire	p. 14
Le rachat des droits des anciens sociétaires	p. 14
L'UTILITÉ DU CANAL	
Une liaison plus rapide et moins coûteuse vers Paris	p. 16
Une infrastructure rentable en théorie	p. 16
Le tracé et ses modifications	p. 16
L'HISTOIRE D'UN CHANTIER	
L'acquisition des terrains riverains	p. 20
Les débuts modestes du chantier	p. 20
La prorogation de la concession	p. 21
L'exploitation de la tourbe	p. 21
Les ouvrages d'art	p. 22
UN GOUFFRE FINANCIER	
Le coût considérable des travaux	p. 25
Les frais de contentieux	p. 25
La concurrence des usages	p. 26
LA FAILLITE D'UN PROJET	
Les lenteurs du chantier	p. 28
Le spectre de la déchéance	p. 29
Vente et comblement du canal	p. 32
SOURCES	p. 34
BIBLIOGRAPHIE	p. 35

Directeur de la publication : Michel Berson
Directeur de la rédaction : Frédérique Bazzoni
Auteur : Anne Conchon, maître de conférence à l'Université de Paris I
Photographies : Yves Morelle
Cartographie : Lisbeth Porcher

Conception graphique, impression : imprimerie départementale
ISSN 1959-4100



AVANT-PROPOS

La question des axes de circulation quels qu'ils soient a toujours été stratégique et reste encore d'une grande actualité.

Bien avant de donner son nom à notre actuel département, la rivière de l'Essonne a suscité plusieurs projets de canalisation aujourd'hui complètement oubliés, dont le seul vestige est une écluse sur le parcours de canoë-kayak de Robinson à Corbeil-Essonnes. Le Canal de l'Essonne offrait une voie navigable plus courte et donc plus rapide pour relier Paris à Orléans et restait praticable en toute saison.

Ce projet a intéressé nombre de personnes du XVII^e au XIX^e siècle, hommes de métier (ingénieurs hydrauliques, architectes, hommes de loi, financiers), hommes d'église, ou simples anonymes.

À travers cette exposition, le Conseil général de l'Essonne a voulu revenir sur la petite et la grande histoire de ces hommes qui ont œuvré à la réalisation de l'un des plus grands chantiers du territoire essonnien.

Ce cahier intitulé, aux sources de l'histoire locale, vous permet de revenir, voire d'approfondir la visite de cette belle exposition.

Patrice SAC

Vice-président, chargé de la culture,
du sport et des Archives départementales

À partir du XVII^e siècle, les projets de canalisation, portés par des particuliers comme par des compagnies privées, se sont multipliés pour servir des impératifs stratégiques et des objectifs commerciaux, à un moment où l'essentiel des transports marchands empruntait la voie d'eau. La plupart des canaux construits ont fait l'objet de monographies. Nombreux sont pourtant les projets de liaison fluviale conçus au XVIII^e siècle qui n'ont pas abouti, faute de crédits suffisants ou de détermination politique : parmi ces chantiers, le canal de l'Essonne, qui devait faciliter l'approvisionnement de Paris en captant le trafic marchand de la Loire inférieure qui remontait depuis Nantes pour le diriger de façon plus directe vers la Seine, en évitant un détour par le canal d'Orléans.

La capitale s'intègre alors dans un système de transports qui relie la ville au territoire national et qui confirme son rôle de capitale économique, par sa capacité à attirer et à animer la circulation des marchandises et des voyageurs. Les bassins de la Loire et de la Seine furent précocement connectés grâce à la construction des canaux de Briare (1605-1642) et d'Orléans (1676-1692), prolongés par le canal du Loing (1720-1723). Durant la Révolution, les autorités poursuivirent l'ambition de faire de la Seine non plus seulement le vecteur de l'approvisionnement de Paris, mais une voie navigable au service de l'économie nationale. De nombreux projets témoignent de cette vocation de la capitale à être le port commercial de la France, et même de l'Europe en plaçant Paris à la confluence d'un vaste réseau de navigation intérieure. Sous le Consulat, la construction du canal de l'Ourcq offrit à la fois une nouvelle voie de navigation pour l'approvisionnement de la capitale et une source d'alimentation en eau potable prolongé par les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, il permettait aux bateaux d'éviter la traversée de Paris par la Seine et d'améliorer le trafic fluvial.

Il s'agit donc, à l'occasion de cette exposition, de présenter avec le canal de l'Essonne un projet très documenté et s'inscrivant sur une temporalité longue. Le contraste est de ce fait assez saisissant entre la masse de documents conservés et la modestie des réalisations.

L'EAU EN PARTAGE

Le canal de l'Essonne est un canal de jonction à bief de partage reliant les vallées de deux bassins versants - la Seine et la Loire - en franchissant le relief qui les sépare et donc la ligne de partage de leurs eaux. La majeure partie du tracé prévoyait d'emprunter le cours naturel de rivières ou de ruisseaux existants.

L'Essonne, affluent de la Seine, prend sa source dans la forêt d'Orléans, et se jette après un parcours de 98 km en rive gauche de la Seine à Corbeil-Essonnes. Aussi appelée au XVIII^e siècle, rivière de Pluviers ou rivière de la Ferté-Alais,

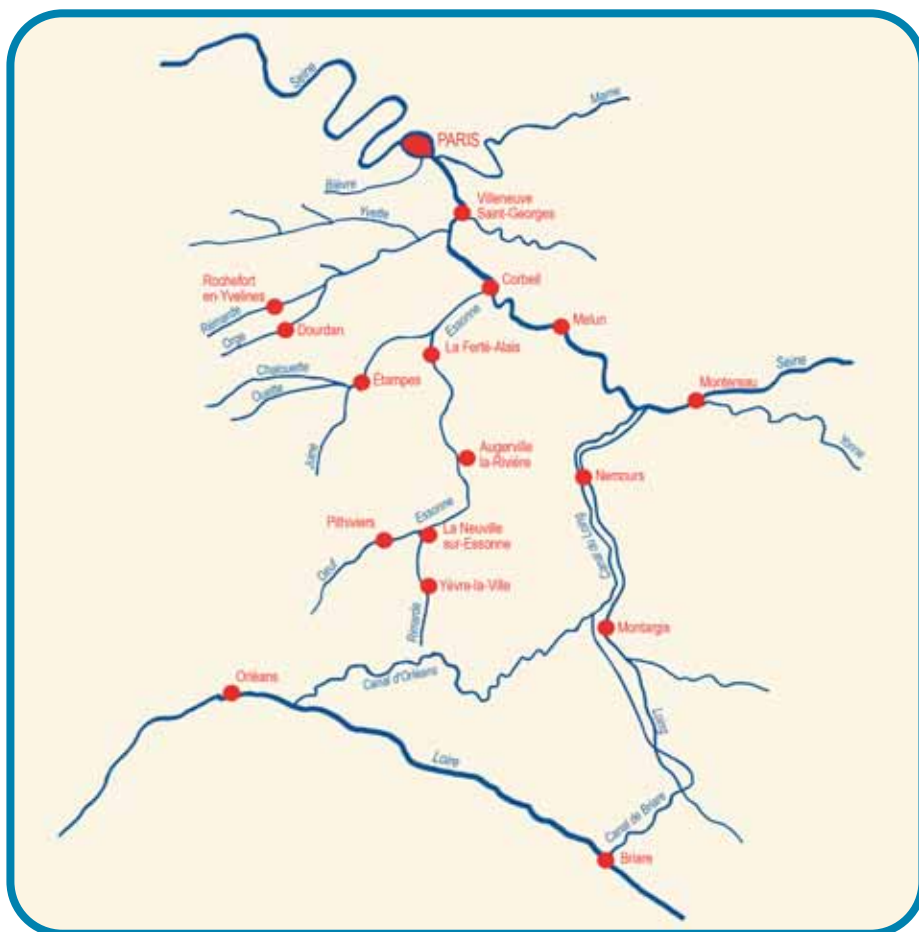
l'Essonne se divise en deux bras jusqu'à Corbeil. Principal affluent de l'Essonne, la Juine, qui prend sa source au bois de Champbeaudoin (Erceville dans le Loiret), court sur une longueur de 55 km. Les autres affluents de la Juine sont des ruisseaux de faible longueur : sur la rive gauche, la Velvette, le Ru de D'Huison, le Ru de Misery, et sur la rive droite le Ru de Boigny et le Ru de Ballancourt. Communément appelée « rivière d'Etampes », la Juine est formée par la réunion des eaux de la Louette et de la Chalouette. La Rimarde, autre affluent de l'Essonne, encore appelée à l'époque Yevre, prend sa source en forêt d'Orléans et coule sur une longueur de 27 km.

L'Essonne présente l'avantage d'un débit régulier qui tient au fait que, contrairement à la plupart des autres cours d'eau, la rivière ne se forme pas à partir d'une source unique mais à partir de résurgences des eaux souterraines de la nappe calcaire de la Beauce.

Afin de garantir l'alimentation en eau de l'infrastructure et une hauteur d'eau suffisante pour la navigation, il était en outre prévu d'utiliser toute une série de ruisseaux comme réservoirs et d'aménager des rigoles latérales depuis les étangs situés dans la forêt d'Orléans. En 1794, les entrepreneurs invoquèrent ainsi la loi du 11 frimaire an II (1^{er} décembre 1792) qui exceptait du dessèchement les canaux nécessaires à la navigation, pour solliciter la réquisition de plusieurs prises d'eau. Les étangs de Chamerolles, de Grandevaux et Petits-Veaux [sic] et de Courdieu (Loiret) recevaient en effet sur un plateau assez étendu les eaux qui versaient soit à la Loire, soit à la Seine.

Les prises d'eau pouvaient également constituer des valeurs négociables : c'est ainsi qu'en ventôse an XIII (février 1805), Guyenot, concessionnaire du canal de l'Essonne vendit à un de ses principaux créanciers, Sébastien Chaulet, deux cours d'eau affluents de la rivière d'Essonne, le petit et le grand Saussay.

▼ Ressources hydrographiques de la vallée de l'Essonne entre Paris et Orléans



	Durée de l'écoulement pendant les 4 mois			Produits journaliers correspondant			Produits moyens
	d'hiver	d'automne	d'été	hiver	automne	été	
Moulin de Nibelle	24h	16h ½	9h	3436 m ³	12362 m ³	1288 m ³	2362 m ³
Moulin de la Martinette	4h ¾	3h ½	2h	708 m ³	506 m ³	303 m ³	506 m ³
Moulin de Chenault	15h ¼	10h ½	5h ¾	4231 m ³	2913 m ³	1595 m ³	2913 m ³

▲ D'après le rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise sur le projet d'ouverture d'un canal de communication de la Loire à la Seine par la forêt d'Orléans et la vallée d'Essonne (1817). Archives nationales, Paris, F14/7090.

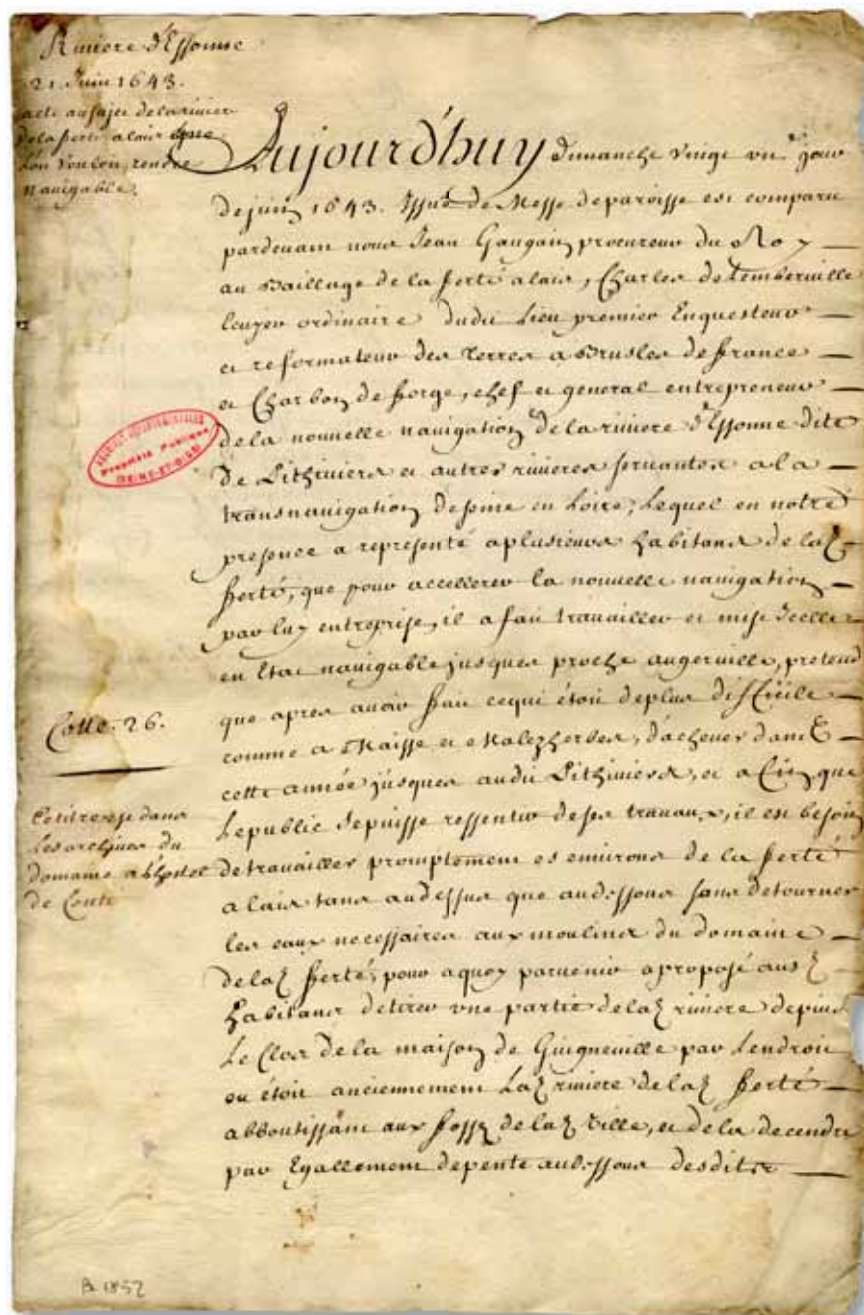
LES DISPUTES AUTOUR DU PRIVILÈGE (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

La plupart des projets proposaient de curer et d'élargir le lit des rivières d'Essonne et de Juine, de limiter les méandres et de stabiliser les berges par la terre provenant des excavations.

Quelques avis plus audacieux envisageaient l'aménagement de canaux latéraux pour contourner les moulins ou le percement d'un canal de navigation entre la Loire et les deux affluents de la Seine. En marge de l'ouverture d'un canal de navigation destiné à l'approvisionnement de la ville de Paris, il fut également question d'utiliser la Juine pour son alimentation en eau. Le projet, déjà mentionné par Menessier (« Canal à faire de la rivière l'Etampes depuis au-dessus d'Essonnes jusqu'à Paris », Paris, 1684), est repris au début du XIX^e siècle par E. Gauthey : il s'agit de dériver une partie des eaux de la Juine et de l'Essonne pour l'alimentation des fontaines publiques et le nettoyage des rues dans la partie méridionale de la Capitale². Une telle entreprise, si elle avait abouti, aurait en effet sinon ruiné du moins sérieusement compromis la navigation sur le canal.

Aux origines du canal de l'Essonne : Charles de Lamberville

Le premier projet de canal remonte aux premières décennies du XVII^e siècle quand les travaux engagés par Hugues Cosnier sur le canal de Briare furent interrompus. La confluence avec la Seine, très étroite pour les bateaux qui avalaient par la Juine, obligeait les mariniers à décharger leurs embarcations à Corbeil pour transporter les marchandises par terre jusqu'à la Seine. Après la suspension des travaux du canal de Briare dont Hugues Cosnier s'était rendu adjudicataire en 1603, Charles de Lamberville, « enquêteur et réformateur des terres à brûler et charbons de forges », obtint en juillet 1634 la concession des travaux pour rétablir la navigation sur l'Essonne et assurer la jonction avec la Loire : il commença par ouvrir un canal de dérivation à partir du moulin d'Angoulême pour contourner l'embouchure de l'Essonne dans la ville de Corbeil, mais les travaux furent rapidement interrompus à cause de l'opposition du marquis de Villeroy, propriétaire engagiste du comté de Corbeil. Après la visite de deux commissaires dépêchés par le roi en 1641, Lamberville, fort également du soutien de la



▲ L'avancement du chantier mené par Charles de Lamberville, 21 juin 1643. – AD91 B/1852.

ville de Paris, obtint gain de cause. Il n'eut cependant que le temps, avant sa mort qui survint à la fin de l'année 1643, de poursuivre le chantier jusqu'à Augerville [-la-rivière] (Loiret).

Soutenu dans sa requête par les habitants d'Etampes, le marquis de Villeroy proposa alors au roi de financer les travaux d'aménagement du bassin de Corbeil et d'élargissement des écluses lui appartenant sur les rivières de Juine

² E.-M. GAUTHEY, « Projet de dérivation jusqu'à Paris des rivières d'Ourcq, Théroutenne et Beuvronne, d'une part, et des rivières d'Essonne, Juine, Orge, Yvette, et Bièvre, de l'autre », Paris, 1803, p. 5-6 : « On a le nivellement des rivières de Juine et d'Essonne dans le projet du canal d'Essonne, où l'on voit qu'en prenant l'Essonne un peu au-dessus de Malesherbes, et la Juine à peu de distance d'Etampes, on peut les conduire au-dessus du niveau de l'Observatoire ».

et de la Ferté-Alais dans l'étendue de son marquisat ; afin de couvrir les frais de construction et d'entretien, il obtint, par un arrêt du Conseil du 16 avril 1644, la concession d'un péage pour les bateaux passant à Corbeil en direction de la Seine. Les autres propriétaires riverains furent en outre sommés de faire réparer leurs écluses, faute de quoi le marquis de Villeroy était autorisé à les faire exécuter en échange d'un droit supplémentaire de huit sols par bateau. Ce dernier prétendit dès lors empêcher les associés de Lamberville de poursuivre les travaux depuis le moulin et versoir dit d'Angoulême jusqu'à la confluence avec la Seine. L'un des associés de Lamberville, Nicolas Charpy, parvint cependant à transiger en mai 1646 avec le marquis de Villeroy, qui céda ses droits à M. Pastel, entrepreneur de bâtiments : celui-ci obtint, par des lettres patentes du 13 mars 1658, une prolongation de huit ans pour

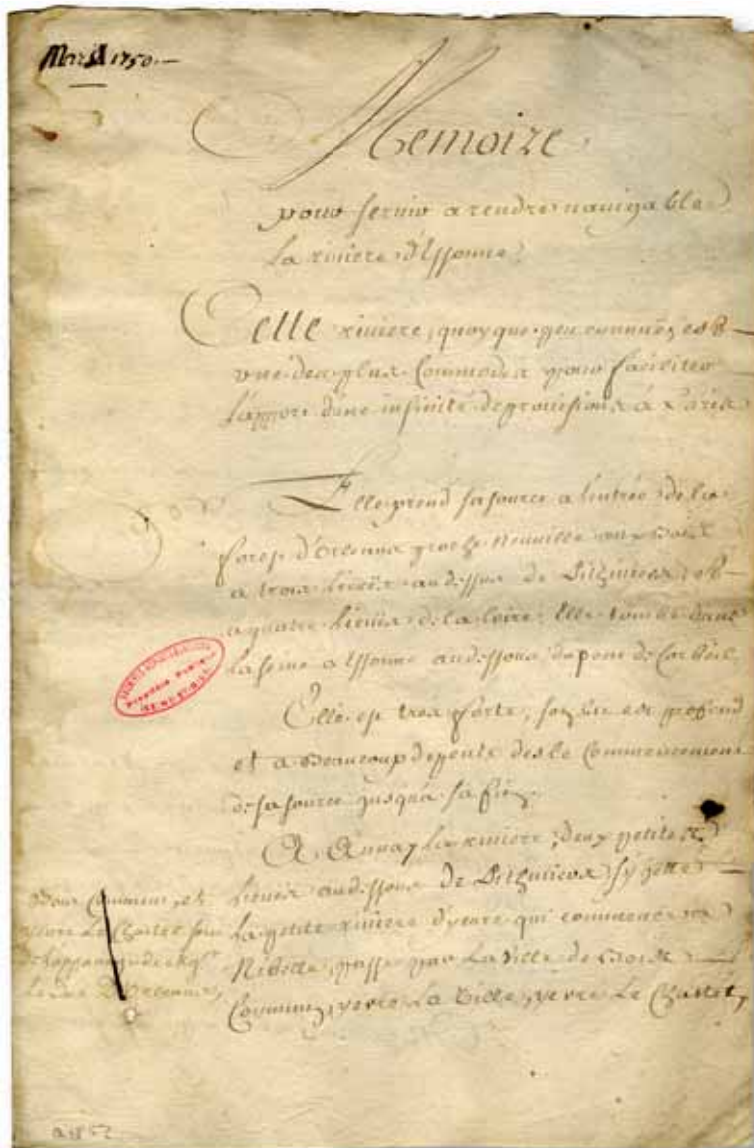
mener à terme les travaux. Ceux-ci furent toutefois rapidement abandonnés, car une telle liaison faisait alors doublon avec la concession du canal de Briare obtenue par Guillaume et François Boutheroüe, associés à Jacques Guyon. Faut de entretien régulier, la Juine cessa d'être navigable dans la seconde moitié du XVII^e siècle.

La multiplication des projets au XVIII^e siècle

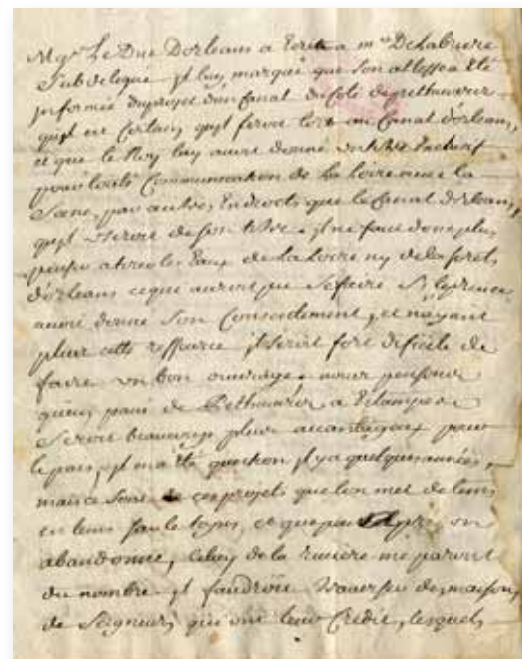
Le projet de rétablir la navigation sur la rivière d'Essonne fut relancé au milieu du XVIII^e siècle. Trois compagnies vont dès lors se disputer le privilège de la navigation entre la Loire et la Seine : celle de Charles-Simon Yvonnet, celle du marquis de Tralaigne associé à un ingénieur Thomas Arnoult et à un avocat, Dubois de la Rouance, et enfin celle de Jacques Hardouin-Mansart. Grâce aux titres rassemblés par son père, qui, au début du siècle, avait eu l'ambition de rétablir la navigation d'Etampes à Corbeil, Charles-Simon Yvonnet (avocat au Parlement) s'estimait en droit de poursuivre l'entreprise. Il n'aura de cesse de contester aux compagnies rivales la légitimité de leurs revendications.

Compagnie(s) du marquis de Tralaigne

Après s'être fait communiquer les papiers originaux établis par Yvonnet père, le marquis de Tralaigne forma en juin 1751 une première société sous le nom de Jean-Jacques de Sirmont, qui échoua à cause d'associés insolvables et défiants ; dans le mémoire qu'il présenta au roi en 1750 avec la recommandation



▲ Mémoire pour rendre navigable l'Essonne (1750). – AD91 B/1852.

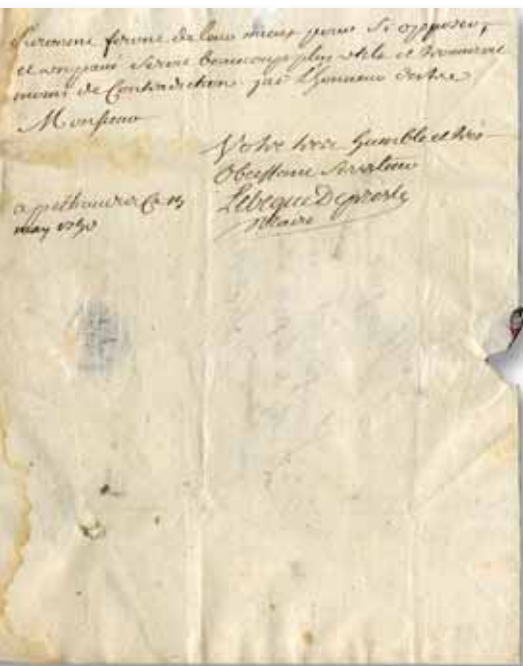


▲ Lettre du maire de Pithiviers au bailli de la Ferté-Alais donnant la

du duc et de la duchesse de Fitzjames, il ambitionnait de rétablir la navigation depuis Malesherbes sur l'Essonne et depuis Etampes sur la Juine. Le devis prévoyait pour ces travaux une dépense de 676 369 livres. Il obtint en outre le soutien du duc de Villeroy qui lui céda 28 sols dans le droit qu'il faisait percevoir sur les bateaux avalant la Juine. A peine quelques mois plus tard, plusieurs de ses associés se désistèrent de l'entreprise.

A la fin de la même année, une seconde société fut montée sous le nom de Bernard Laillier, avec entre autres actionnaires M. de la Valette de Boudon, un proche de Daniel-Charles Trudaine, intendant des finances en charge du département des Ponts et Chaussées ; cependant, la mort brutale de M. de la Valette rendit l'accord caduc. Parallèlement, le marquis de Tralague fit réaliser des relevés topographiques par des ingénieurs hydrauliciens, et se renseigna auprès des receveurs d'octrois et des mesureurs de grains de Paris pour évaluer le montant des droits perçus sur les marchandises en provenance d'Etampes et de Ferté-Alais.

Au même moment, Charles-Étienne-Louis Le Camus, professeur à l'Académie d'architecture et membre de l'Académie des sciences, se rendit à Malesherbes pour apprécier les contraintes techniques du projet et expertiser son utilité économique. Il estimait que son exécution était impossible sans un nombre suffisant d'écluses à double sas ; la soumission, qui précisait les conditions demandées par le concessionnaire et le cahier des charges



préférence au pavé plutôt qu'à un canal, 14 mai 1750 - AD91 B/1852.

Mémoire de M. Petit de Boulard (1756). - Archives nationales, F14/692

Dans ce mémoire, M. Petit de Boulard évalue la quantité de denrées nouvelles qui arriverait à Paris grâce à la navigation sur la Juine et l'Essonne

Sur la juine

« Denrées qui n'arrivent point à Paris et qui y arriveront par la navigation sur la rivière de Juine »	« Denrées qui arrivent à Paris par terre des environs et en deça d'Etampes et dont la plus grande partie y arrivera par la même navigation à moitié meilleur marché »
<ul style="list-style-type: none"> - 23 millions de livre de foin (les 2/3 de la production des 17 000 arpents de prés ou environ qui sont le long de cette rivière) - quantités de pavés, écoinçons, chaux, tourbes, brique, tuiles, bois 	<ul style="list-style-type: none"> - 20 millions de bottes de foin - 8500 sacs de blé et farine - 18 000 sacs d'orge et d'avoine - 13 à 14 000 sacs de grenailles - 20 000 veaux - 67 000 queues de vin - 4000 pièces d'eau de vie

Sur l'Essonne

« Denrées qui n'arrivent point à Paris et qui y arriveront par la navigation sur la rivière de Juine »	« Denrées qui arrivent à Paris par terre des environs et en deça d'Etampes et dont la plus grande partie y arrivera par la même navigation à moitié meilleur marché »
<ul style="list-style-type: none"> - 46 millions de livre de foin (la production de 35 000 arpents de prés ou environ qui sont le long de cette rivière) - 30 000 queues de vin 	<ul style="list-style-type: none"> - 30 000 sacs de blé - 20 000 sacs de farine - 25 000 sacs de menus grains - 20 000 veaux - 70 000 sacs de filaine

à respecter, ne prévoyait que deux écluses, l'une à la jonction des rivières de Juine et d'Essonne près du Bouchet et l'autre à Corbeil. Le marquis de Tralague apporta quelques modifications à son projet initial pour tenir compte des remarques de Camus : il s'agissait désormais non seulement de développer la navigation, mais aussi de permettre le dessèchement des terres riveraines régulièrement inondées.

A la lecture de ce second mémoire déposé par Tralague en août 1754, Camus continuait à penser que le projet était réalisable, mais qu'il serait coûteux et pénaliserait l'activité des moulins en faisant baisser le niveau des eaux.

Alors qu'il était emprisonné en 1756 au For l'Evêque³ pour dettes, il constitua une troisième société sous le nom d'Arnoult, en s'associant avec Jean-André Floquet, ingénieur hydraulique à l'origine du canal de Provence, et Jacques Daran, chirurgien du roi. Sur les 120 actions qui constituaient l'actif de cette société, Yvonnet en reçut deux. Daran s'adjoignit les compétences juridiques de Dubois de la Rouance, en échange d'un intérêt dans l'entreprise ; Jean-Baptiste-Dieudonné Petit, sieur de

³ Le « for évêque » était au départ le siège de la juridiction de l'évêque de Paris avant de devenir une prison séculière à partir de 1674.

Boulard (conseiller du roi et substitut du procureur général au Conseil souverain en Martinique), conseil de Tralaigue, reçut quant à lui deux sous pour le rémunérer de ses services. Il était convenu que les bailleurs de fonds devaient préalablement indemniser le marquis de Tralaigue des dépenses qu'il avait avancées et qui se montaient à 24 000 livres. Une requête accompagnée des procès-verbaux de nivellement et des devis dressés en 1755 par les ingénieurs Bujon et Gigault de la Bedollière, fut déposée au Conseil en 1757 en vue d'obtenir le privilège exclusif sur la navigation de l'Essonne. Des dissensions apparurent rapidement entre Tralaigue et Yvonnet qui revendiquaient chacun l'initiative du projet ; la compagnie fut par ailleurs fragilisée par la faillite de Daran, tandis que Floquet vendait ses intérêts dans l'affaire et se démettait de sa place de directeur général pour se consacrer pleinement au canal de Provence. La soumission fut finalement rejetée.

une société composée de huit associés : Petit, M. Vamin-Dassigny, Guillaume-Bernard d'Eslandes, seigneur de Lancelot et ancien avocat au Conseil, Jacques Bruneau, seigneur de Chardonnay (intéressé aux affaires du roi), Nicolas-François Falquet (intéressé aux affaires du roi), Gilbert-François Flamand (avocat en parlement) et Jean-Charles Daniel (marchand bourgeois parisien). Le capital était de 130 sols qui devaient rapporter à chacun des sept associés un intérêt à 5%.

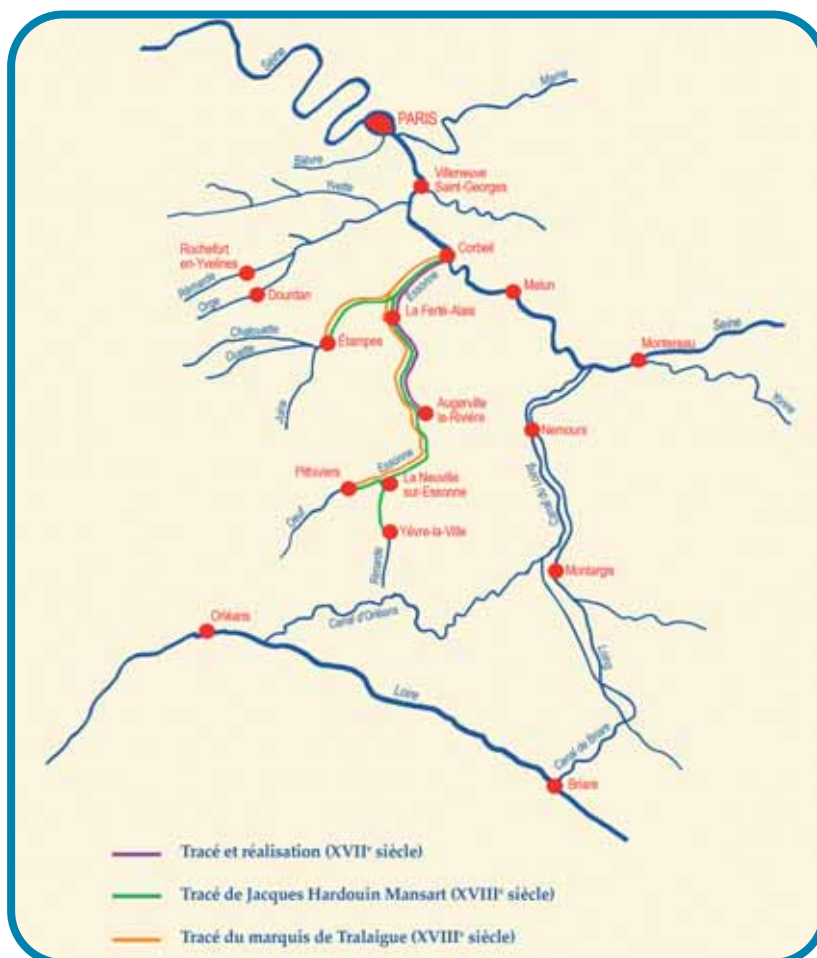
J. Hardouin-Mansart, qui avait déjà œuvré au canal de la Marne (1752), prétendait avoir formé ce projet de canal dans les années 1730-1731, alors qu'il travaillait chez son ami Gilbert-Jérôme Clautrier, propriétaire du château de Montauger situé en bordure de l'Essonne. De son côté, Tralaigue accusait Mansart d'avoir eu accès en 1757 aux pièces qu'il avait adressées au Contrôle général des finances pour solliciter le privilège de la navigation de l'Essonne.

La soumission de Jacques Hardouin-Mansart

Daran céda ses droits à Jacques Hardouin-Mansart, petit fils du célèbre architecte de Louis XIV, qui constitua le 3 février 1760

Le tracé des deux projets diffère toutefois quelque peu : l'ambition de Mansart était de canaliser l'Essonne depuis Pithiviers jusqu'à Corbeil, la Rimarde depuis Yèvres-la-Ville dans la forêt d'Orléans jusqu'à sa jonction avec l'Essonne à la Neuville, et enfin la Juine depuis Etampes jusqu'à la confluence avec l'Essonne au lieu-dit Paleau. Son projet s'inscrivait dans la réalisation d'un vaste réseau de voies navigables conçu à l'échelle du royaume. Il pouvait compter sur de solides appuis à la cour, notamment celui du comte de Saint-Florentin dont la terre de Yèvres devait être arrosée par le canal et être desservie par un port. Il semble cependant que sa soumission suscita l'opposition des autorités urbaines d'Etampes, circonspectes devant l'utilité d'une telle infrastructure, et le scepticisme de Trudaine. Mais avant tout, le projet formé par Mansart heurtait les prétentions de ses deux concurrents.

▼ Tracés du canal (XVII^e-XVIII^e siècles)
Les premiers projets et réalisations



Le refus de la monarchie

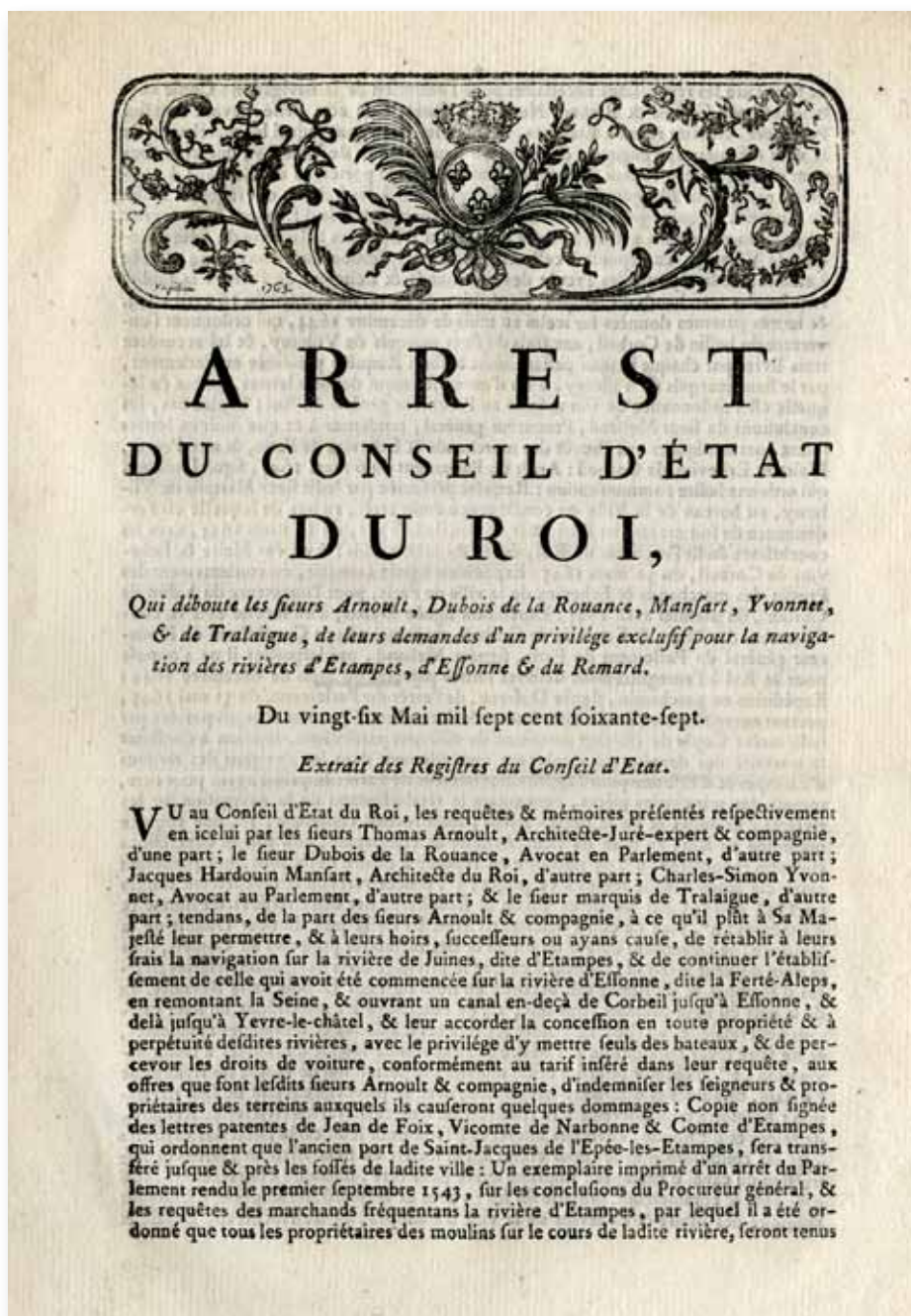
En 1762, fort de ses droits reconnus en justice, Yvonnet récupéra les papiers relatifs au canal d'Etampes, que le marquis de Tralaigue avait mis en gage chez M. Couette dit Lacour, maître traiteur, en échange d'un prêt de 800 francs. Il s'associa à Marie-Anne Salla, épouse séparée de M. Marchais huissier de la chambre du roi, qui s'engageait à trouver des bailleurs de fonds grâce à son beau-frère M. Simon, et lui concédait deux sols dans l'entreprise. Grâce à l'entremise de M. Loret (président au parlement de Bordeaux), il obtint le renvoi des pièces à Trudaine. Rapidement, Yvonnet revint sur

cette vente au motif que Mme Marchais aurait abandonné le projet à un certain M. de Grimal. Dans le même temps, depuis son lieu de détention, Tralaigue fit paraître un mémoire imprimé pour contester les prétentions de Mansart et Dubois de la Rouance. Il y réaffirmait sa volonté de rendre navigable l'Essonne jusqu'à la Seine, puis la Juine jusqu'à la confluence, en échange d'un privilège exclusif de navigation depuis Malesherbes et Etampes jusqu'à Paris. Un tel projet supposait le curage des deux cours d'eau, le creusement de quelques canaux pour contourner les nombreux moulins, la construction de trente trois écluses, sans compter l'aménagement du chemin de tirage et l'excavation de 75 000 toises cubes pour les fossés. De son côté, en 1762, Dubois de la Rouance sollicita également en son nom propre la concession de l'entreprise.

Le litige qui opposait les différentes parties fut alors porté devant le Conseil d'Etat, qui ordonna le 14 février 1766 que les pièces relatives au projet de navigation soient remises à M. Bacalan, chargé de faire un rapport pour le Bureau du commerce. Le Camus, ingénieur et membre de l'Académie des sciences, fut également consulté. Au vu des pièces fournies qui estimaient le coût des travaux à plus d'un million de livres, l'avis qu'il rendit le 9 avril 1764 fut défavorable. Il estimait que la compagnie « ne pense pas sérieusement exécuter les ouvrages qu'elle proposait, et que son unique objet était de se rendre maître de cette navigation pour ensuite essayer de la faire comme bon lui semblait ». Selon lui, alors que le coût des opérations était sous-estimé, les recettes péagères étaient quant à elles surévaluées. Les trois compagnies furent finalement déboutées, même si l'Etat reconnaissait l'utilité de la liaison et plaidait pour un financement public (arrêt du 26 mai 1767). Indépendamment des risques d'une telle entreprise, plusieurs facteurs expliquent ce refus : l'obligation de détruire une soixantaine de moulins, l'opposition du duc de Villeroi, seigneur engagiste de Corbeil, et le préjudice causé aux propriétaires du canal de Briare.

Des propositions sans suite

Malgré le refus opposé par le roi à ces projets jugés trop coûteux, les propositions de navigation sur l'Essonne continuèrent à fleurir. En marge du projet que se disputaient les deux compagnies, il existait des soumissions éparses émanant de divers particuliers. En 1756, un certain M. Martin de Saint-Lieu avait également formé le projet de rendre navigable



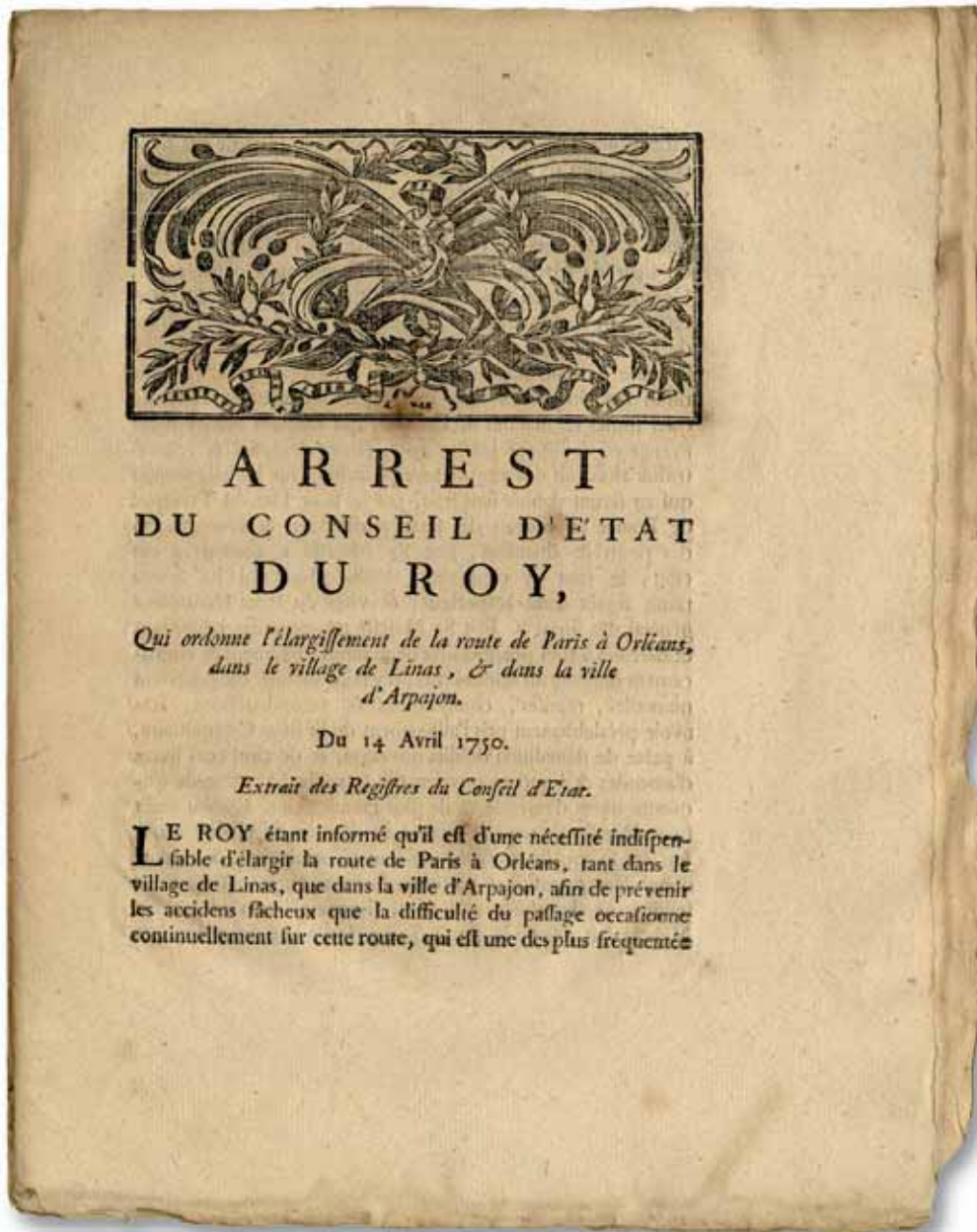
l'Essonne grâce à la confection de deux écluses à Corbeil et au prix du curage de quelque 65 223 toises, et celui de construire deux ports à Malesherbes et à Etampes. Pour compenser cette dépense, il sollicitait la concession d'un service de coches. Dans les années 1765-1767, M. Girodeau, curé de Boutigny, proposa également l'aménagement de deux canaux - de la Loire jusqu'à Antony (en passant par Ambert, Saint-Lyé-[la-Forêt], Aschères, Bazoches, Léouville), avec une branche depuis Ambert jusqu'à Pithiviers (en passant par Neuville-aux-bois, Chilleurs-[aux-bois], Mareau-[aux-bois], Chevannes) -, prolongés par une navigation empruntant le lit des rivières naturelles.

▲ Arrêt du Conseil d'Etat du roi déboutant la demande de concession pour l'établissement du canal de l'Essonne, 26 mai 1767. AD 91 1J/360.

En 1775, une société formée par Charles-Louis Joseph Dervillers sollicita une nouvelle fois la concession du canal, mais le rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées J.-R. Perronet fut défavorable pour plusieurs raisons : le montant de la dépense estimée à près de 4,5 millions de livres semblait difficile à amortir avec les revenus escomptés du canal et ne manquerait pas de causer la ruine de n'importe quelle compagnie concessionnaire ; en outre, avec la construction de la route d'Orléans à Paris, il devenait moins intéressant d'acheminer les vins à Etampes pour les transporter par

eau jusqu'à Paris. D'autre part, la proximité de la route passant à Villeroy ne manquerait pas de concurrencer le canal pour l'approvisionnement du marché de Corbeil. De sérieuses réserves portaient enfin sur la solidité des écluses et des ponts à construire sur des terrains tourbeux. L'un des associés, le chevalier du Cheyron, enseigne des gardes du comte d'Artois, fut à son tour débouté, malgré l'appui du Contrôleur général.

C'est encore un refus qu'essuya en 1781 la société formée par M. Deschamps, de même qu'au début de l'année suivante le projet soutenu par le chevalier de Parny, écuyer du roi, sous le nom de Michel-Gabriel Besuchet, avocat au parlement de Paris, qui s'était substitué à Deschamps. Il n'était plus alors question dans cette soumission que de faciliter la navigation de la Juine et de l'Essonne. En 1781, grâce à la faveur de la reine Marie-Antoinette, le projet de M. Parny fut recommandé à Necker, alors Directeur général des finances, et à M. de la Millière, responsable du département des Ponts et Chaussées. L'intendant de Paris comme le Bureau de la ville avaient quant à eux invoqué la perte de terres cultivables, la suppression de nombreux moulins et les contestations qui ne manqueraient pas d'opposer concessionnaires et propriétaires riverains, pour repousser le projet. Celui-ci cristallisa en outre l'hostilité de la ferme des Messageries ; la compagnie Besuchet avait en effet demandé à pouvoir transporter par le service des messageries les marchandises qui ne pourraient pas utiliser le canal en raison de glaces, de crues ou de réparations. En 1783, Dubois de la Rouance, déjà débouté en 1774, adressa un nouveau mémoire avec la recommandation du comte de Polignac. Dès lors, le projet du canal de l'Essonne resta en l'état jusqu'à la Révolution, époque à laquelle il fut relancé.

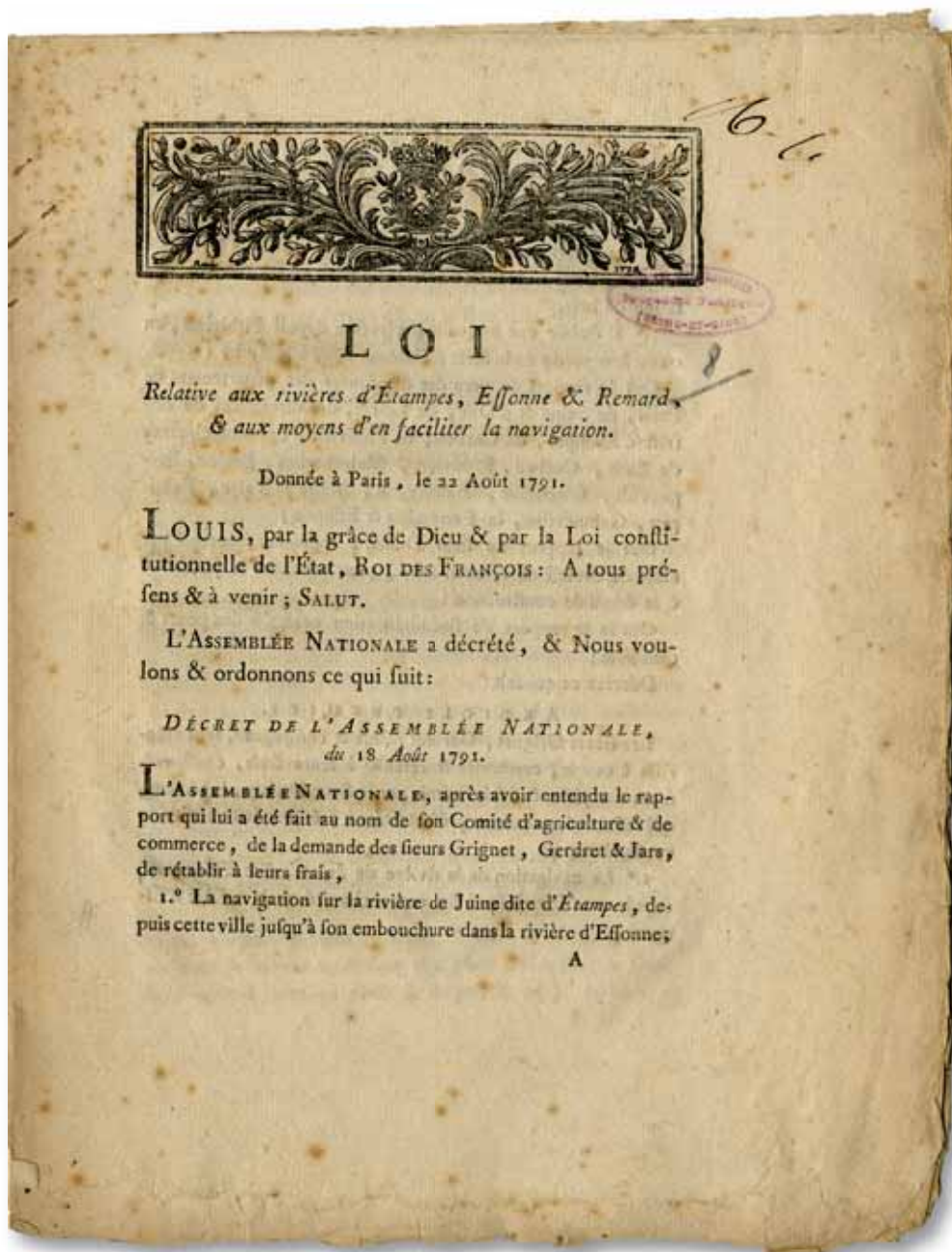


▲ Arrêt du Conseil d'Etat du roi ordonnant l'élargissement de la route de Paris à Orléans, 14 avril 1750.
AD 91 79J 34/3

Après la consultation du service des Ponts et Chaussées et du Bureau de commerce (qui avait émis plusieurs avis défavorables le 29 août 1760, le 21 février 1763, le 4 mai 1764 et le 17 août 1780), la monarchie avait finalement renoncé à délivrer un privilège aux différents prétendants à la concession. La Révolution française marqua à cet égard une rupture remarquable : la construction du canal de l'Essonne fut en effet concédée par la loi du 22 août 1791 à trois entrepreneurs, François-Ignace Grignet (ancien procureur au bailliage d'Arbois), Louis Jars⁴ (négociant à Paris et fabricant d'ustensiles en cuivre) et Antoine-Christophe Gerdret (négociant et juge de paix de la section de l'Oratoire). Tous trois étaient propriétaires d'usines sur l'Essonne dont la navigation devait permettre d'écouler plus facilement la production. Dès le mois d'avril 1789, Grignet s'était proposé de rétablir la navigation sur les rivières de Juine et d'Essonne (depuis Corbeil jusqu'à Pithiviers), de permettre le flottage des bois sur le ruisseau de la Rimarde à travers la forêt d'Orléans et d'aménager un canal de navigation depuis Pithiviers jusqu'à la Loire. Après l'exécution des travaux qui ne devaient pas excéder quatre ans, ces derniers comptaient se rembourser de leur mise de fonds grâce à la perception des droits de navigation pendant cinquante ans. A l'issue de ce délai, le canal devait revenir à la nation.

Le soutien des autorités nationales et locales

Avant de décider le lancement des travaux du canal de l'Essonne, il fut décidé par le décret du 6 octobre 1790 que les autorités locales - départements de Seine-et-Oise et du Loiret, ainsi que plusieurs municipalités - seraient consultées. Seules deux municipalités - Étampes et Buno [-Bonnevaux] - émirent un avis défavorable au projet. Pour expliquer le refus de la municipalité d'Étampes, le rapporteur du projet devant l'Assemblée constituante invoqua le défaut d'informations objectives et une cabale particulière. Après la consultation des autorités départementales de Seine-et-Oise et du Loiret, les comités d'agriculture et de commerce de l'Assemblée Nationale avalisèrent le projet. Celui-ci avait été préféré à une soumission concurrente, présentée par Dubois de la Rouance, M. de Romainville et Mme de Sainte-Colombe (qui avait acquis les droits du



marquis de Tralaigne), et qui menaçait les moulins implantés sur les rives de l'Essonne en revendiquant un privilège incommutable. En réponse à la pétition que Mme de Sainte-Colombe lui adressa, l'Assemblée législative consentit à octroyer aux malheureux requérants des actions dans la société Grignet jusqu'à concurrence de 300 000 livres chacun.

▲ Loi relative aux rivières d'Étampes, Essonne, Remard et aux moyens d'en faciliter la navigation, 22 août 1791. Grignet, Jars et Gerdret obtiennent la concession du canal de l'Essonne. - AD91 7S/23.

⁴ L. Jars est propriétaire d'une manufacture de cuivre au Moulin-Galant. À partir de l'an II, il est avec Compadre à la tête d'une forge située au Moulin-Galant et au Bouchet, qui produit des aciers étirés destinés à la fabrication de canons (A.N. F⁴ 4484).

La première société Gerdret, Jars et Grignet

Le rapport du député de Toulon, M. Millet-Mureau, devant le comité d'agriculture et de commerce fut décisif pour la concession de l'infrastructure aux trois associés. Elle leur fut accordée par les décrets des 18 août et 13 septembre 1791. Le projet fut ensuite transmis à la municipalité de Paris. P. Poncin, député à l'Assemblée nationale, s'était alors récrié contre la connivence manifeste entre le rapporteur Boncerf et l'ingénieur Dransy, avant d'émettre de sérieuses réserves sur la faisabilité de l'infrastructure.

Après le désistement de M. Gerdret, Grignet constitua en décembre 1791 une première société au capital de 4 000 sols. Par un décret du 19 février 1792, les concessionnaires disposaient d'un mois pour commencer les travaux des rivières de Juine et d'Essonne. Cette décision fut prise à la suite du projet de décret présenté à l'Assemblée nationale au nom du Comité d'agriculture, par J.-M. Léquinio de Kerblay, député du Morbihan, sur l'ouverture du canal de la Juine et d'Essonne, un « établissement [selon lui] aussi utile au commerce, à l'agriculture, et aux approvisionnements de Paris, que pour accélérer, en faveur des ouvriers indigents, la jouissance des moyens de travail et de subsistance »⁵.

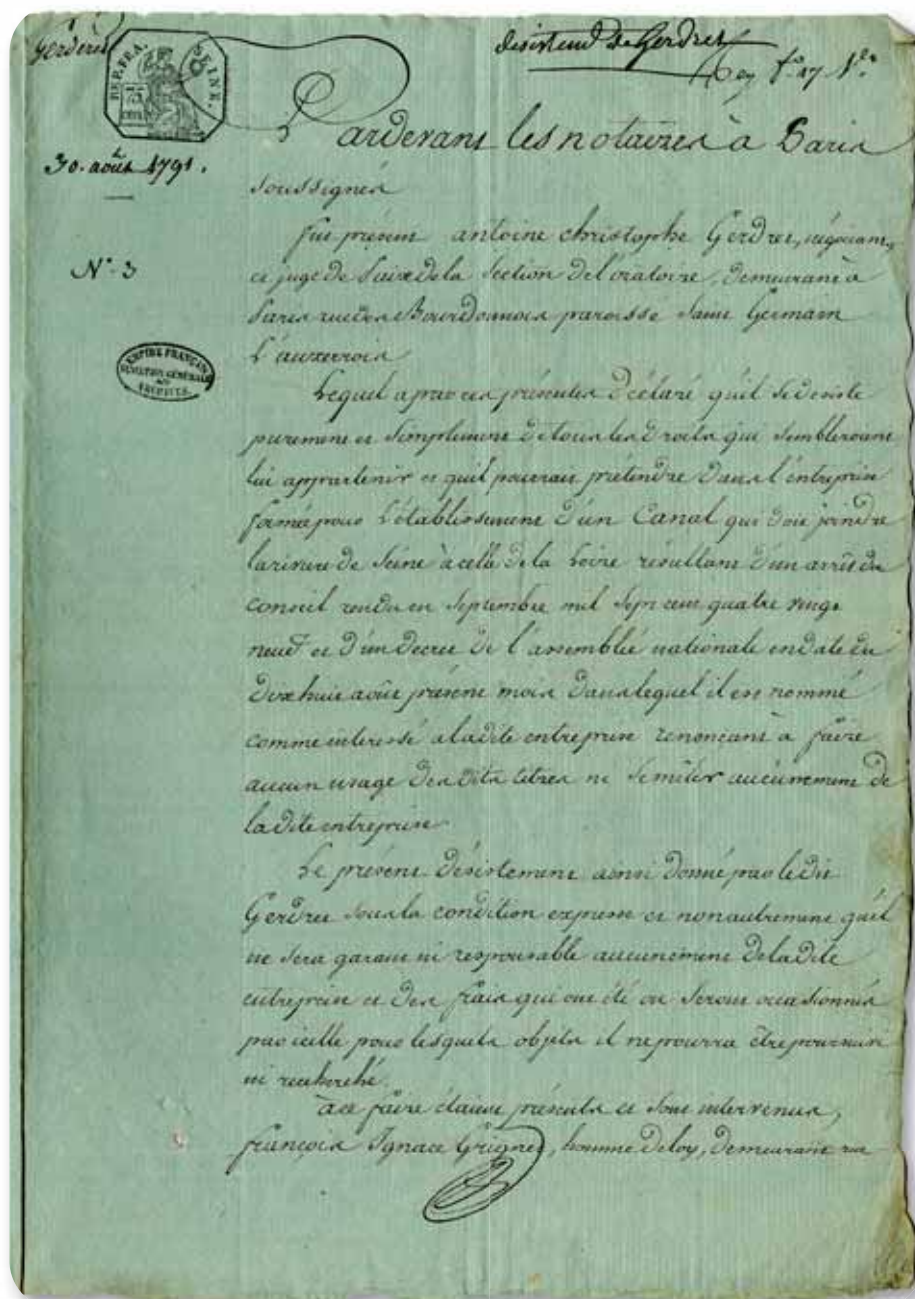
Le 9 mars 1792, deux ingénieurs, Pierre-Antoine Dransy et Jean-Baptiste Philippe Divry furent associés à l'entreprise. Le premier avait présidé à l'établissement des plans. Deux mois plus tard, ils cédèrent plusieurs de leurs actions à François-Louis Suleau. Jars se désengagea à son tour de l'entreprise pour ne conserver que ses actions non faisant fonds (c'est-à-dire sans dividende) et un titre d'administrateur.

À la mort de Suleau, Grignet associa un homme de loi, Jacques-Claude-Pascal Lepage, pour 190 actions. À la date du 18 avril 1793, la société avait placé 1971 actions sans compter celles contractées en échange de terrains.

Parallèlement à la compagnie du canal, Divry, Lepage et Nicolas Forty Delamarre entreprirent l'exploitation des tourbières. L'avance de 300 000 livres qu'ils sollicitèrent à la commission d'agriculture et des arts leur fut accordée par arrêté du Comité de Salut Public du 16 messidor an II (4 juillet 1794) pour les premières fouilles.

Une seconde compagnie éphémère

Après la dissolution de cette première compagnie, Grignet composa une nouvelle société le 15 juillet 1793 : aux anciens actionnaires, à savoir Grignet, Lepage, Dransy, Divry et Jars, se joignirent à Millet-Mureau (inspecteur général des travaux du canal de l'Essonne), et Jean-Louis Sancède (caissier général).



▲ Désistement de Gerdret, acte notarié (1791). – Archives nationales, Paris, T1123/56-57.

⁵ Archives parlementaires de 1787 à 1860..., éd. par M.-J. Mavidal et M.-E. Laurent, 1^{re} série (1787-1799), Paris, Paul Dupont, 1892, t. XXXVIII, p. 644 et p. 649-650.

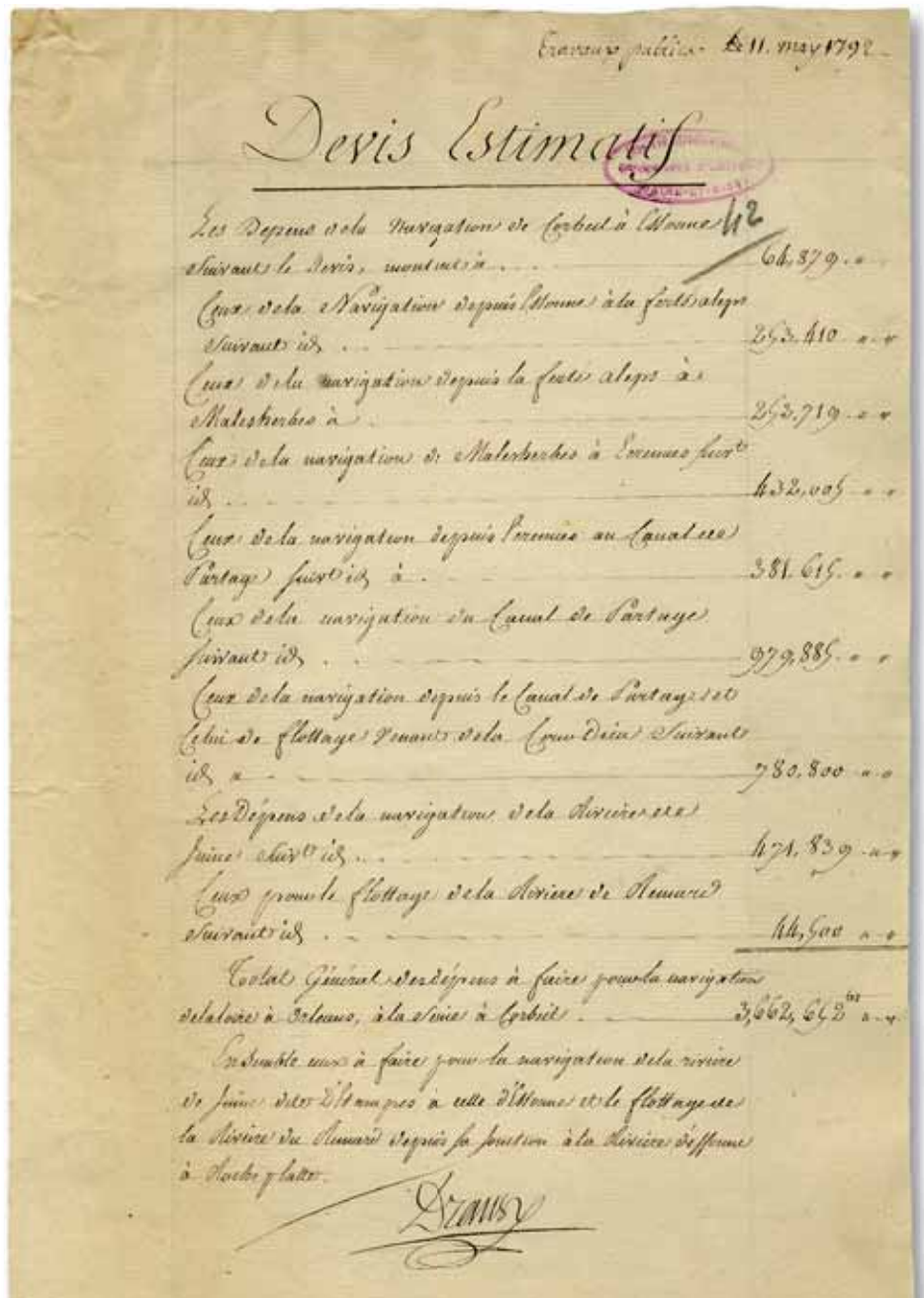
⁶ A.N. T 1123/56-57.

Dès le 22 messidor an IV (10 juillet 1796), cette société fut dissoute ; le passif se montait à près de 185 000 livres⁶. Faute de capitaux les travaux furent rapidement abandonnés.

Environ quatre kilomètres avaient été percés ; cinq écluses avaient été réalisées entre Corbeil et Essonne (dont celles de Saint-Jean et de Chantemerle), ainsi que onze moulins à Corbeil. Des témoignages ultérieurs confirment la modestie des travaux alors entrepris. Entre la fin de l'an II et le début de l'an III, les frères Nicolas et Joseph Goujon participèrent également à la fouille de cinq autres écluses situées en amont et à la construction d'une maison d'éclusier. Entre temps, Michel-Louis Regnaud de Saint-Angeli et François-Joseph Dereq - un marchand épicier dont la femme était une cousine de Grignet - rachetèrent les parts de Dransy. Antoine-Marie-Romain Hamelin reprit quant à lui les parts de Divry. Ce dernier s'engageait par ailleurs en prairial (juin 1796) à rembourser le prêt de 300 000 livres obtenu du gouvernement pour la confection des travaux.

La société du canal de l'Essonne

Le 23 messidor an IV (30 juin 1796), le prospectus d'une nouvelle société était déposé à l'étude de maître Raguideau : la société en commandite que les actionnaires établirent alors sous la dénomination de « société du canal de l'Essonne », commença à acquérir plusieurs terrains riverains du tracé de la future voie d'eau et des abords. Cependant, à cause des troubles révolutionnaires comme de la dépréciation du papier-monnaie, les travaux furent rapidement suspendus. Confronté à de graves difficultés financières, Grignet céda alors ses droits à Jean-Jacques Guyenot de Châteaubourg.



▲ Devis récapitulatif des travaux nécessaires à la réalisation du canal de l'Essonne, 11 mai 1792. - AD91 7S/23.

Pierre-Antoine Dransy

Cet ingénieur du roi dirigea pour le compte de Simon-Pierre Malisset la construction des moulins de Corbeil concédés par le roi aux hospices de Paris. Son *Mémoire sur la nouvelle manière de construire les Moulins à Farine* remporta le prix de l'Académie royale des sciences en 1765. Il publia en outre des études sur le cours de l'Essonne sous le titre *Précis et supplément pour le projet de navigation des rivières d'Estampes et d'Essonne*.

François-Ignace Grignet

Procureur du roi au bailliage d'Arbois, il avait établi en 1788 deux moulins à blé sur la rivière de Juine, au-dessous de la manufacture de cuivre du Bouchet. En juillet 1790, il acquit avec M. Jars une manufacture de cuivre au Moulin Galant, commune de Villabé. Concessionnaire du canal depuis 1791, il céda ses droits à Guyenot en brumaire an XI (novembre 1802). S'ensuivirent des années de procédure entre les deux hommes. En novembre 1809, Grignet déposa une soumission pour obtenir la rétrocession du canal de l'Essonne.

Une brève association avec Paisselier

En brumaire an XI (novembre 1802), en association avec Etienne-Marie Paisselier, obscur homme de loi, Guyenot acquit les travaux réalisés par l'ancienne compagnie ainsi que les droits de Grignet dans l'entreprise⁷. Les nouveaux concessionnaires se chargeaient d'exécuter les travaux, de rembourser les créanciers et d'acquitter les indemnités dues pour l'acquisition des terrains. Les travaux furent

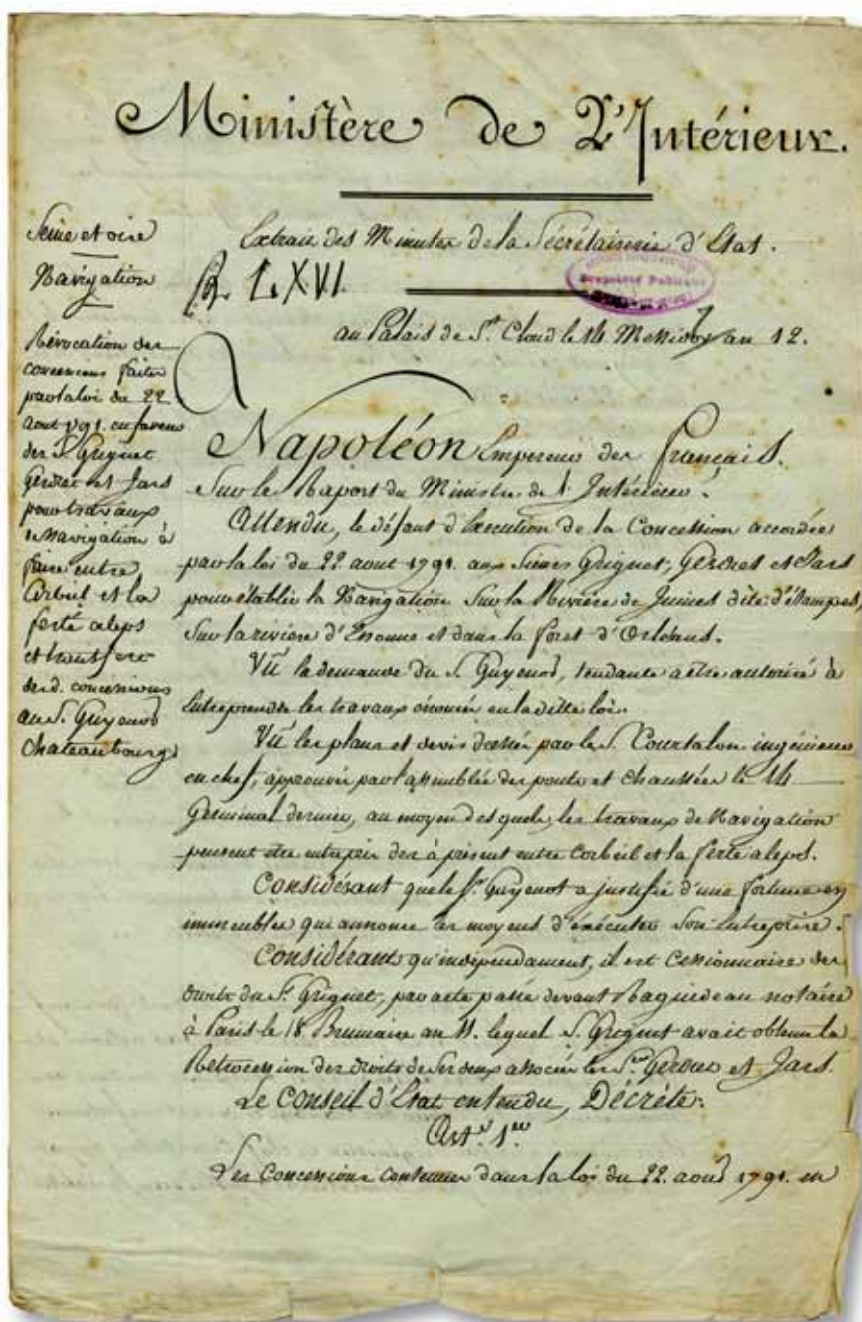
cependant suspendus en attendant que le gouvernement approuve ce nouvel accord. Rapidement, Paisselier engagea une procédure contre Guyenot, et forma contre lui au tribunal civil du département de la Seine une demande en licitation, c'est-à-dire de vente aux enchères d'un bien tenu en copropriété.

Guyenot de Châteaubourg, unique concessionnaire

À la surprise générale, un décret impérial en date du 14 messidor an XII (3 juillet 1804) sanctionna la déchéance des anciens sociétaires et le transfert de la concession au profit du seul Guyenot, après que l'assemblée générale des Ponts et Chaussées eut approuvé les nouveaux plans dressés par l'ingénieur en chef Courtalon. C'est sans doute par l'entremise d'Emmanuel Crétet, alors conseiller d'Etat en charge des Ponts et Chaussées et des canaux de navigation, que Guyenot obtint cette concession. Il avait deux ans pour mener à bien les travaux de canalisation de l'Essonne entre Corbeil et la Ferté-Alais. Le tronçon prolongeant la navigation jusqu'à Orléans n'était encore alors qu'à l'état de projet.

Le rachat des droits des anciens sociétaires

Les travaux réalisés par les précédentes sociétés furent estimés à 119 556 francs, que le nouveau concessionnaire devait verser aux anciens actionnaires au prorata de leurs actions dans la précédente société. Guyenot commença par racheter pour 15 000 francs les actions que détenait Dereq, et lui rembourser les fonds qu'il avait versés dans l'entreprise. Il se fit ensuite céder par Regnaud ses actions estimées à une valeur de 30 000 francs⁸ ; à titre de paiement, Guyenot lui octroya 1/35^e d'intérêt dans les bénéfices de l'entreprise ainsi que le titre de président administrateur. En floréal an XII (mai 1804), il acquit les 230 actions que J.-Cl.-P. Lepage détenait dans la concession du canal, pour une somme de 30 681 francs. Il se fit par ailleurs remettre tous les papiers que celui-ci avait en sa possession depuis quatre ans en tant que directeur général. Ce n'est qu'en septembre 1805 qu'il racheta les droits de M. Hamelin en échange d'une rente annuelle de 500 livres. Pour ce qui est de Jars, Guyenot s'engagea à

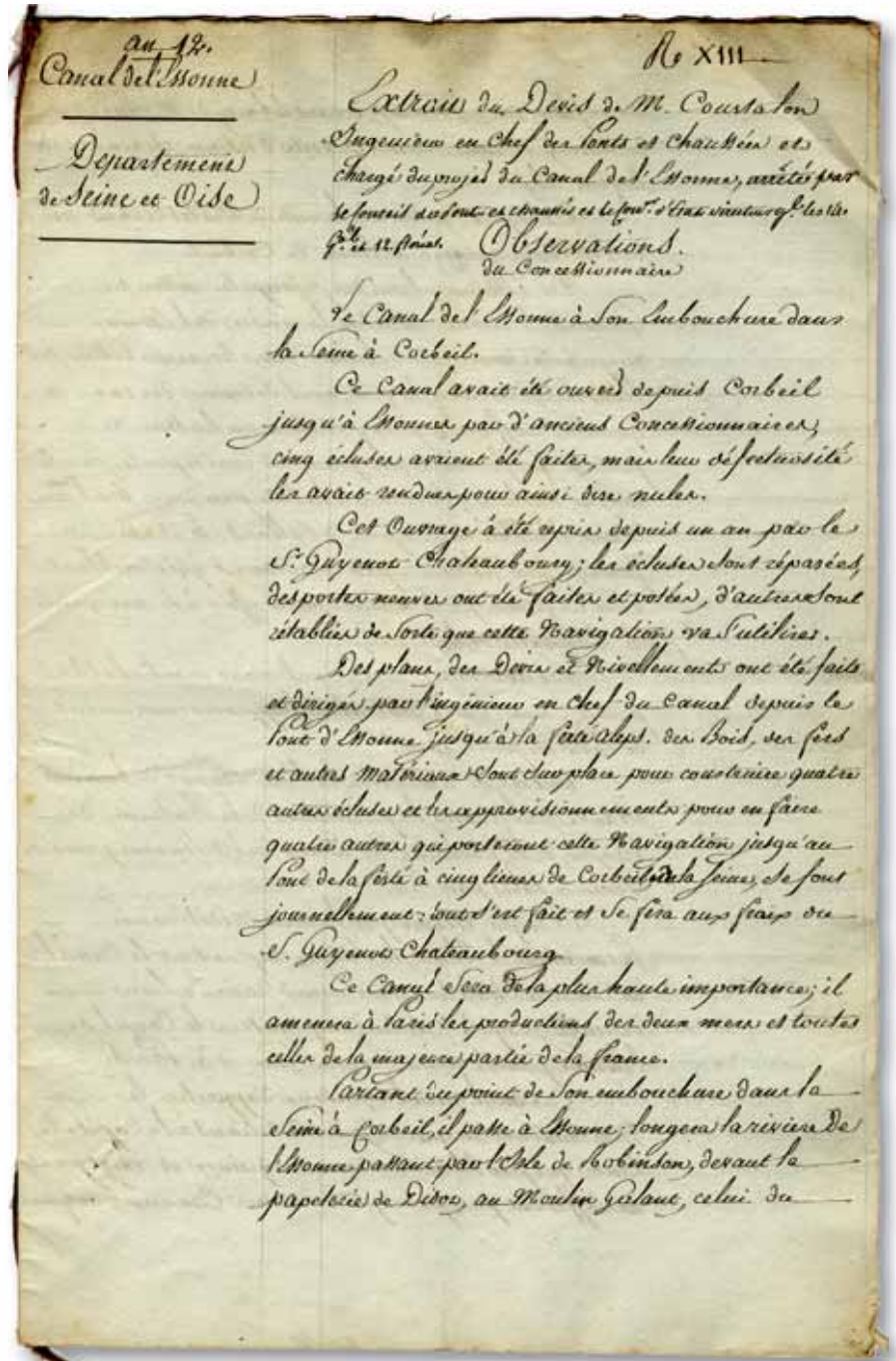


▲ La concession du canal de l'Essonne est transférée à Guyenot de Châteaubourg, décret impérial du 14 messidor an XII (3 juillet 1804). – AD91 7S/23.

le dédommager de sa créance sur le canal, par une rente perpétuelle de 500 livres assortie d'un droit de pêche et d'une parcelle de terrain sur le franc-bord (terrain situé en bordure d'une rivière ou d'un canal et laissé libre pour le passage des animaux de halage). Aux termes de ces différents rachats, Guyenot devenait ainsi le seul propriétaire du canal de l'Essonne.

Jean-Jacques Guyenot de Châteaubourg (1745-1824)

Feudiste⁹ et agent de plusieurs aristocrates, il profita de sa place de premier commis à la commission des péages, chargée de supprimer ces droits, pour rassembler des régies de perception dans les dernières années de l'Ancien Régime. C'est sans doute par l'administration des péages du duc de Villeroi (Essonne et Corbeil), qu'il fut amené à s'intéresser au projet du canal de l'Essonne. Tout en veillant à la gestion de sa terre de Châteaubourg (Ardèche) et à la mise en valeur de terrains dans le Boulonnais, il participa à des entreprises diverses : une manufacture de savon à Paris, une nitrière artificielle à Montmartre, une fabrique de colorants dans les Pyrénées et une compagnie minière à Montcenis. Privé d'emplois par la Révolution française, il se reconvertit comme maître de forges en Haute-Marne, où sa fille unique s'était installée après son mariage. Les difficultés de ses usines conjuguées au gouffre financier que représentait le canal de l'Essonne, l'obligèrent à multiplier inconsidérément les hypothèques. A la requête de plusieurs de ses créanciers, ses biens furent saisis et lui-même fut incarcéré pour dettes en juillet 1810 à la prison de Sainte-Pélagie. Transféré en septembre de l'année suivante, dans une maison de santé, rue du Chemin vert, il ne recouvra la liberté que deux ans après.



▲ Devis de M. Courtalon, an XII. –AD 91 7S/23.



▲ Papier à en-tête du canal de l'Essonne. – AD91 7S/23.

⁹ Contrats de vente passés chez Me Raguideau (18 et 28 brumaire an XI). A.N. M.C. et. LXVIII/701. Vente de M. Grignet à MM. Guyenot et Paisselier (18 brumaire an 11) du droit de construire le canal de l'Essonne. Vente à Guyenot et Paisselier (18 brumaire an 11) des biens et droits immobiliers dans la proportion de 242 6/00 dont M. Grignet est propriétaire. A.N. T 1123/51.

⁸ Acte de cession (1^{er} frimaire an XII) : H4 3183/1. Contrat de vente (24 messidor an XII). A.N. T 1123/51.

⁹ Juriste spécialiste du droit féodal, chargé de confectionner ou de réviser les terriers.

Comme le rappelle Milet-Mureau dans son rapport devant l'Assemblée constituante en 1791 pour soutenir le projet, « il est inutile d'entrer dans aucun détail devant une assemblée aussi instruite sur l'utilité générale des canaux »¹⁰ : il s'agissait tout à la fois de l'enrichissement de l'Etat grâce au développement des échanges marchands, de l'intérêt des propriétaires riverains à valoriser leurs productions agricoles, et de l'économie du réseau routier local. Les projets antérieurs avaient ainsi insisté sur l'intérêt de la navigation de l'Essonne pour pourvoir à l'approvisionnement croissant que réclamait la capitale, pour drainer les terrains riverains et économiser les routes des environs.

Une liaison plus rapide et moins coûteuse vers Paris

Guyenot formait lui aussi de grandes espérances sur les avantages de cette nouvelle liaison fluviale. Elle devait permettre de relier la capitale plus rapidement et à moindre frais ; étaient notamment soulignés « les avantages

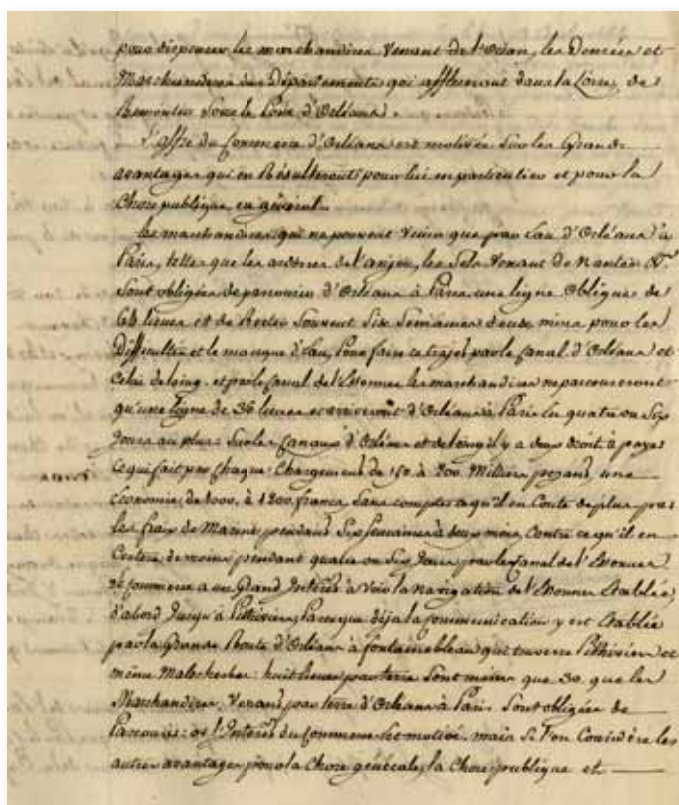
que le commerce sollicite depuis si longtemps d'amener par une voye de 36 lieues d'Orléans à Paris ses marchandises au lieu de celle de 64 lieues, de ne payer qu'un seul droit de canal au lieu de deux qu'il en coûte soit que l'on prenne par le canal de Briare pour venir dans celui du Loing, soit que l'on prenne celui d'Orléans pour se rendre également dans celui du Loing qui s'embouche dans la Seine à Moret »¹¹. Les voituriers devaient ainsi réaliser une économie de plus de six francs par millier de marchandises en droits de navigation. Par ailleurs, le canal de l'Essonne abrégait considérablement les temps de navigation par rapport au canal de Briare ou à celui du Loing : six jours devaient suffire pour relier Orléans à Paris. Cette nouvelle infrastructure présentait en outre l'insigne avantage d'être navigable en toute saison, alors que les deux autres canaux manquaient d'eau une partie de l'année. Le canal de l'Essonne assurerait également un nouveau débouché pour les bois provenant de la forêt d'Orléans.

Une infrastructure rentable en théorie

Le développement du commerce parisien ainsi que l'exploitation de la tourbe extraite des terrains excavés et des abords du canal devaient, d'après les calculs de Guyenot, rentabiliser sa concession. Il tablait également sur des « branches multipliées de spéculation »¹², comme l'extraction de pavés (entre la Ferté-Alais et Malesherbes et à Chamarande), la fabrication de chaux et de pierre à plâtre, la fourniture de bois, la vente d'affluents pour l'établissement d'usines, les étangs pour la pêche, et les plantations d'arbres censés constituer, après une douzaine d'années, un capital de quelque six millions de francs. Guyenot songeait également à établir une maison de commerce et des entrepôts en amont des barrières de Paris. Après l'achèvement de l'infrastructure, Guyenot espérait enfin retirer du droit de péage un produit annuel de plus de 1 500 000 livres. Il tablait en effet sur un trafic annuel de 3 330 bateaux, sans compter les coches¹³.

Le tracé et ses modifications

Guyenot commença par recueillir les archives de la précédente compagnie, avant de faire procéder à la réalisation de plans, devis et estimations. La définition du tracé était une prérogative des ingénieurs des Ponts et Chaussées.



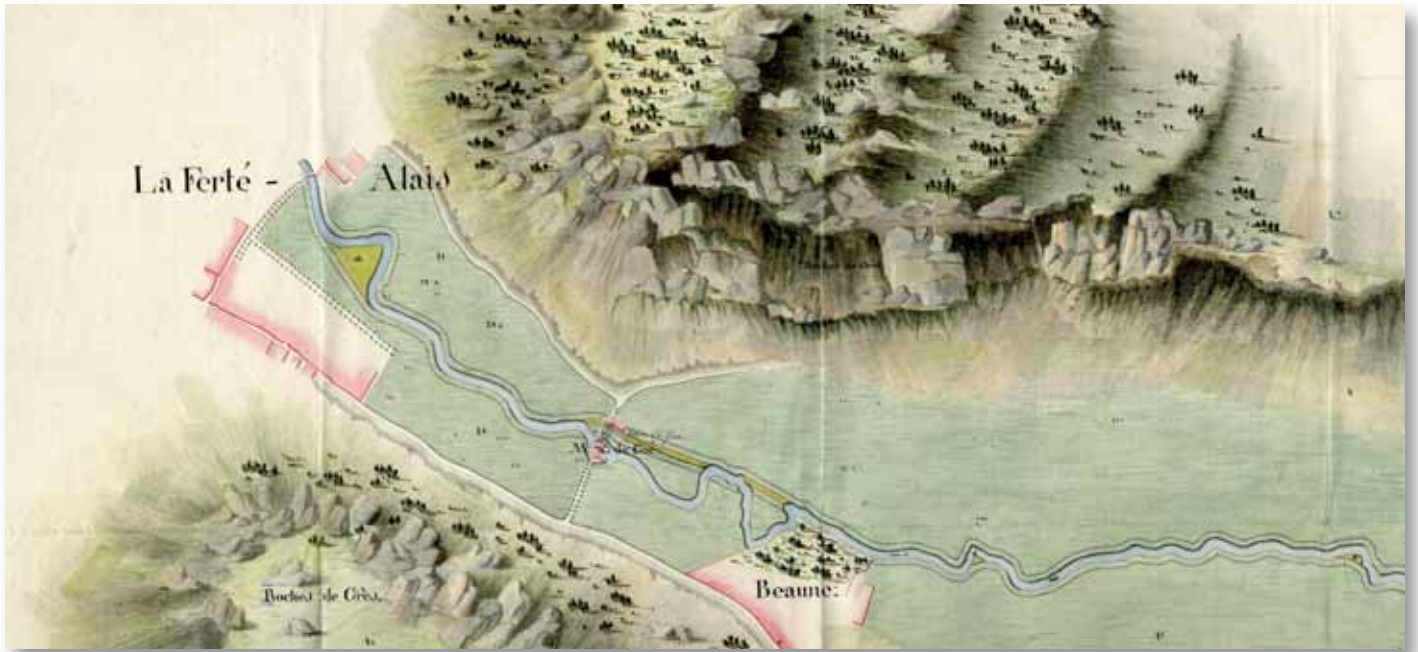
▲ Guyenot de Châteaubourg rappelle les avantages du canal de l'Essonne dans sa lettre au comte de Montalivet, directeur général des Ponts et Chaussées, 21 juin 1809. – AD91 7S/23.

¹⁰ Rapport sur la navigation de la rivière de Juine, d'Essonne, du Remard, et sur le canal qui doit les joindre à la Loire, près d'Orléans, 1791, p. 2. A.N. AD XIII 11.

¹¹ Note du concessionnaire pour répondre aux intentions consignées dans la lettre de M. de Beaumont né Bouillon du 2 juin 1808. A.N. T 1123/56-57.

¹² Etat estimatif de la valeur actuelle du canal de l'Essonne. A.N. T 1123/52.

¹³ Ces bateaux, qui assuraient sur quelques rivières (Seine, Loire, Rhône...) le transport des voyageurs et des menus colis, étaient tenus de faire escale dans des ports précis et selon des horaires fixes.

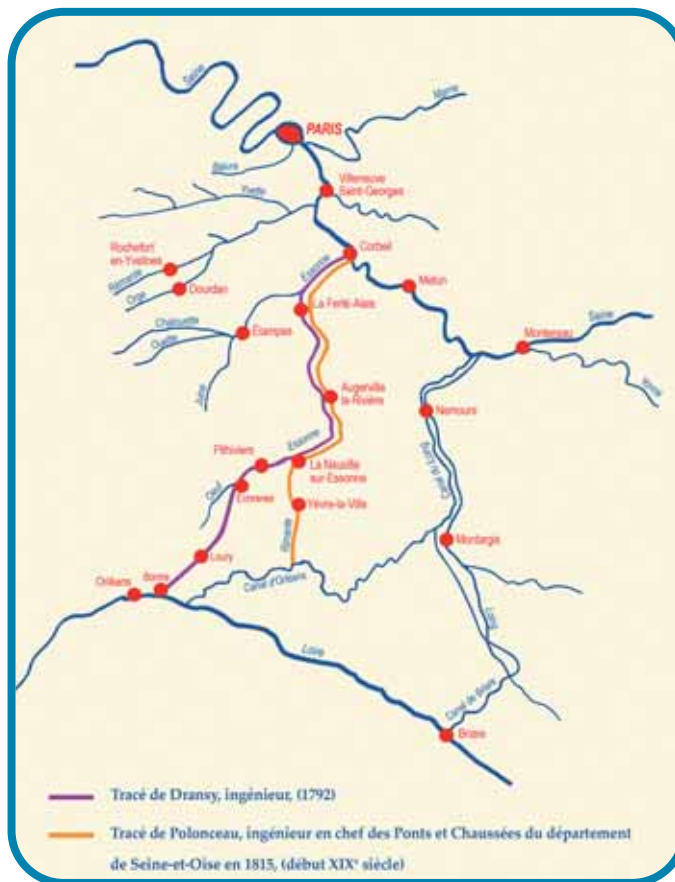


Seuls les moyens d'exécution restaient à la discrétion du concessionnaire qui devait toutefois se conformer aux prescriptions techniques de l'administration des Ponts et Chaussées. L'ingénieur Courtalon fut donc chargé d'établir les plans, de composer les devis et de procéder au nivellement¹⁴. C'est à un certain Oudinot que l'on confia la confection des dessins. M. Leclerc, architecte du roi de Hollande, fut chargé, quant à lui, de concevoir cinq écluses et de faire toiser le cours de la Juine jusqu'à Etampes.

En octobre 1807, après la mutation de Courtalon dans un autre département, son successeur M. Lefebvre, suivi en cela par M. Treille de Sainte-Croix, ingénieur de l'arrondissement de Corbeil, proposa de porter quelques modifications aux plans initiaux. Plusieurs directions étaient envisageables pour traverser la forêt d'Orléans. Grignet, puis Guyenot avaient choisi de suivre le ruisseau de l'Oeuf, de fixer le point de partage au niveau de l'étang de Grand Veau près de Chamerolles sur le versant de la Seine, et d'utiliser les sources de l'Esse (ruisseau prenant sa source dans la forêt d'Orléans et se jetant dans la Bionne). En 1808, une commission des Ponts et Chaussées entérina des modifications apportées aux plans initiaux. A cette occasion, Guyenot ne fut en mesure de fournir que quelques plans et des nivellements partiels de la vallée de l'Essonne. Encore dans les deux premières décennies du XIX^e siècle, des ingénieurs estimant que le tracé retenu rendait difficile toute appréciation du volume d'eau et qu'il nécessitait une excavation importante au point de partage, trois autres directions furent envisagées pour rejoindre la ligne

de partage des eaux : par la vallée de la Rimarde jusqu'à Boiscommun pour rejoindre le canal d'Orléans à Fay ; par la vallée de la Cave en direction de la colline des Caillettes pour relier l'étang de la vallée, un des principaux déversoirs du canal d'Orléans ; et enfin par le col de Nesploy (dépt Loiret).

▲ Détail du plan du tracé du canal entre La Ferté-Alais et le Bouchet, dessiné par Courtalon, 14 ventôse an 12. Archives nationales, Paris, H4/3197.



▲ Tracés du canal (1789 - début XIX^e siècle)

¹⁴ Il s'agissait de l'une des premières opérations permettant de mesurer la pente d'écoulement des eaux, de calculer les distances horizontales le long de la ligne de canal pour définir le « profil en longueur » et d'évaluer les déblais ou remblais induits par le projet. Dans certains cas, le nivellement était même utilisé pour choisir le meilleur tracé. L'une des premières traces de nivellement remonte à la fin du XVII^e siècle, quand Jean Picard mentionne des nivellements exécutés pour calculer la pente depuis la forêt d'Orléans jusqu'à Corbeil pour approvisionner le château de Versailles avec les eaux de la Loire.

F. Graber, « Le nivellement, une mesure pour l'action autour de 1800 », *Histoire et Mesure*, 2006, pp. 29-54. Cf. Jean Picard, *Traité de nivellement*, s.l., 1684, p. 158

Tableau du Nivellement du Canal et de la Navigation du Canal de l'Esomme.

Noms Des Lieux	Distances Toises	Chutes		Pentes Vers la Seine		Contrepentes Vers la Loire	
		Pieds	Lignes	Pieds	Lignes	Pieds	Lignes
De la Pierre au Bassin de Portage,	8556.	"	"	"	"	97	6
Bassin de Portage,	2350.	"	"	"	"	"	"
du Bassin de Portage à l'Esomme ou l'Esomme grand la Source,	6023.	"	"	50	6	"	"
l'Esomme à l'Esomme (en),	8855.	12	"	"	"	"	"
de l'Esomme à Mallesherbes,	14126.	68	"	6	"	"	"
de Mallesherbes à la font. aboy,	11598.	22	"	19	9	"	"
de la font. aboy à Esomme,	9257.	34	"	17	7	"	"
l'Esomme à Corbeil,	630.	9	"	"	"	"	"
de Corbeil jusqu'à la Loire (sans aller à la font. aboy) et de la font. aboy à la Loire (sans aller à Corbeil),	50.	12	"	"	"	"	"
Total	66413.	149.	10.	93.	5.	6.	6.

Total des Chutes 149 10 "
 ajoutés celui des Pentes 93 5 6
 produit 243 5 6
 Retenues le total des Contrepentes 97 6 "
 de Reste 145 9 6
 Indique de combien la Loire prior d'Orléans est plus élevée que la Seine à Corbeil

Les sieurs Grignon, Gerdet & Jar feront tenus de recevoir les fonds qui leur seront remis par le sieur Dubois, & au parlement de Paris, & le sieur Romainville, jusqu'à la concurrence de trois cents mille livres chacun, dans laquelle somme ledits sieurs Dubois & Romainville pourront donner pour comptant le montant des dépenses qu'eux ou les personnes qu'ils représentent, ont faites relativement à leur projet de navigation des rivières d'Essonne & d'Etampes, lesquelles dépenses seront justifiées par quittances & états en bonne forme. A défaut par ledits sieurs Dubois & Romainville de remettre ces fonds dans trois mois à compter de la sanction du présent Décret, ils seront également déchus de tous droits & prétentions.

T A R I F

Des droits du canal d'Orléans à Essonne, & qui doivent être payés pour les personnes, marchandises, bateaux & trains de bois ci-après énoncés.

Suivant le vœu de la ville d'Orléans, pour les marchandises encombrantes, comme plumes,aines, bouteilles, bourees & autres marchandises de pareille qualité, ainsi que certains meubles & ouvrages embarrasans, on payera par quintal & par lieue de 2283 toises depuis Orléans, Etampes ou route jusqu'à Corbell, quatre deniers, ci. 4d

Pour retour de Corbell & route à Orléans, par quintal & par lieue, deux deniers, ci. 2 l. 2 s. 2 d

Pour toute autre marchandise non encombrante, comme fer, plomb, cuivre, toile, papier, cuir tanné ou non tanné, marrons ou châtaignes en ballot & en caisse, savon, sacre, poivre & bouteilles qui seroient encassées, par quintal & par lieue, trois deniers, ci. 3

En retour. 2 2

Le poinçon de vin & autres liqueurs, mesure d'Orléans, payera par lieue, un sou trois deniers, ci. 1 3

Le poinçon de lie, mesure d'Orléans, un sou six deniers, ci. 1 6

Un bateau de foin, chargé à la tenue de vingt-deux pouces d'eau, payera par lieue, cinq livres, ci. 5 2

La batcule de poisson à vingt-deux pouces d'eau, payera par lieue & par pied de tillac, quatre sous, ci. 4 2

Un bateau de châtaignes à vingt-deux pouces d'eau, *idem*, cinq livres dix sous, ci. 5 10 2

Un bateau de fruits à la tenue de vingt-deux pouces d'eau, *idem*, cinq livres, ci. 5 2

De douze toises même tenue, d'eau, *idem*, quatre livres dix sous, ci. 4 10 2

De dix toises, *idem*, quatre livres, ci. 4 2

Autant que le projet d'infrastructure, le chantier du canal de l'Esnonne mérite une attention particulière dans la mesure où les travaux ne furent jamais achevés. L'histoire de ce chantier, autant qu'elle puisse être retracée, permet de rendre compte à la fois de dimensions techniques (matériaux, innovations...) et de l'organisation des travaux (ingénieurs, maîtres d'ouvrage...) dans leur dynamique et dans leur complexité, avec les ajustements nécessaires et les obstacles inhérents à ce genre d'entreprise.

L'acquisition des terrains riverains

Poursuivant les procédures engagées par la première compagnie concessionnaire, Guyenot fit l'acquisition de plusieurs terrains riverains du futur canal¹⁶. Le préfet de Seine-et-Oise dépêcha un géomètre pour mesurer et estimer les terrains nécessaires à la confection des banquettes, du chemin de hallage, des francs-bords, des fossés et des contre-fossés. Guyenot procéda avec Charles-Philippe Oberkampf, propriétaire d'une fabrique d'indiennes (étoffes de coton peintes ou imprimées très en vogue au XVIII^e siècle) et d'une filature hydraulique à Chantemerle (à Essonnes), à un échange de parcelles pour la construction d'une future gare à bateaux au-dessus du pont d'Essonnes. En nivôse an XIII (janvier 1805), Guyenot se vit céder l'île d'Angoulême. L'année suivante, il racheta deux usines au Ronfleur, vouées à la destruction.

Les débuts modestes du chantier

Les travaux débutèrent sur le tronçon situé entre Essonnes et la Ferté-Alais, qui comptait un peu plus d'une vingtaine de kilomètres. Les bâtiments de l'ancien château de Corbeil destinés à la démolition et que Guyenot avait achetés, devaient fournir une partie substan-

tielle des matériaux utiles à la construction du canal¹⁷. Après la reconstruction des écluses de Corbeil, Guyenot passa un contrat en germinal an XIII (avril 1805) avec Etienne Bureau, entrepreneur de maçonnerie, pour le terrassement, l'épuisement et la réalisation de deux écluses à l'île d'Angoulême et à Villabé. Le chantier, qui débuta avec près de deux semaines de retard faute de matériaux disponibles, se déroula entre thermidor an XII et fructidor an XIV (juillet 1803-septembre 1806). A l'issue des travaux, Guyenot entama une procédure à l'encontre de son maître d'œuvre pour malfaçon, l'écluse de l'île d'Angoulême n'étant pas étanche. En fait, il semble que Guyenot ait lésiné sur la qualité et la quantité des matériaux qu'il devait fournir. Les pluies abondantes de l'hiver ne firent que grossir les ruissellements et précipiter la dégradation de l'ouvrage. Le 25 juin 1806, Guyenot passa un autre marché avec Jean-François Marteau, entrepreneur des bâtiments et des Ponts et Chaussées de Seine-et-Marne, pour des travaux de démolition et de déblai à Echarcon et à l'écluse de Villabé. Plusieurs marchés passés avec Pierre-Louis Halley, terrassier de Mennecy, permettent également de suivre l'avancement des travaux de terrassement et d'excavation au cours de l'année 1806.

En définitive, le bilan de Guyenot - avec la construction du pont d'Essonnes en pierre de taille, la coupure menant à l'écluse d'Angoulême, l'édification de cet ouvrage, l'excavation des terrains tourbeux jusqu'à l'écluse de Villabé - se révélait tout aussi modeste que celui de la première société du canal de l'Esnonne : les portières de l'écluse Saint-Jean étaient encore à remplacer ; plusieurs ouvrages n'étaient d'ailleurs pas imputables à Guyenot. Deux ponts avaient ainsi été construits sur le chemin de halage aux frais de M. Oberkampf. De même à Villabé, le propriétaire d'une papeterie, M. Didot, s'était chargé de financer un pont.



▲ Copie de l'instruction relative à l'indemnisation des terrains, 1^{er} ventôse an XII. – AD91 7S/23.

¹⁶ Acquisition (27 nivôse an XIII) de l'île d'Angoulême à raison de 500 livres l'arpent, soit une somme totale de 901L 5s. A.N. T 1123/56-57.

¹⁷ Traité de démolition passé à Pierre-Simon Fournier et Louis Halley (4 nivôse an XIV) A.N. T 1123/13a. Par contrat du 28 pluviôse an XIII, Pierre Boignes, un marchand de métaux parisien acquéreur des bâtiments de Villeroy, vendit à Guyenot ces matériaux. H4 3183/2.



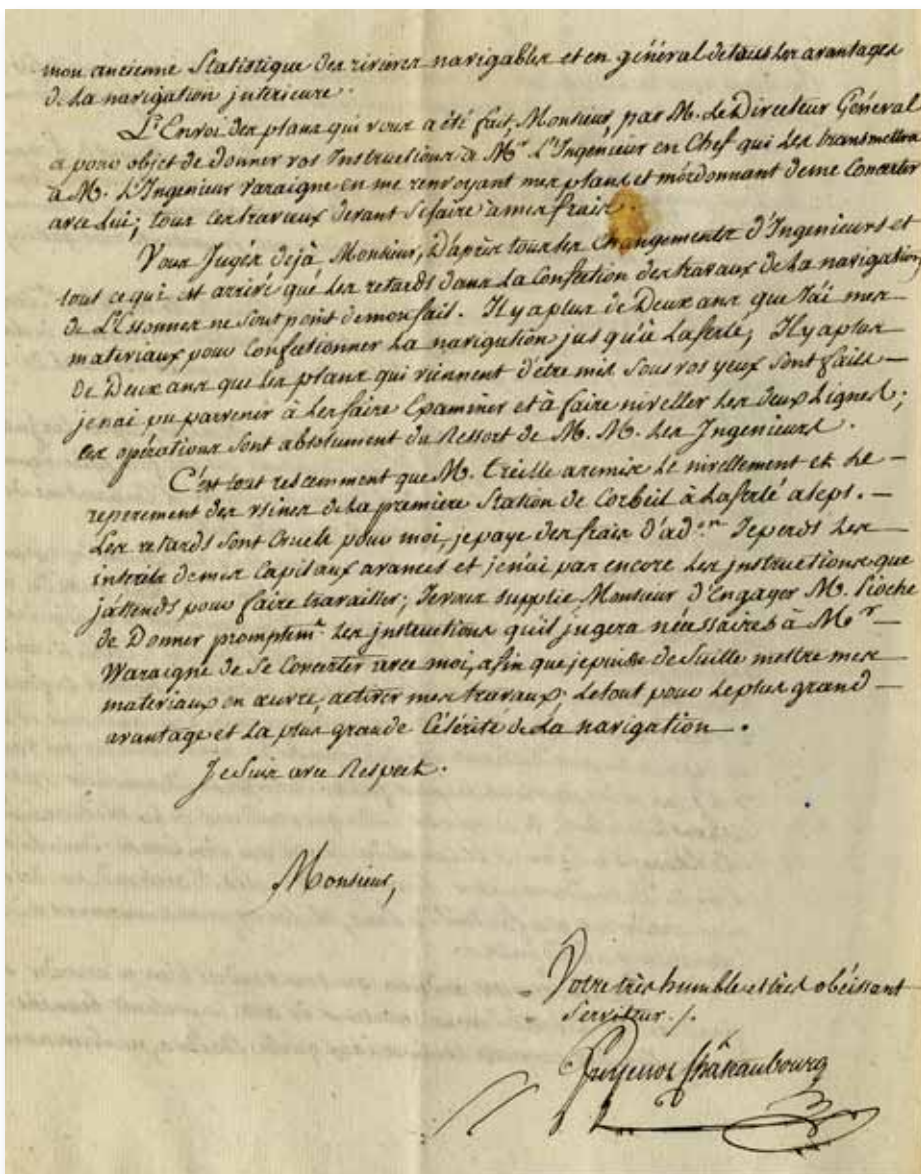
▲ Clauses et conditions à imposer aux entrepreneurs, 11 fructidor an XII. – Archives nationales, Paris, T1123/52-53.

La prorogation de la concession

Au terme de la concession de deux années qu'avait accordées le décret du 14 messidor an XII (3 juillet 1804), les réalisations restaient donc pour le moins modestes. Le 13 novembre 1807 Guyenot obtint toutefois la prorogation de sa concession pour quatre ans. A l'issue d'une intense campagne de pétitions, il avait réussi à convaincre les instances gouvernementales comme l'administration des Ponts et Chaussées de l'utilité du canal de l'Essonne. Même après l'obtention de ce nouveau délai, les travaux se poursuivirent avec lenteur. En mai 1808, Godard, conducteur des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de l'est de la Seine-et-Oise, fit reprendre les travaux d'épuisement du sas de l'écluse de Saint-Jean, sans réussir toutefois à abaisser le niveau des eaux.

L'exploitation de la tourbe

On a vu que plusieurs actionnaires de la première société du canal de l'Essonne avaient commencé à exploiter les terrains tourbeux avant d'être contraints d'en interrompre l'extraction. Convaincu, comme C. Baudard de Sainte-James¹⁹ avant lui, de la valeur de la tourbe comme combustible, Guyenot misait sur cette matière végétale susceptible de concurrencer avantageusement le bois, dont le prix n'avait cessé de croître. Guyenot s'était entouré des conseils de plusieurs techniciens et s'était renseigné sur divers procédés de carbonisation testés par François-Pierre-Nicolas Gillet de Laumont, inspecteur des mines, ou par le chimiste Thilorier. Diverses expériences furent en effet menées entre 1805 et 1808 au Conservatoire des arts et métiers pour



▲ Lettre de Guyenot de Châteaubourg au préfet de Seine-et-Oise expliquant les retards du chantier par les changements d'ingénieurs, 7 août 1807. – AD91, 7S/23.

Louis Halley

Extracteur de tourbe et entrepreneur de terrasses, il passa trois marchés avec Guyenot de Châteaubourg pour des travaux d'épuisement et de terrassement à réaliser sur le canal (10 vendémiaire, 17 brumaire et 14 frimaire an XIV – 2 octobre, 7 novembre et 4 décembre 1804). Guyenot lui confia en outre l'émondage des saules et le chantier de démolition du château de Villeroy. Par une convention orale, Halley fut encore chargé de l'empilage de la tourbe, à raison de 14 livres par pile de 100 voies. Sa femme était aussi employée à la manutention des tourbes.

Etienne Bureau

Ce maçon d'Essonne passa un marché avec Guyenot pour la confection des deux écluses d'Angoulême et de Villabé (ans XIII-XIV - 1804-1805) grâce à des matériaux provenant de la démolition du château de Villeroy. Un contentieux l'opposa à Guyenot pour surfacturation de journées ouvrées et malfaçon à l'écluse d'Angoulême.

¹⁹ Claude Baudard de Saint-James (1736-1788), financier et industriel, s'intéressa aux perspectives offertes par la conversion de la tourbe en charbon. Il s'associa à un négociant parisien et au receveur général des finances en Champagne pour créer une entreprise de production

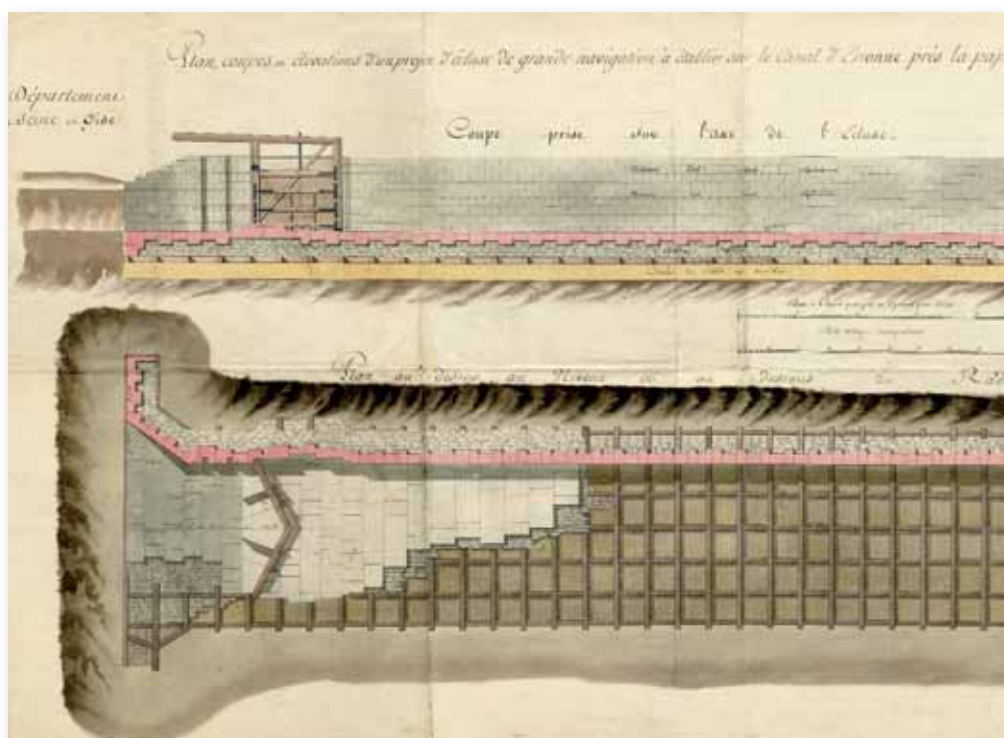
Cf. D. Ozanam, « Claude Baudard de Sainte-James. Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1736-1788) », Genève-Paris, Droz, 1969.

déterminer les moyens de chauffage les plus avantageux. Un *Programme des prix* proposés par la société d'encouragement pour l'industrie nationale dans les années 1813-1815, où il est question d'une machine à tirer la tourbe sous l'eau, retrouvé parmi les archives personnelles de Guyenot, témoigne de son intérêt pour cette ressource. En effet, entre l'embouchure du canal dans la Seine et le moulin dit le Ronfleur, il existait des terrains tourbeux sur près de 17 km de longueur et de 3 m de profondeur. Guyenot tablait sur l'extraction de quelque 600 000 voyes²⁰ de tourbe brute par an et la carbonisation de 60 000 autres destinées à des clients locaux - Oberkampf notamment -, mais surtout au marché parisien : « Il y a plus de douze établissements tant à Paris qu'aux environs, semblables à celui dont il s'agit, la vente est donc certaine puisque le ministre de l'Intérieur désire que l'on en fournisse 900 mille voyes à Paris pour alimenter les fabriques à fours et à chaudières pour économiser le bois²¹ ». Hormis quelques livraisons à la manufacture d'Oberkampf, les traces de fourniture de tourbe restent cependant rares. En juin 1808, Guyenot proposa d'approvisionner en tourbe les hospices civils de Paris à raison de 3 000 sacs par an à 40 sous l'unité. Il est probable toutefois qu'il n'ait pas obtenu ce marché. C'est l'entreprise de carbonisation de la tourbe du vallon de l'Ourcq qui, en juin 1808, se rendit adjudicataire des 6 000 hl de tourbe brute à livrer aux 48 arrondissements de Paris pour les secours à domicile dispensés par les bureaux de bienfaisance. M. de Cambefort, un

des associés de l'entreprise de production de tourbe carbonisée, située dans le faubourg Saint-Martin, se proposa par ailleurs d'excaver 1 000 toises de canal, et de réaliser deux ponts et quatre écluses, en se dédommageant de ces travaux avec la tourbe tirée des contre-canaux et des coupures.

Les ouvrages d'art

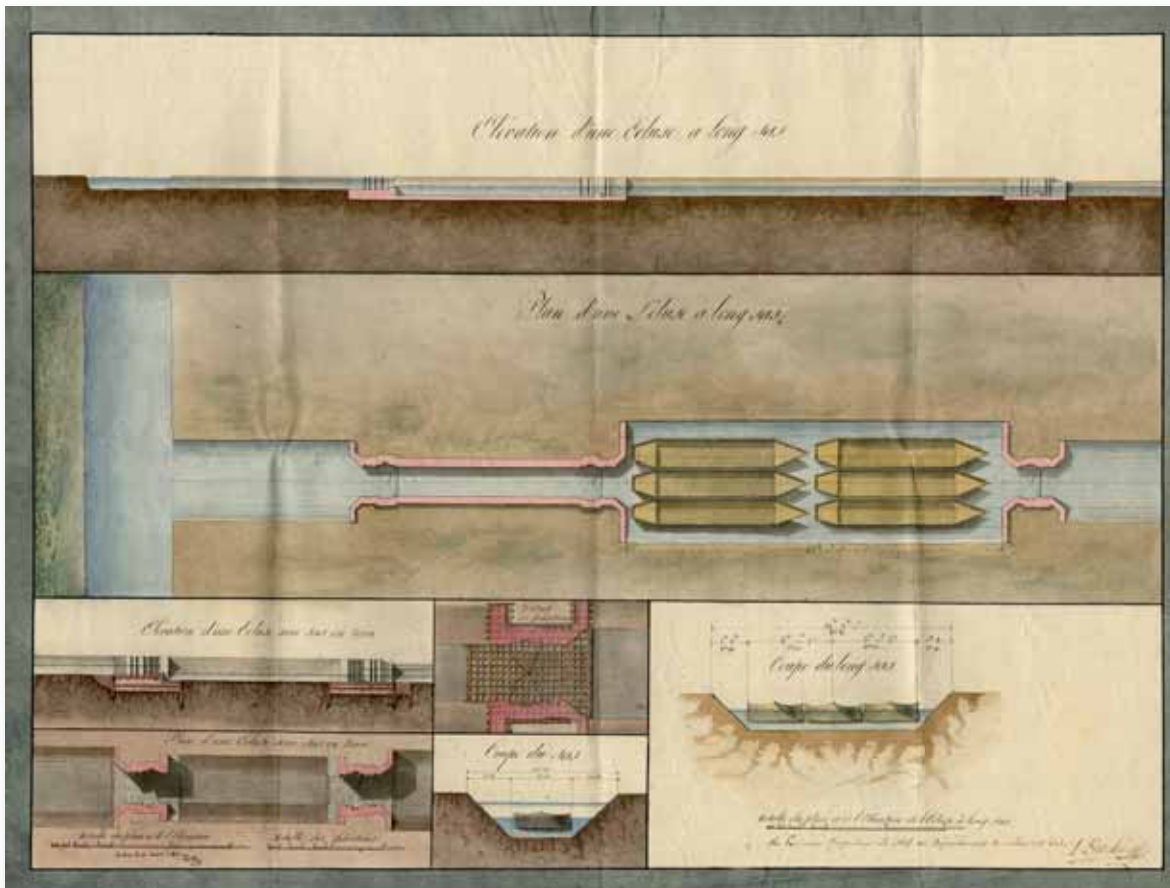
Le canal de l'Esnonne devait comporter plusieurs ouvrages d'art sur son parcours : ponts, écluses, gare à bateaux. D'après le devis établi par Bédollière et Bujon au milieu du XVIII^e siècle, il était prévu de construire dans le lit naturel de la rivière d'Etampes cinq écluses et d'aménager neuf ponts, un grand port et quatre de moindre importance, un bassin pour déboucher la Seine et dix ponceaux²² pour le chemin de halage : pas moins de douze écluses étaient prévues sur la rivière de la Ferté-Alais, sans compter dix ponts, un grand port et six plus modestes et cinq ponceaux en bois pour le tirage. Or, seules six écluses furent construites à Corbeil (une écluse double située à l'aval du pont ainsi qu'une écluse simple à l'amont), à Saint-Jean (une écluse double), à Chantemerle, à Robinson et à la Ferté-Alais. Les potentialités que Guyenot entrevoyait pour le marché parisien étaient telles qu'elles justifiaient selon lui l'aménagement de longs sas capables de faire passer dix bateaux à la fois chargés de tourbe ou de pavés : ce projet sera finalement abandonné après un avis défavorable de l'administration des Ponts et Chaussées, sensible



²⁰ Unité de mesure utilisée pour le transport et la vente du charbon, dont le poids variait sous l'Ancien Régime d'une région à l'autre.

²¹ Aperçu calculé des produits annuels du canal de l'Esnonne. A.N. T/1123/56-57.

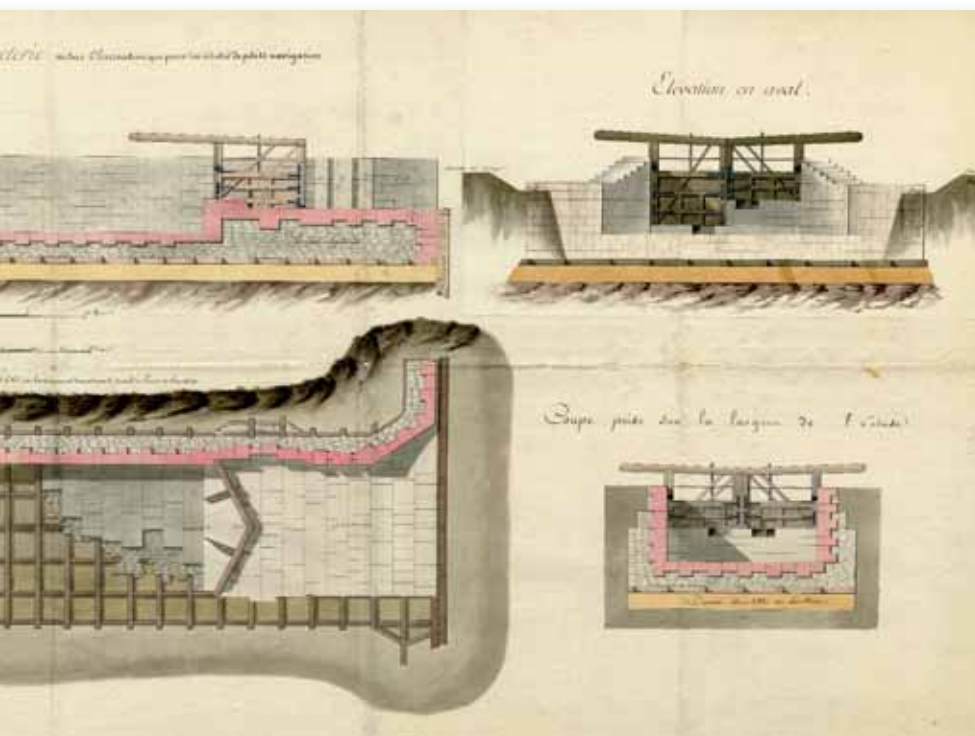
²² Il s'agit de petits ponts qui enjambent les fossés et les ruisseaux pour permettre entre autres le passage des animaux employés au halage des bateaux.



▲ Elévation et plan d'une écluse à long sas, 12 mars 1807. - Archives nationales, Paris, H4/3197.

aux réclamations des propriétaires d'usines riveraines. Ces derniers redoutaient en effet que cette innovation n'eût des conséquences sur le régime des eaux et ne condamnât au chômage leurs moulins. Il semble surtout que

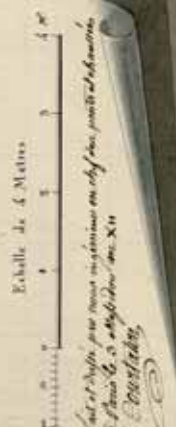
le débit du canal n'était pas suffisant pour supporter de telles infrastructures. Quant aux ponts qui ont fait l'objet de représentations soignées, aucun ne fut construit.



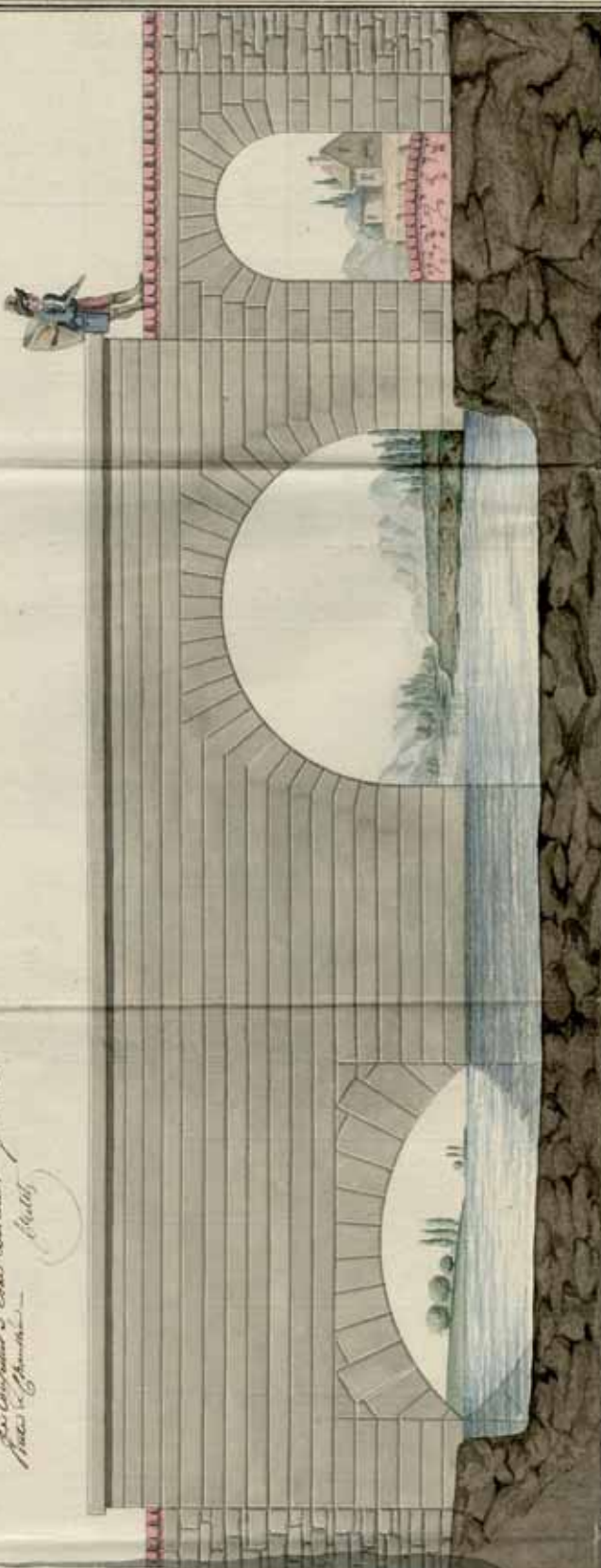
◀ Plan, coupe et élévation d'une écluse à Essonnes, sd. Archives nationales, Paris, H4/3197.

ELEVATION et COUPES du PONT actuel DE LA FERTE-ALAIS

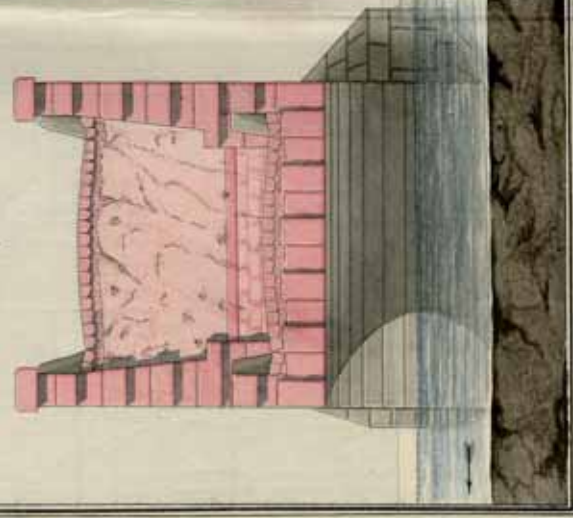
avec les changements qui doivent y
être faits pour rendre une des arches
navigable.



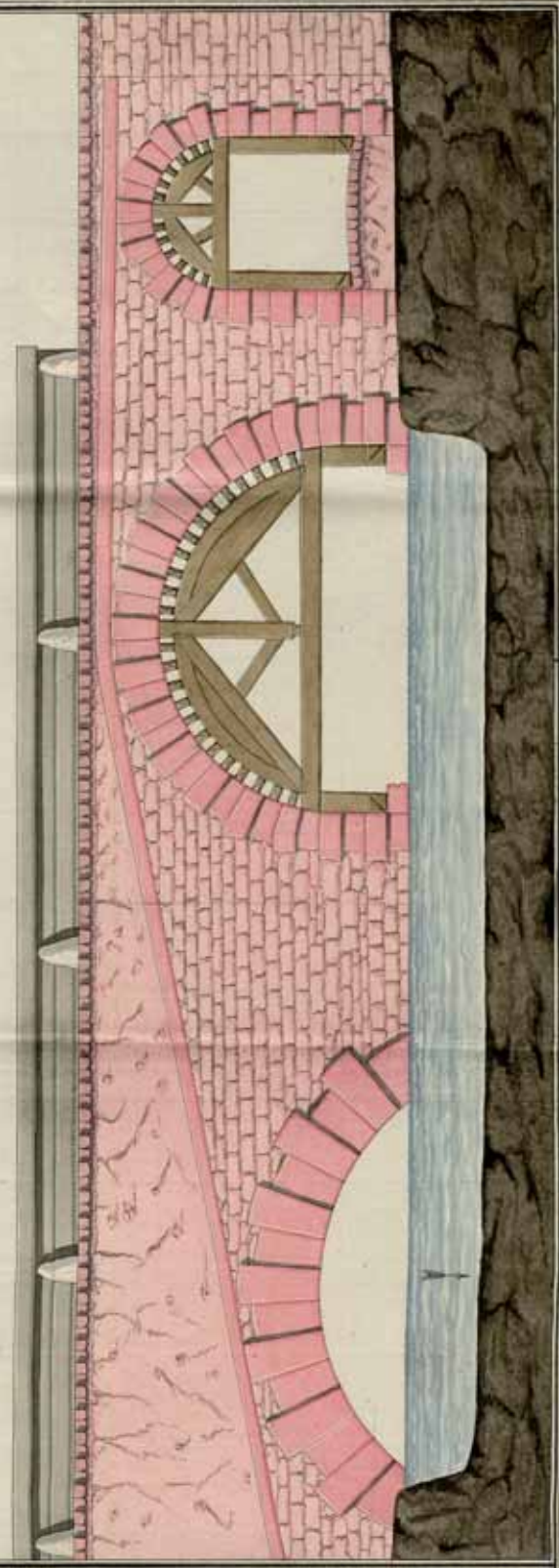
Dessiné par Calonneau à son dessin
de l'Architecte en chef
du Corps des Ponts et Chaussées
Paris le 15 Mars 1785



Coupe sur la largeur du pont, prise sur
l'axe de l'arche basse, ce pour montrer la
distribution des parapets.



Coupe sur la longueur du pont, prise sur son axe.



La première société concessionnaire du canal avait déjà subi de lourdes pertes financières. Plus encore pour un entrepreneur sans autre fortune que quelques propriétés foncières, l'entreprise paraissait plutôt risquée. D'aucuns ne se privaient pas d'émettre de sérieux doutes sur les moyens de Guyenot pour financer son projet. Avec ses seules ressources, il lui était impossible de mener à bien une infrastructure aussi coûteuse à aménager. En rachetant les droits des anciens sociétaires, Guyenot avait grevé par anticipation les revenus du canal par des rentes en faveur du comte Regnault de Saint-Angéli, M. Derecq, M. Jars et de M. Hamelin, sans compter les 69 500 francs qu'il devait à Grignet.

Le coût considérable des travaux

Indépendamment des frais engagés par Guyenot pour réunir la concession sous son seul nom, le chantier engloutissait des fonds considérables. Il avait fallu construire cinq écluses pour racheter la pente et gagner l'étiage des basses eaux de la Seine, afin de rendre le canal navigable en toute saison. Le tronçon entre le pont d'Essonnes et la confluence avec la Seine à Corbeil avait été excavé à main d'homme, dans des terrains qu'il avait fallu racheter au préalable. Depuis le pont d'Essonnes jusqu'au moulin Galant, la construction d'une écluse à l'île d'Angoulême ainsi que les travaux d'excavation s'étaient révélés très coûteux.

Pour la seule première moitié de l'année 1806, la dépense des ouvrages s'élevait à 2 989 livres. En 1810, les travaux jusqu'à l'écluse de Villabé avaient coûté près de 900 000 francs ; les travaux à réaliser pour joindre la Ferté-Alais étaient estimés à quelque 695 000 francs sans compter la fourniture des matériaux.

Le devis général des travaux se chiffrait ainsi à plus de 3,6 millions. Pour réaliser quelques économies, Guyenot avait songé à faire fabriquer dans ses forges les éléments métalliques des écluses. Après plusieurs essais infructueux au Manois (Haute-Marne), Guyenot confia finalement à Verrat le soin de les façonner dans son fourneau de Dommartin [le-Franc], mais cette commande lui revint fort cher.

Recapitulation	
Les dépenses de la construction de Corbeil à Orléans pour le pont de la Ferté-Alais et autres ouvrages	68,879
Les dépenses de la Navigation depuis Corbeil à la Ferté-Alais devant faire	252,840
Les dépenses de la Navigation de Malesherbes à la Ferté-Alais devant faire	252,840
Les dépenses de la Navigation de Malesherbes à Corbeil devant faire	402,000
Les dépenses de la Navigation depuis le pont de la Ferté-Alais devant faire	281,665
Les dépenses de la Navigation du Canal de partage devant faire	979,885
Les dépenses de la Navigation de la Seine de partage et de flottage devant faire	780,800
Les dépenses de la Navigation de la Seine de partage devant faire	671,800
Les dépenses pour le flottage de la Seine de Corbeil devant faire	66,900
Total général des dépenses à faire pour la Navigation de la Seine à Orléans et la Seine à Corbeil	3,662,662

Assemblée tenue à Paris pour la Navigation de la Seine de Corbeil à Orléans et de la Seine à Corbeil le 28 mai 1808. Jars, Hamelin, Derecq, Regnault de Saint-Angéli, Guyenot, Grignet, etc.

Les frais de contentieux

Au coût de la construction de l'infrastructure elle-même vint s'ajouter le prix exorbitant du contentieux ; malgré les mises en garde de ses amis qui l'incitaient à ne pas multiplier les litiges, notamment à cause de la publicité fâcheuse qu'ils entraînaient, Guyenot accumula les procédures et de facto les débours. Il se retourna d'abord contre les actionnaires de la précédente compagnie, réclamant à Grignet le remboursement de l'acompte de 10 000 francs versé pour l'acquisition de ses parts dans le canal, sous prétexte qu'il n'avait pas obtenu la radiation de quatorze inscriptions au bureau des hypothèques de Corbeil. En 1810, à la requête de M. Lepage et des frères Jean-Nicolas et Joseph-Edme Goujon, entrepreneurs et créanciers de la première société du canal, Guyenot fut sommé de déposer à la caisse

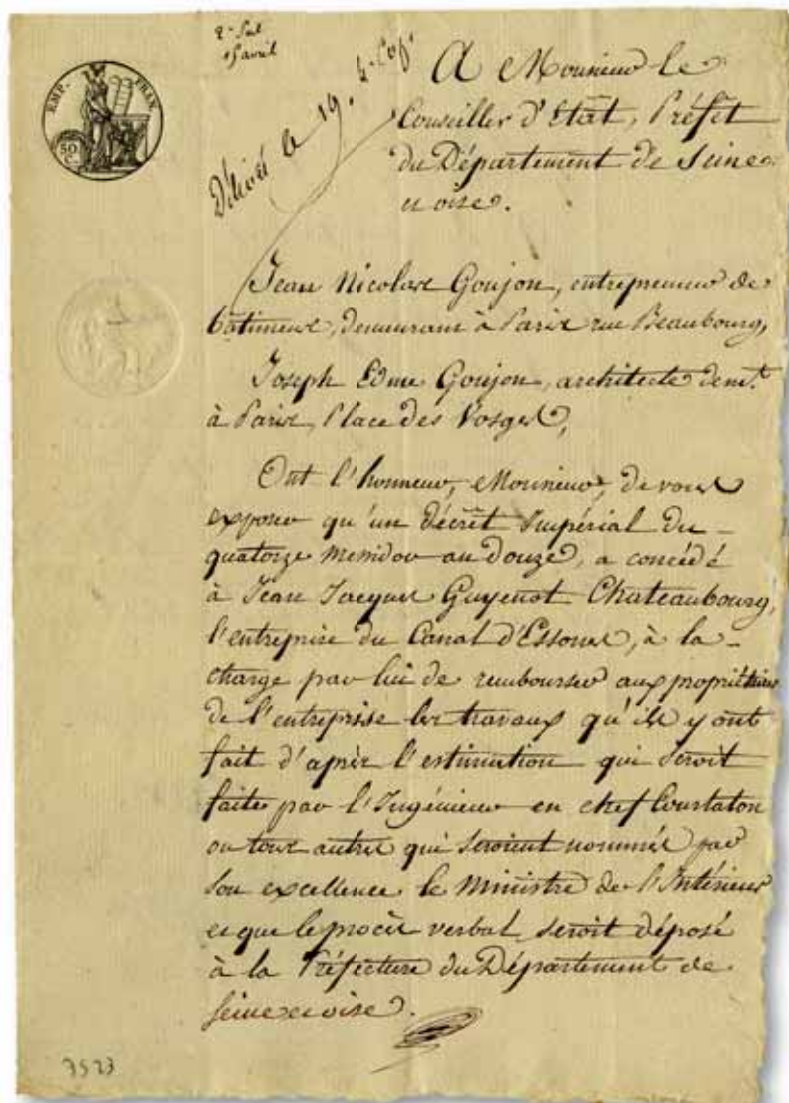
▲ Devis récapitulatif des travaux du canal de l'Essonne, 28 mai 1808. Archives nationales, Paris, T 1123/56-57.

d'amortissement la somme de 119 556 francs, correspondant à la valeur du canal estimée par l'ingénieur Courtalon.

Il se retourna ensuite contre ses anciens associés, Paisselier puis Dereq, auquel il contesta le titre d'inspecteur général du canal et les appointements y afférant. Il attaqua également en justice plusieurs entrepreneurs de travaux (Etienne Bureau, Jean-François Marteau, Gabriel Mouzat, Pierre-Louis Halley) et le géomètre Etienne Auger qui avait présidé à la confection des plans du canal de l'Essonne. Il eut par ailleurs des démêlés avec plusieurs riverains ainsi que des propriétaires de moulins ou d'usines situés en aval de la rivière, à commencer par le gérant de la fabrique des poudres à Essonne.

Le nombre des procédures en cours était tel que Guyenot avait confié dès 1804 à Charles Gayard, avoué au tribunal de première instance du département de la Seine, la direction générale des affaires contentieuses du canal.

▼ Contentieux entre les frères Goujon et Guyenot de Châteaubourg à propos de travaux non payés, 14 avril 1808. AD91 7S/23.



À compter de 1810, cette fonction revint à Jean-Joseph-Ange Godefroy, un ancien employé à la vérification des assignats. Pour accélérer les procédures autant que pour économiser les débours, Guyenot n'eut de cesse de réclamer l'arbitrage administratif du préfet, plutôt que de recourir à la voie judiciaire.

Un ultime procès l'opposa à Claude Coste, le propriétaire de la maison qu'il louait depuis septembre 1804 à Essonne, pour abriter le siège de l'administration du canal : aux abords de cette maison, qui présentait l'avantage d'avoir une issue sur la voie d'eau, Guyenot voulait construire un port d'abordage et une anse de retraite à l'intersection avec la grande route de Fontainebleau qui traversait le bourg d'Essonne. M. Coste lui réclamait des appointements pour les fonctions de conservateur temporaire du canal que Guyenot lui aurait déléguées. En retour, Guyenot l'accusa d'avoir subtilisé des bois de charpente et des matériaux entreposés dans la maison du canal. L'irrégularité de Guyenot à régler le loyer de cette maison lui valut, au début du mois de juillet 1810, la saisie des effets qui y étaient entreposés. Il interjeta appel du jugement, en invoquant le fait que ces matériaux ne pouvaient être vendus, avant d'être finalement expulsé en 1813. La multiplication des procédures et leur publicité contribuèrent assurément à ternir le crédit de l'entreprise.

La concurrence des usages

Si le projet du canal de l'Essonne présentait d'incontestables avantages économiques, il heurtait aussi de plein fouet les intérêts de certains usagers de la rivière : avant de devenir l'objet d'un projet de canalisation, l'Essonne était en effet le support de diverses activités (forges, papeteries et moulins) qui exploitaient sa force motrice. Cette nouvelle liaison ne pouvait donc qu'engendrer des conflits d'usages entre des acteurs qui, à des titres divers, contestaient la priorité accordée à la navigation. On a vu qu'au projet de Guyenot d'aménager de longs sas capables de faire passer dix bateaux à la fois chargés de tourbe ou de pavés, les propriétaires des usines riveraines opposaient la nécessité de garantir un débit suffisant pour le travail de leurs moulins indispensable à l'approvisionnement de la capitale. Pour sa part, Guyenot eut maille à partir avec plusieurs riverains propriétaires d'usines. La construction d'une roue supplémentaire au moulin du Ronfleur risquait de faire baisser le niveau des eaux ; la transformation d'un moulin

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

EXTRAIT DES REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS DES CONSULS DE LA RÉPUBLIQUE.

Paris, le 17 Fructidor, an 9 de la République française, une et indivisible.

LES CONSULS DE LA RÉPUBLIQUE, sur le rapport du Ministre de l'intérieur, le Conseil d'état entendu,

ARRÊTENT :

ARTICLE I^{er}

Le Ministre de l'intérieur nommera deux Commissaires chargés de dresser, dans vingt jours pour tout délai, procès-verbal de l'état actuel de la rivière de Juine dans tout son cours, de l'état des moulins et usines y existants, afin de constater, aux termes de l'article I^{er} de l'arrêté du Gouvernement du 19 vendémiaire an 6, s'il existe, 1^o des ponts, chaussées, digues, écluses, usines, moulins, plantations, usines à la navigation, à l'industrie, au dessèchement ou à l'irrigation des terres; 2^o s'il existe des établissements de ce genre, des batardeaux, pilotis, gonds, portées, murs, amas de pierres, terres, fascines, pêcheries, filets dormans et à mailles serrées, réverbères, engins permanents, et tous autres empêchemens nuisibles au cours de l'eau.

II.

Ces Commissaires se feront représenter, aux termes de l'article III du même arrêté, les titres de propriété desdits moulins et usines, s'il en existe, s'en feront donner copie, et constateront les clauses et conditions auxquelles la construction desdits moulins et usines aura été autorisée; s'il n'existe pas de titres ou concessions, ils en feront mention.

III.

Les mêmes Commissaires vérifieront, 1^o si la rivière de Juine est fluviale et peut devenir navigable; 2^o en cas qu'un flottage y fût établi, quel dommage il en résulterait pour les usines construites en vertu d'un titre légal; 3^o s'il existe des bois qui puissent être transportés sur les bords de la Juine pour y être flottés; à quelle distance sont les bois de ladite rivière, et quelle en est l'étendue.

IV.

Ces Commissaires entendront, s'ils en sont requis, 1^o les propriétaires de moulins et usines, et tous autres individus intéressés au cours d'eau de la Juine ou des rivières y affluentes; 2^o les citoyens qui réclament l'établissement du flottage; 3^o les Officiers publics chargés de la surveillance de la navigation et des approvisionnemens de Paris.

Ils consigneront les observations et réquisitions qui leur seront faites; dans leur procès-verbal; ils exprimeront ensuite leur avis; à l'effet de quoi toutes les pièces actuellement existantes leur seront remises.

Ces citoyens ne pourront être pris parmi les citoyens qui, jusqu'à ce jour, ont donné leur avis sur cette affaire.

V.

Le Ministre de l'intérieur présentera, dans le mois, un rapport aux Consuls sur le tout, pour être par eux, le Conseil d'état entendu, statué ce qu'il appartiendra.

VI.

Le Ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Le premier Consul, signé BONAPARTE, Par le premier Consul, le secrétaire d'état, signé H. B. MARLY.

Pour copie conforme :

Le Ministre de l'intérieur,

CHAPTAL.

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR prévient les propriétaires d'usines et autres établissemens existans sur la rivière de Juine et ses affluens, les propriétaires riverains de ladite rivière, et en général toutes personnes intéressées directement ou indirectement à l'usage et à la distribution de ses eaux, qu'incessamment les Commissaires nommés en exécution de l'article I^{er} de l'arrêté des Consuls de la République, du 17 fructidor dernier, se transporteront pour procéder aux opérations prescrites par ledit arrêté. En conséquence, les propriétaires d'usines ou autres établissemens sont invités à se tenir prêts à justifier, à la première réquisition des Commissaires, des titres desdits établissemens; et tous les intéressés en général, à leur fournir les renseignemens propres à éclairer leur examen.

CHAPTAL.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE DE LA RÉPUBLIQUE. Vendémiaire an X.

◀ Extrait des registres des délibérations des Consuls de la République, 17 fructidor an IX. AD91 7S/1.

de tan en un moulin à farine ne manquerait pas de consommer un volume important du courant; la papeterie de M. Didot située en face de Villabé ne s'était pas équipée d'un déversoir comme le lui avait enjoint la préfecture; quant aux usines de M. Lhoste à Angoulême et à Robinson, elles ne respectaient pas le niveau d'eau normalement prescrit.

Guyenot n'hésita pas à s'ériger en représentant de l'intérêt public face à des usages concurrents et à des intérêts divergents. A Oberkampf qui sollicitait la destruction du batardeau de l'écluse Saint-Jean parce qu'il donnait accès à

la prairie de Saint-Jean (étendoir pour ses toiles), Guyenot opposa dans la requête qu'il adressa à la fin de l'année 1809 au préfet de Seine-et-Oise, M. de Laumont, pour faire casser l'arrêté rendu par le préfet et faire cesser les travaux de démolition, la légitimité de ses droits: « On observe que l'établissement de M. Oberkampf est une branche de commerce qui lui est particulière et que l'établissement du canal, d'une navigation si importante, est pour la chose générale, que d'après tous les principes, la chose particulière doit céder à la générale²³ ».

²³A.N. T 1123/52-53.

Comme pour toute concession, l'Etat se réservait le droit d'apprécier la solidité financière du soumissionnaire et de surveiller l'exécution des travaux. En 1809, Guyenot fut convoqué par M. Abrial, auditeur au Conseil d'Etat, pour justifier, plans à l'appui, la faisabilité du canal de l'Essonne et la solidité des moyens financiers. Le directeur général des Ponts et Chaussées, le comte de Molé, s'inquiétait quant à lui des lenteurs du chantier : « Je vois avec peine que depuis cinq ans, vous êtes même bien éloigné d'avoir rempli vos obligations, et qu'à l'exception de l'écluse d'Angoulême qui a été confectionnée par vous, la très petite partie du canal que vous avez ouverte sur une demie lieue seulement n'est encore qu'ébauchée »²⁴. Parallèlement, en novembre 1809, Grignet engageait une procédure pour se faire rétrocéder la concession du canal.

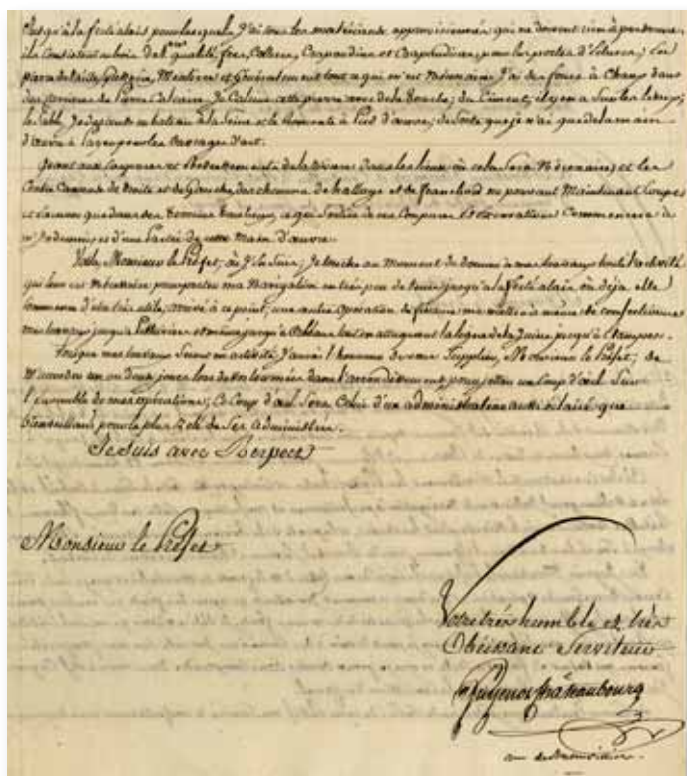
Les lenteurs du chantier

À la fin de l'année, Guyenot, menacé d'une éventuelle déchéance, s'activa à relancer le chantier du canal. Après une quasi-interruption des travaux au cours de l'année 1810, seules deux

lieues étaient navigables entre Essonne et Moulin-Galant, et six écluses terminées. Pour atteindre La Ferté-Alais, il restait encore à réaliser 12 265 toises (soit 23 303 m) de cours d'eau entre l'embouchure du canal de l'Essonne dans la Seine et la Ferté-Alais, à construire six écluses et à excaver²⁵ près de quatre lieues. En mai 1811, il pressa Antoine-François de la Chaussée, entrepreneur de travaux, d'établir des ateliers d'ouvriers et de profiter de la belle saison pour régulariser la taille des pierres, confectionner 450 toises de terrasses et poser les portereaux d'écluses jusqu'à Ronfleur. C'est finalement à l'architecte Victor Drouot, à Jean-Marie Cabiran (entrepreneur général des travaux), et à Jean-Baptiste Chevillard (garde conservateur de la navigation), que Guyenot délégua le soin de poursuivre les travaux.

Certains n'hésitaient pas à penser que l'impéritie de Guyenot était largement la cause d'un tel échec : « Il a un genre de voir, qui souvent est faux ; une manière d'opérer qui n'est point d'un administrateur comme cette opération l'exigerait. Il est trop incertain, difficile et surtout trop quinquex ; tantôt despote ennuyeux, et d'autres fois petit et sans moyens de défense. Il veut de l'économie, ce qui est bien ; mais il la raisonne et l'applique mal, et finit par dépenser plus qu'un autre ne ferait, sans faire mieux. Il décourage tout le monde »²⁶. Il est vrai que Guyenot suivait l'avancement des travaux pour l'essentiel à distance depuis Paris, ne s'autorisant que de rares visites sur le chantier ; à l'évidence, la propriété du canal lui importait davantage que le suivi des opérations. A sa décharge toutefois, il faut reconnaître que l'entreprise était titanique pour un seul homme, qui, de plus, manquait de compétences techniques en la matière. Mais la raison essentielle de son échec tient surtout à la défiance d'investisseurs potentiels.

L'emprisonnement pour dettes de Guyenot, que ses proches tentèrent de dissimuler en faisant croire qu'il s'était retiré à la campagne, ne fit que compromettre encore plus sérieusement les chances de trouver les fonds indispensables pour mener à bien la construction du canal de l'Essonne. Pas plus le projet de société anonyme avec M. Maugeret que l'association avec MM. Delaval et de Montizon n'eurent de suite. En 1812, Guyenot poursuivait ses démarches en vue d'une association avec deux provinciaux, M. Soulages et Jacques-Philippe Voyart, ancien

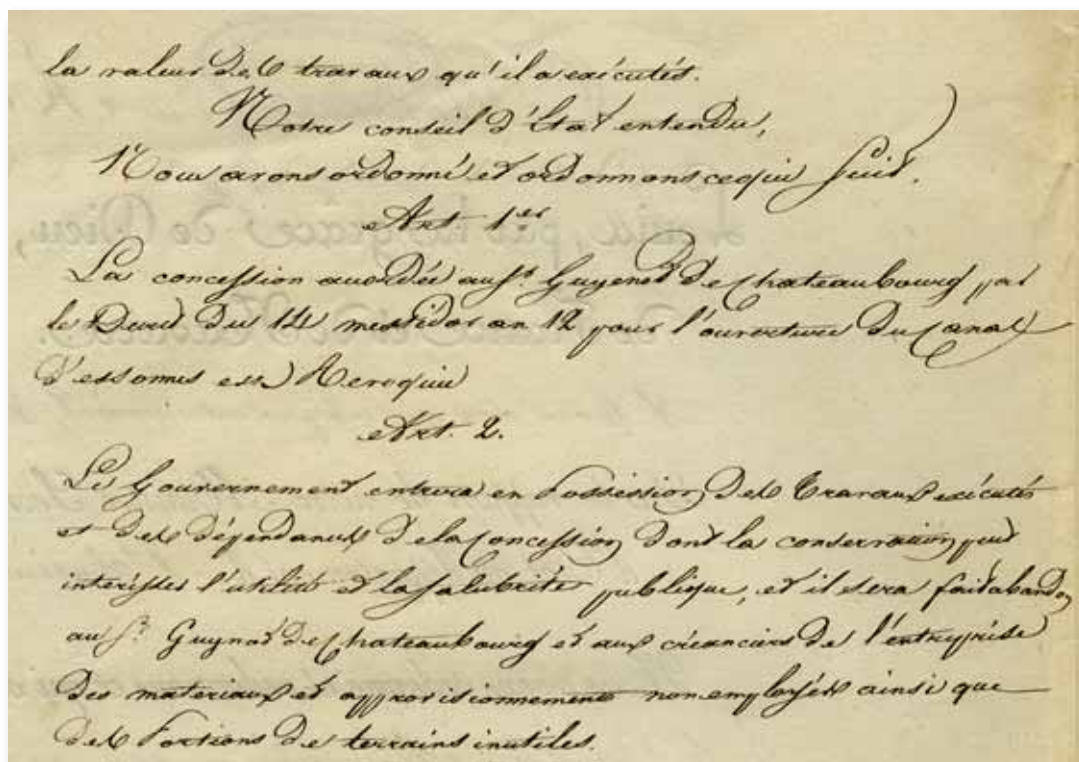


▲ Guyenot de Châteaubourg relate l'avancement du chantier dans sa lettre au préfet de Seine-et-Oise, 21 juin 1809. AD91 7S/23

²⁴ Lettre du comte de Molé (13 janvier 1810). A.N. T 1123/76.

²⁵ Etat des travaux qui restent à faire pour rendre la rivière de l'Essonne navigable jusqu'à La Ferté-Alais (11 septembre 1812) dressé par l'architecte Jaunez. A.N. T 1123/52-53.

²⁶ Lettre de M. Girard à Mme Guyenot (30 thermidor an XIII). A.N. T 1123/52-53.



▲ Révocation de la concession de Guyenot de Châteaubourg par l'ordonnance royale du 30 mars 1820. - AD91 7S/23.

administrateur général des vivres. A défaut de trouver des investisseurs français, il se flattait d'avoir intéressé à son affaire le chevalier Guillaume Amilia, attaché à la reine Caroline de Sicile, et Constantin de la Flèche, baron de Keudelstein et conseiller d'Etat du roi de Westphalie.

Le spectre de la déchéance

Le délai de prorogation de la concession du canal de l'Essonne arrivait à expiration le 1^{er} janvier 1812. Dans la correspondance qu'il entretenait avec sa fille, il n'eut de cesse de l'intéresser à ses projets et de lui faire miroiter les bénéfiques mirobolants que promettait cette entreprise. Il proposa à son gendre d'établir une maison de commission et d'entrepôt à Corbeil, qui le dispenserait d'acquitter des droits d'entrée sur l'expédition des marchandises parce qu'elle serait située au-delà de la banlieue parisienne. Devant la méfiance de son gendre et l'indifférence bienveillante de sa fille, Guyenot s'activa pour trouver de nouveaux associés et éviter d'être déchu de ses droits. Pressé de recouvrer une liberté indispensable à la poursuite de ses travaux, il s'associa à Pierre-Paul Detenre, directeur du bureau d'affaires et de correspondance générale de la rue Sainte-Avoye parisienne, et Mac-Curtain, commissaire des guerres : ces derniers, après s'être engagés non seulement à obtenir sa libération, mais encore à trouver les avances nécessaires

à l'achèvement du canal de l'Essonne, n'honorèrent jamais leurs engagements, malgré les sommations réitérées de Guyenot, Detenre ayant fait faillite.

A sa sortie de prison le 1^{er} septembre 1813, Guyenot, bien que ruiné et diminué physiquement, se remit activement à son projet de canal. Afin de surveiller l'avancement des travaux, il loua au hameau de Vaux-les-Pâtres (à Essonnes) la maison située sur une île qui avait appartenu jadis à Bernardin de Saint-Pierre. Dès 1815, trois sociétés concessionnaires - M. Julien, actionnaire du canal de Givors, M. Massé de Trémont, et MM. Voiart, Hachet et Pierre - se proposèrent de reprendre le chantier. Tout semble indiquer que M. Julien agissait pour le compte de Guyenot. Trois ans plus tard, un certain Lalanne demandait à son tour à être subrogé à la concession de Guyenot. En 1818, il se figurait une improbable association avec le duc d'Orléans.

Guyenot eut beau invoquer, pour justifier les retards du chantier, les modifications imposées par l'administration des Ponts et Chaussées au tracé de l'infrastructure, les destructions liées à l'invasion étrangère et même une cécité passagère, rien n'y fit. Jusqu'au dernier moment, il tenta d'échapper à l'infamie d'une déchéance. Il proposa ainsi de céder ses droits au roi en échange d'une indemnité. En vain. Sa concession fut révoquée en mars 1820.

Certaines, suivant le procès verbal de l'Expert nommé par moi de M^r le Conseiller d'Etat Proffé, l'un des procureurs de l'Etat de M^r le Tribunal de Corbeil; ce procès verbal est rapporté en note de son jugement du 3 Janvier 1818.

Ce sont, Monsieur Le Baron, les devastations faites par les deux armées qui bordaient les Palans d'Elbhone et de Erbeil, en l'année 1814. avant l'évacuation arrivée à Paris, de notre Régiment Souverain, et les tribulations de celles de Mars jusqu'à Juillet 1815 (pour les 100 jours) qui ont empêché, dès lors, la reprise et la continuation des Travaux de Canal d'Etoupe et qui fuirent les Déprédations des rivaux de la batte d'Elbhone, d'Antarguettes du Canal, parce qu'aux seuls jours de Marchandises, les uns et d'autres, et que les rivaux de la Haute Elbhone, en porter de Moutin Galant, se parurent tout à la Concurrence à cause de l'augmentation des prix de Transport qui les empêchent pour arrêter par terre, de leurs établissements jusqu'à Corbeil.

Je n'ai pu obtenir de faire savoir contra la malveillance que je développerai comme je le fis devant Monsieur Le Comte de Montalivet, l'un des premiers M^rs, eut les Dicitons Général des ports et Chaussées et de la Navigation intérieure de son lequel, dans une assemblée générale du Conseil des ports et Chaussées, en 1809, on se prêtait à l'exécution du Décret du 19 novembre 1807, les plans, devis, Nivellement du Canal, depuis la Seine à Erbeil jusqu'à la Seine à Orléans. il s'est dit, en Conseil, que les circonstances.

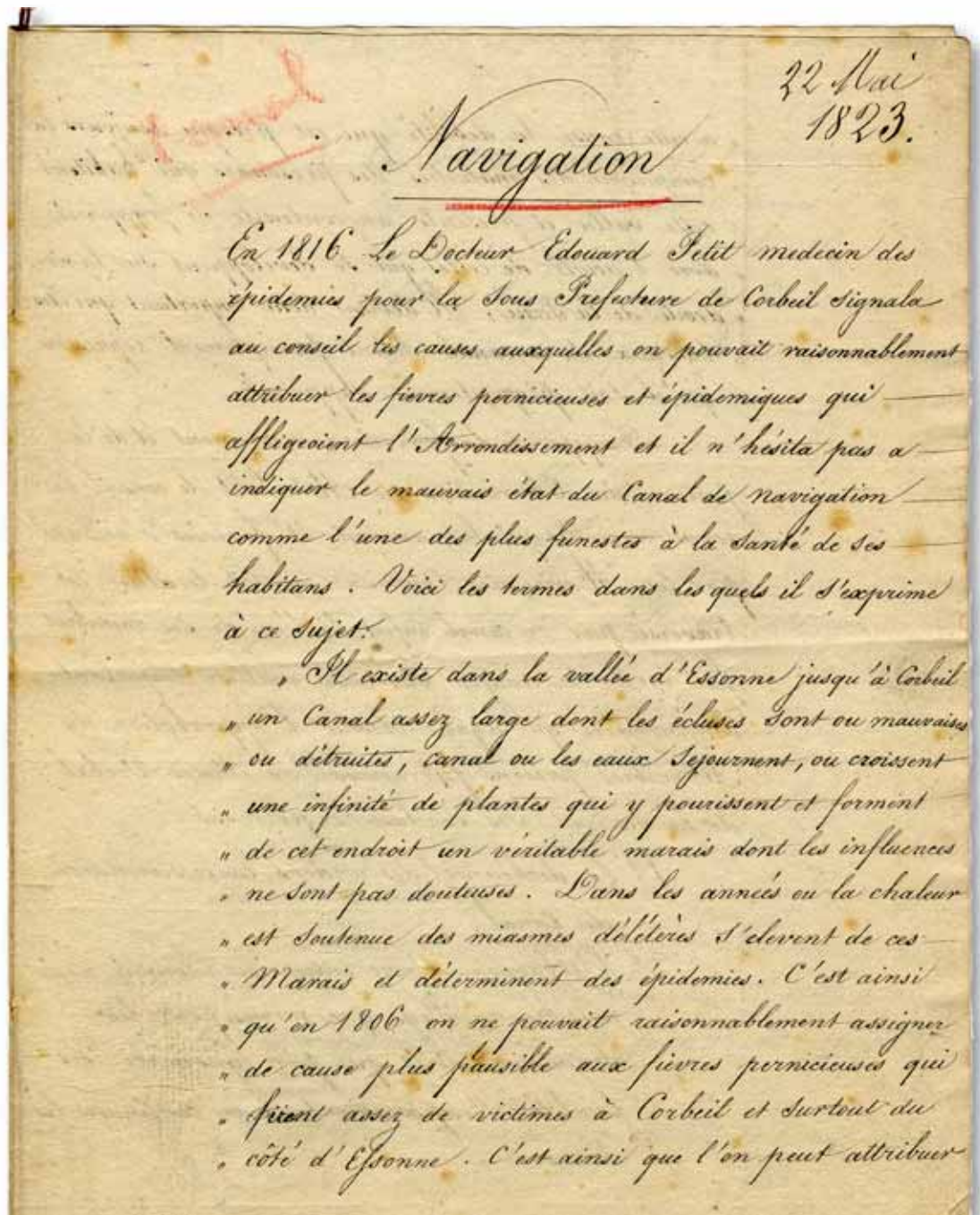
Connoissances que j'avais dans cette partie ne pourrais d'acquiescer pourvu d'un de Chatel et de Médiation.

Monsieur Le Duc de France Comte Nozé, cy-devant Directeur Général des ports et Chaussées, m'a promis ses bontés et sa justice auprès du Roi, que j'ai invoqué comme mon protecteur.

En 1788, au mois d'Avril, je Cooperai à faire mettre dans la main de Monsieur Anjourn'hui noble Porteur de Montargues, le Domaine de la Chatellenie, Comté et Vicomté de Corbeil et leurs dépendances, par un Traité passé entre M^r C. et son M^r Lesuc de Nillyoy qui n'auroit que l'usage; j'ai le prout dans l'Ambassade d'un bon en un autre et j'ajoute par M^r Cromont, Signé de la main de Monsieur le Duc de Nozé.

Corbeil selon moi, aujourd'hui Domaine privé dans la main de Monsieur Montargues, je ai déposé entre Monsieur Dandré, Antendant des Domaines et Forêts prises de la Châtellette; plusieurs terre Dicitons qui ne pouvaient être d'exploiter de ces Domaines, tels le sujet d'un moulin, dans un temps plus opportun, par suite, compris dans la Suppression des Clubs indépendants de la Seine et d'Assemblée à l'Assemblée nationale de la Révolution et cela par la seule qualité de Domaine de l'Etat, un de ces Dicitons n'a point de Nelliger pendant ce temps d'ans, dans les mains de la maison de Nillyoy,

dépense
de la somme



22 Mai
1823.

Navigation

En 1816. Le Docteur Edouard Jélit medecin des epidemies pour la Sous Prefecture de Corbeil signala au conseil les causes auxquelles on pouvait raisonnablement attribuer les fievres pernicieuses et epidemiques qui affligoient l'Arrondissement et il n'hésita pas a indiquer le mauvais état du Canal de Navigation comme l'une des plus funestes à la santé de ses habitans. Voici les termes dans les quels il s'exprime à ce sujet:

„ Il existe dans la vallée d'Essonne jusqu'à Corbeil
 „ un Canal assez large dont les écluses sont ou mauvaises
 „ ou détruites, canal ou les eaux sejourment, ou croissent
 „ une infinité de plantes qui y pousissent et forment
 „ de cet endroit un véritable marais dont les influences
 „ ne sont pas douteuses. Dans les années ou la chaleur
 „ est soutenue des miasmes délétères s'elevent de ces
 „ Marais et déterminent des epidemies. C'est ainsi
 „ qu'en 1806 on ne pouvait raisonnablement assigner
 „ de cause plus plausible aux fievres pernicieuses qui
 „ firent assez de victimes à Corbeil et surtout du
 „ côté d'Essonne. C'est ainsi que l'on peut attribuer

Nécessité du comblement
 du canal de l'Essonne pour des
 raisons sanitaires, mémoire 1823.
 - AD91 7S/23

Vente et comblement du canal

Le canal fut mis en vente en 1819 en seize lots à la suite de la saisie effectuée en faveur des héritiers Goujon qui avaient entamé une procédure contre la fille de Guyenot. L'adjudication n'eut cependant pas lieu. En 1823, le sous-préfet de Corbeil demanda le comblement du canal de l'Essonne pour des raisons de santé publique. En 1832, les parties abandonnées de l'ancien canal furent mises en vente à la condition que les acquéreurs en assurassent le comblement dans un délai de trois ans. Huit lots furent vendus le 13 décembre de la même année à l'audience des criées du tribunal de Corbeil³⁰. Il fallut attendre 1845 pour que

les écluses soient démolies. Laisse à l'abandon pendant plusieurs décennies, le canal fut comblé à la fin du XIX^e siècle pour aménager les allées Aristide Briand et y construire des lotissements.

L'écluse de Robinson, unique vestige de ce canal avorté, est aujourd'hui intégrée au stade nautique d'entraînement en canoë-kayak de Robinson. Quant à Guyenot de Châteaubourg, il a laissé son nom à un parc de la commune d'Ormoiy.

Anne Conchon
 (Université Paris I - Panthéon - Sorbonne)

³⁰ AD91. 79J79/1



◀ Vue du canal avant son busage à Essonne, fin XIX^e siècle. - AD91 2F152/1093.



◀ Ancienne écluse du canal de l'Essonne sur le parcours de canoë-kayak de Robinson à Corbeil-Essonnes (2009). © Yves Morelle



◀ Allées Aristide Briand aménagées sur l'ancien tracé du canal de l'Essonne à Corbeil-Essonnes. Vue prise du théâtre (2009). © Yves Morelle

SOURCES

Archives nationales

Minutier central

- Étude LXVIII/647. Dépôt de conditions de société pour le canal d'Essonne (9 décembre 1791).
- Étude L 411. Conventions (7 juin et 17 décembre 1751).
- Étude LXVIII/701. Vente de M. Grignet à MM. Guyenot et Paisselier (18 brumaire an XI) du droit de construire le canal de l'Essonne. Vente à Guyenot et Paisselier (18 brumaire an 11) des biens et droits immobiliers dans la proportion de 242 6/00 dont M. Grignet est propriétaire.
- Étude LXXVIII / 727-728. Obligation et transport (23 février 1756 et 19 mars 1756) et Contrat de société (7 juillet 1756).

Sous-Série AD XIII. Travaux Publics et Ponts et Chaussées

- 11. Rapport lu le 3 février 1791 au commerce assemblé en la salle du Consulat d'Orléans sur le projet d'un nouveau canal d'Orléans à Paris proposé par MM. Gerdret, Grignet et Cie.
- Poncin, *Observations sur le rapport fait à l'Assemblée nationale, sur le projet de rendre navigables les rivières de Juine, d'Essonne et du Remard, et sur un nouveau canal à construire d'Orléans à Paris, présenté par les sieurs Dranci, Gerderet et compagnie* (1791)
- 12. *Pétition des entrepreneurs du canal d'Essonne à la Convention Nationale*, Paris, s.d.

Série D XIII. Comité d'agriculture et de commerce

- 1. Dossiers relatifs au canal de l'Essonne (1791-1793).

Série E. Conseil du roi

- E* 3666-3667 (1764-1766).

Série H⁴. Commission des péages

- Sur le canal de l'Essonne : H⁴ 3120, 3126 (1766-1809), 3183¹³ (1788-1812), 3186¹³ (1789-1811), 3197 (1790-1804) et 3203/2 (1791-1804).

Série F¹². Bureau de commerce

- F¹² 105, f^o 83-85. Délibération des députés du commerce (24 avril 1766).

Série F¹⁴. Travaux Publics

- F¹⁴ 692. Canal de l'Essonne (XVIII^e siècle).
- F¹⁴ 7090. Canal de l'Essonne (1791-1839).
- F¹⁴ 9971. Canaux.

Série T. Papiers privés tombés dans le domaine public

- T 194¹⁻² (séquestre des papiers de L.-P. de Noailles, duc de Mouchy). Titres concernant la navigation de la rivière de Juine (XVI^e-XVII^e siècles).
- T 1123¹⁻⁹² (séquestre des papiers J.-J. Guyenot) : sur le canal de l'Essonne, sous-cotes 8, 10, 13a et b, 51, 52-53, 55, 56-57, 61a, 67, 69, 70, 71-72, 73-74, 75, 76, 78-79, 80-81, 86, 88-89, 90-91.

Archives privées (Fonds Malesherbes)

- AP 399 520. Navigation sur l'Essonne et la Juine. Accord entre César de Balsac et Charles de Lamberville, auteur du premier projet de navigation sur la rivière de la Ferté-Alais (28 janvier 1633) ; projet du marquis de Tralaig (1750-1764).
- AP 399 586. Plan montrant la situation des divers moulins bâtis sur l'Essonne (XVII^e s.).

Archives départementales de l'Essonne

- 7 S 23. Canal de l'Essonne (1790-1825).
- 79 J 79/1. Canal de l'Essonne (1790-1838).

ENPC (École nationale des ponts et chaussées)

- Ms 1865. Mémoire instructif sur ce qui s'est passé jusqu'à présent au sujet du renouvellement du projet de rétablir la navigation des rivières d'Étampes et d'Essonne, par Dubois de La Rouance (1764). Extrait des pièces et mémoires concernant le projet de rendre navigables les rivières d'Essonne et d'Étampes, rapport mis au Bureau du commerce le 24 avril 1766 ; Lettre de Dubois de La Rouance (23 août 1766).
- Ms 2284. Lettre de M.-F. de Paule Lefèvre d'Ormesson à J.-R. Perronet (31 août 1767).
- fonds Prony 4.5371/C311. Instruction sur la navigation de l'Essonne, 1791.
- 8.5371/C311. Extrait de l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 7 septembre 1817 portant rejet d'une demande en concession du canal de Loire en Seine dit Canal d'Essonne.

BNF (Bibliothèque nationale de France)

- *Mémoire en réplique pour les ayants droit de feu Guyenot de Châteaubourg, dernier concessionnaire du canal de l'Essonne [la dame Le Blanc ou Chatelier, Julien Paques, puis les cessionnaires de celui-ci, les sieurs de Bast et Lemoine], défenseurs, contre la Compagnie des canaux d'Orléans et de Loing, S.A.R. Mgr le duc d'Orléans et S. Exc. le grand-chancelier de la Légion d'honneur, intervenans*, Paris, H. Balzac, s.d. [1824] [BN 4 FM 14899].
- *Mémoire pour la Compagnie propriétaire des canaux d'Orléans et de Loing, contre les ayants droit [sic] du sieur Guyenot de Châteaubourg. Questions relatives à l'ouverture du canal de l'Essonne*, Paris, Trouvé et Cie, s.d. [1827] [BN 4 FM 5175].
- LA LANDE (J. de), *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*, Paris, Veuve Desaint, 1778 ; fac.-similé, APAMP-Euroapping, Toulouse-Grenoble, 1996.
- MILET-MUREAU (Louis-Antoine), *Rapport sur la navigation des rivières de Juine, d'Essonne, du Remard, & sur le canal qui doit les joindre à la Loire, près d'Orléans*, Paris, Imp. Nat., 1791.
- *Réponse pour les ayant droits de Guyenot de Châteaubourg,... contre S.A.R. Mgr le duc d'Orléans, S.E. Mgr le grand-chancelier de la Légion d'honneur et autres actionnaires des canaux d'Orléans et de Loing*, Paris, J. Pinard, s.d. [1828] [BN 4 FM 6195].

BIBLIOGRAPHIE

- *Un canal, des canaux*, Paris, Caisse nationale des monuments historiques et des sites, 1986.
- CACHAU (Philippe), *Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, dernier des Mansart*, thèse, dir. M. Rabreau, Université Paris I, 2004.
- CONCHON (Anne), *Guyenot de Châteaubourg ou le commerce des relations*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2009.
- DUCHON (Nicole), « Jean-Jacques Guyenot de Châteaubourg, le démolisseur de Villeroy », *Mennecy et son histoire*, décembre 2006, n° 89-90, pp. 13-32.
- DUFOUR (A.), *Notice pour servir à l'histoire de Corbeil. Le canal de Châteaubourg de la Seine à la Loire*, s.l., 1887.
- PINSON (Paul), « Recherches sur la navigation d'Étampes à Corbeil », *Bulletin de la société historique et archéologique de Corbeil, Etampes et du Hurepoix*, 1899, pp. 119-158.
- TEEKMAN (Alice Hermine), « L'état des canaux, les canaux de l'État. L'État royal, l'État impérial, l'État républicain », *Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, déc. 2005 (54).

Archives départementales de l'Essonne
Domaine départemental de Chamarande
Rue du Commandant Arnoux
91730 Chamarande

Tél. : 01 69 27 14 14
Fax : 01 60 82 32 12
Courriel : archi91@cg91.fr
www.essonne.fr
www.archives.essonne.fr



Essonne
LE CONSEIL GÉNÉRAL