

RECHERCHES

SUR LA NAVIGATION D'ÉTAMPES A CORBEIL

DEPUIS LE XV^e SIÈCLE JUSQU'À SA SUPPRESSION EN 1676

*Suivies d'un exposé historique des tentatives faites au XVIII^e siècle
pour son rétablissement, d'après des documents inédits.*

Lorsque notre compatriote, le savant docteur J. Bourgeois, publia en 1860 son intéressante et curieuse brochure devenue très rare, intitulée : *Quelques recherches sur le Port d'Etampes*, il s'est empressé de reconnaître que son travail était incomplet, et il ajoutait que par suite de recherches actives on arriverait à découvrir des pièces importantes susceptibles de résoudre certaines questions ténébreuses.

En effet, il était dans le vrai, car les documents manuscrits et imprimés qui se trouvent dans les archives et bibliothèques publiques et particulières que M. Bourgeois n'a pas connus (ses recherches n'ayant pas dépassé la ville d'Etampes qui, il faut le reconnaître, est excessivement pauvre en documents de toute nature), nous permettent de combler les lacunes qui existent dans son excellent travail.

Mais, comme nos recherches embrassent l'ensemble de l'histoire de la navigation d'Etampes à Corbeil, ce n'est qu'incidemment que nous nous occupons du port d'Etampes, afin de conserver à la monographie spéciale du savant docteur, cette saveur *sui generis* bien locale qui la caractérise et la fait rechercher des curieux.

I

Avant la domination romaine, toute la Gaule n'était, pour ainsi dire, qu'une immense forêt entrecoupée de quelques clairières, qu'habitaient les peuples celtiques. Les historiens anciens, notamment Pline et Tacite, ne nous laissent aucun doute à cet égard. De grands cours d'eau y entretenaient une humidité qui favorisait le développement des arbres et formaient de nombreux marais. Jules César parle fréquemment des forêts qui servaient d'habitation et de défense à ses adversaires.

A cette époque le *pagus Stampensis*, qui représentait le territoire d'une cité, ou une partie seulement de ce territoire, existait depuis longtemps, et Etampes, *Stampæ*, qui lui a donné son nom, était le chef-lieu d'un petit clan gaulois (1).

Lorsque la Gaule fut soumise aux Romains, les vainqueurs s'empressèrent d'établir des grandes voies stratégiques de communication pour relier entre eux les postes militaires chargés de la défense du territoire occupé. Mais ils firent plus : dans un but politique et aussi par intérêt, ils défrichèrent un grand nombre de forêts, foyer du druidisme qu'ils voulaient faire disparaître, et encouragèrent l'agriculture par tous les moyens qui étaient en leur pouvoir. C'est à eux, dit M. Dramard, que l'on doit la mise en culture de la Beauce dont ils apprécièrent vite la valeur.

Les Gaulois, par la suite, devinrent romains par le contact avec la civilisation des vainqueurs, et le commerce dans la Gaule prit alors une grande extension et s'empara du cours des fleuves et de leurs embouchures, voies de transport plus commodes, alors que les routes étaient avant tout des voies stratégiques.

Etampes était alors traversé par la voie romaine de Paris Orléans, dont le point intermédiaire était *Salioclitā* (Saclas), et arrosé par la Juine, la Louette, la Chalouette, le Juineteau et autres ruisseaux qui ont disparu, rivières sur lesquelles nous reviendrons.

D'après M. Cochery (*Origine et formation du nom des lieux*) le nom d'Etampes, contrairement aux opinions émises par D. Fleureau et MM. de Montrond et Dramard, viendrait du mot latin *Sta-*

(1) E. Dramard. *Notice historique sur l'origine de la ville d'Etampes*, p. 11.

pula, *Stapulæ*, qui a la double signification d'entrepôt, c'est-à-dire d'*endroit* où l'on apporte les marchandises pour les vendre, et d'*étapes*, c'est-à-dire lieu désigné pour la halte, le repos, chaque fois que les troupes se rendent d'une ville dans une autre. Quelle que soit l'interprétation qu'on adopte, l'une et l'autre sont également applicables à une localité située sur une voie romaine importante, et à mi-chemin entre deux centres relativement considérables, tels que Orléans et Paris.

En effet, par sa situation dans la vallée traversée par la voie romaine conduisant à Lutèce, Etampes devait être l'entrepôt des denrées et marchandises de la Beauce. Aussi il y a lieu de croire avec M. H. Leproust, qui a publié dans le *Réveil d'Etampes*, en 1897, plusieurs articles très intéressants sur cette ville, que les Romains dans le tracé de la grande route n'avaient pu se dispenser de la mettre en contact avec le point terminus de la navigation de la Juine et en avaient fait un port d'embarquement, qui vraisemblablement était situé sur cette rivière entre le moulin du Bourgneuf et celui des Fontaines.

Pour étayer sa thèse, il déclare ce qui suit : « Comme seules indications et encore indirectes, il y a deux noms de rues et un nom de champ tier : la rue de Coquerive, qui pourrait rappeler le souvenir des cuisines publiques où les bateliers, les débardeurs, la population flottante pouvaient se procurer une nourriture toute préparée. Le mot Coquerive, de *Coquinarum ripa*, signifie rivage de cuisines. C'était le quartier des rôtisseries.

« La rue de l'Avaloir pourrait rappeler la descente vers le port. Enfin Vaudouleurs de *Vallus doliorum* (magasin de tonneaux), qui fut peut-être le Bercy d'Etampes; on sait que le vin et le blé étaient les objets du principal commerce d'Etampes.

« Quand le port fut ruiné, on oublia les barriques et des copistes inexacts écrivirent *Vallis dolorum* ou même *Vallis odoris* comme le bon Fleureau, ce qui n'était pas sans idée dramatique ou bucolique, mais mal fondé dans un sens comme dans l'autre ».

Malheureusement, ni documents écrits ni vestiges ne viennent corroborer la thèse vraisemblable soutenue par M. Leproust.

Après quatre siècles de prospérité, la Gaule fut envahie par les Barbares, qui dévastèrent les villes et les campagnes. Les champs furent abandonnés par les maîtres et les colons, et les Francks, qui étaient de grands chasseurs, s'emparèrent des terres cultivées qui se

couvrirent de bois. La Gaule redevint alors aussi sauvage qu'elle l'était avant la conquête romaine (1).

Cependant au V^e siècle, Etampes devait être le centre de transactions commerciales assez importantes pour nécessiter la fabrication de la monnaie. En effet, les relations d'une localité à l'autre étant très limitées et les communications devenant plus difficiles, les échanges se faisaient même au centre du pays, dans l'endroit qui en était le chef-lieu et dont le marché servait de débouché aux produits des environs. Cet état de choses a dû amener fatalement la suppression en partie de la navigation établie par les Romains.

Toutefois, cette navigation a dû subsister longtemps encore, malgré l'invasion des Normands et le régime féodal qui favorisa le reboisement du sol qui était soumis à la culture. Car en aval d'Etampes, c'est-à-dire à Auvers-Saint-Georges, elle existait encore au XIII^e siècle, ainsi qu'il résulte d'un texte des comptes généraux du roi Philippe Auguste, tiré des notes de M. de Montrond cité par M. Leproust :

« *Stamparum.* — *Pro ferratis ducendis de Auvers usque ad Meduntam C et XII s.*

Etampes. — Pour des fers à conduire d'Auvers à Mantes, cent douze sous. »

Avant d'aborder l'histoire de la navigation au XV^e siècle, sur laquelle nous avons des documents écrits, il est nécessaire de faire connaître les cours d'eau qui contribuèrent à établir le canal navigable d'Etampes à Corbeil.

Le principal, qui est la Juine, en latin *Junna*, prend sa source à Champbeaudouin à 2 kilomètres d'Autruy (Loiret). Après s'être appelée quelque temps la *Muette*, elle mêle ses eaux à un autre cours d'eau qui commence aux terroirs du Colombier et de la Coutellerie. Elle reçoit son nom d'un petit hameau nommé Juine, dépendant de la commune d'Autruy. Elle arrose dans son cours de 55 kilomètres environ les communes de Méréville, Saclas, Saint-Cyr-la-Rivière, Boissy-la-Rivière, Ormoy-la-Rivière, Etampes, Morigny, Etréchy, Auvers-Saint-Georges, Chamarande, Lardy, Bouray et Itteville. Elle se jette dans l'Essonne près la Poudrerie du Bouchet.

La Louette, en latin *Loa*, prend sa source à Obterre près la tour de Cenive, commune de Saint-Hilaire, arrose la commune de

(1) E. Dramard, *Notice historique*, p. 42.

Châlo-Saint-Mard et Etampes et se jette dans la Chalouette aux Portereaux. Son cours est de 8 kilomètres.

La Chalouette prend sa source à l'étang de Chalou, arrose la commune de Chalou-Moulineux, Châlo-Saint-Mard et Etampes, se réunit au Juineteau en amont du moulin du Port. Son cours est de 15 kilomètres.

Le Juineteau prend sa source à la fontaine Pizée à Vauvert, commune d'Ormoy-la-Rivière, arrose les communes d'Ormoy-la-Rivière et Etampes et se jette dans la rivière d'Etampes près du Port. Son cours est de 6 kilomètres.

La rivière d'Etampes, appelée aussi la rivière du Port, est formée par la réunion de la Chalouette et du Juineteau. Elle commence près du Port au dessous du moulin de Coquerive, et se jette dans la Juine à Morigny.

II

On a vu plus haut que, sous Philippe Auguste, la navigation existait encore en aval d'Etampes, et y a lieu de croire qu'elle n'était pas entièrement supprimée lorsque les chevaliers de Saint-Jacques-de-l'Épée contruisirent un port derrière leur Commanderie. Mais malheureusement la date de cette construction est inconnue, car il n'existe, que nous sachions, aucun document qui en fasse mention. Il faut arriver à la fin du XV^e siècle, c'est-à-dire en l'an 1490, pour avoir une donnée certaine sur l'établissement de la navigation d'Etampes à Corbeil.

Voici ce que rapporte à ce sujet notre vieil historien Dom Basile Fleureau dans son précieux livre des *Antiquités d'Etampes*.

« Quelque temps après que Jean de Foix eut pris possession du comté d'Etampes, sachant qu'il n'y a rien qui attire davantage l'amour et la bienveillance des sujets envers leur seigneur, que de leur faire du bien, il fit une grâce bien considérable à ceux de la ville, en leur accordant le droit de port qu'ils n'avoient pas. L'un des meilleurs moyens d'augmenter les villes et de les rendre riches et opulentes, c'est d'y procurer l'abondance de toutes les choses nécessaires à la vie et au commerce, ce qui ne se peut faire que par le moyen des rivières qui facilitent le transport des marchandises qui sont celles qui l'entretiennent. Le Prévôt des marchands et les Echevins de Paris ayant considéré que la province de la Beauce est très fertile en blés qui se déchargent à Etampes, et que

leur grande et puissante ville en pourroit être abondamment pourvue, si le transport en étoit facile, jugèrent après plusieurs réflexions et consultations de personnes intelligentes, que ce transport pourroit être rendu facile, en rendant navigable la rivière d'Etampes, qui ne l'étoit pas. Ils s'adressèrent au roi et lui remontrèrent la commodité et l'utilité qui reviendrait à la ville de Paris de cette navigation. Sa Majesté souhaitant contribuer au bonheur de ses peuples, particulièrement de la ville capitale de son royaume, commanda aux habitants d'Etampes de faire en sorte de rendre leur rivière navigable, et en état de porter des bateaux jusques à Paris. Ceux d'Etampes voyant qu'il y alloit aussi de leur profit en cette entreprise, s'appliquèrent d'abord à détourner en plusieurs endroits le cours des ruisseaux qui se perdoient dans la prairie, ou s'écartoient en divers lieux, et les réduisirent en une rivière telle qu'on la voit présentement, et y firent faire plusieurs bateaux pour des marchandises. Voici les Lettres que Jean accorda à ceux d'Etampes pour le droit de port.

« Jean, par la grace de Dieu Roy de Navarre, comte de Foix,
« seigneur de Bearn, comte de Bigorre, d'Etampes et de Perdiac,
« vicomte et seigneur de Narbonne et Pair de France, à tous ceux
« qui ces presentes Lettres verront, Salut. Sçavoir faisons, que pour
« le bien et utilité de la chose publique de nostre bonne ville d'Es-
« tampes, comme sommes deüement acertenez; et pour le soulage-
« ment des marchands, qui chacun jour chargent et font mener des
« bleds, vins et autres marchandises, sur nostre rivière audit lieu,
« pour mener et conduire en la ville de Paris, Corbeil et autres
« lieux, Nous avons dit, décrété et ordonné, disons, décrétons et
« ordonnons, que le port, qui par nostre souffrance, aucunes années
« précédentes, a esté joignant l'Hospital Saint-Jacques de l'Epée
« lez nostre ville d'Estampes, sera approché et mis dedans nostre
« dite ville, ou jusques au fossé et rées des murs d'icelle, selon le
« bié, du cours d'eau qui ja a esté fait faire et parfondit à cette fin
« pour nos bien amez bourgeois, marchands et habitans de nostre
« ville d'Estampes, et au lieu le plus utile et convenable; et sans
« ce que dorénavant aucuns batelliers, nautonniers, marchands, ou
« autre après nostre dit port parachevé et mis en nature, puissent,
« et leur loise charger ou décharger ailleurs leurs dits bleds, vins
« et autres marchandises, sous peine de confiscation d'iceux, ou
« autres peines pour ce deües et accoutumées. Et pourveu aussi que

« pour nostre droit, entretenement et soûtenement d'iceluy port,
« ils nous seront tenus payer, ou à nos fermiers, pour chacun cha-
« riot quatre deniers parisis, pour chacune charette deux deniers
« parisis, et pour chacun cheval un denier tournois, chargez, et non
« autrement, sans préjudice toutefois de nostre droit de peage. Et
« tout ainsi qu'ils avoient accoustumé de payer audit port, lorsqu'il
« estoit joignant le dit Hospital Saint-Jacques. Si donnons en man-
« dement à nos Bailly, Prevost, Procureur et autres Officiers audit
« Étampes, ou à leurs Lieutenans ou Commis, et à chascun d'eux
« en son regard, que ces presens Édit et Ordonnance ils entre-
« tiennent et accomplissent et fassent entretenir et accomplir de
« point en point sans aucune difficulté : Et à ce faire et souffrir,
« contraignent et fassent contraindre tous ceux qu'il appartiendra
« par toutes voies et manières deuës en tel cas requises. En témoin
« desquelles choses nous avons signé ces présentes de nostre main,
« et fait sceller de nostre scel. Donné à Tours le XXVII jour de
« juillet 1490. Ainsi signé, Jean : et sur le reply, par le comman-
« dement de mondit Seigneur. J. Amorland.»

« Ces Lettres patentes n'eurent pas leur effet d'abord qu'elles furent accordées, et il se trouva beaucoup d'obstacles qui en retardèrent longtemps l'exécution, ce qui m'obligera pour donner l'intelligence entière de cette affaire de descendre jusques au temps du roy François I^{er}. La première difficulté fut qu'il falloit acheter des particuliers des prés, des jardins et des maisons pour les détruire afin de faire un canal et un réservoir, et y faire venir la rivière, et amasser de l'eau qui fût capable de porter les bateaux chargés, et pour faire une place convenable pour recevoir et conserver les marchandises.

« D'ailleurs le Commandeur de Saint-Jacques de l'Épée s'opposa opiniâtement à la vérification de ces lettres d'octroi de port, soutenant que le droit de port lui appartenoit privativement à tout autre, et qu'il ne pouvoit lui être ôté ni conféré à d'autres à son préjudice. Les habitants d'Étampes disoient au contraire que le Commandeur ne pouvoit rapporter aucune concession qui lui eût été faite du droit de port qu'il prétendoit. Et que ce n'étoit qu'une pure souffrance par laquelle il n'avoit pu acquérir ce droit, parce que c'est un droit de supériorité, qui dépend du souverain, et que s'ils l'avoient eu du comte de Foix, qui ne jouissoit d'Étampes que par la concession du roi, qui en étoit le souverain. Néanmoins le

roi Louis XII, ayant été depuis tuteur de Gaston de Foix, fils de Jean, son neveu, avoit en administrant le bien de ce pupille, approuvé tout ce que le père de ce jeune comte avoit donné et disposé dans le comté d'Étampes. Enfin le Commandeur fut maintenu par une sentence du Bailli d'Étampes de l'an 1514 en la possession de son droit de port, et les habitants déboutés de leur octroi.

« Les habitants appelèrent de cette sentence, relevèrent et poursuivirent leur appel au Parlement, où, après avoir obtenu du roi François I^{er} des Lettres confirmatives de leurs premières, en date du 17 décembre 1521, le Procureur général joint et reçu partie intervenante au procès, par arrêt du 23 décembre 1527, le Commandeur fut maintenu en possession du droit de port qui étoit établi derrière sa commanderie, d'y recevoir toutes sortes de marchandises pour y charger les bateaux, et aussi les bateaux chargés qui y seroient amenés pour les décharger, et de prendre par chaque charette qui y viendroit chargée de blé ou autre marchandise, ou qui chargerait les marchandises amenées dans les bateaux, deux deniers tournois, et deffenses aux habitants d'y apporter aucun empêchement. Les Maire et Échevins, pour les habitants, furent aussi maintenus au droit de port qui leur avoit été octroyé, depuis les fossés de la ville jusqu'à une ruelle descendant du bout du faubourg Evezard aux prés, avec pouvoir de faire embellir ce lieu là pour le divertissement et utilité publique, de conduire l'eau de la rivière de Juine dans le canal qu'ils avoient fait creuser, d'y pêcher ou faire pêcher à la cime ou tous autres sortes d'instruments servant à pêcher ; de le faire curer et nettoyer, quand ils le jugeroient nécessaire, d'aller et venir, de mener et ramener et faire conduire tant haut que bas par ladite rivière de Juine leurs bateaux, tant vuides que chargés de marchandises ; les tenir et faire séjourner depuis les fossés de la ville du côté de la porte Evezard jusqu'à cette ruelle, faisant séparation de la Commanderie (c'est le lieu des Capucins) et de l'héritage de l'ancien Pouville (c'est le jardin qui touche celui des Capucins), au quai des Sarrazins, proche Brunehault, au pont de la Barre, au moulin de Pierre Broust, et en tous autres lieux sur la rivière sans que ni pour cela, ni pour les marchandises, ils fussent obligés de payer aucune chose à qui que ce fût, excepté que ceux qui aborderoient au pont du Commandeur, payeroient le droit accoutumé. Voici le *dictum* de l'arrêt extrait de l'original latin, qui est gardé dans les Archives de la ville,

duquel j'ay obmis le surplus, contenant seulement les plaidoyers des parties ».

« Præfata curia nostra per suum judicium, sententiam et appellationes prædictas, absque emenda, et expensis hujusmodi causæ
« appellationes adnullavit, atque adnullat, et ex causa, et per idem
« judicium eadem curia nostra, quod dictus processus absque inquirendo veritatem factorum in dictis reprobationibus contentorum, bene judicari poterat declarando, prænominatas partes, videlicet prælibatum Dance, anticipantem in possessione, et saisina portus sancti Jacobi de Spada, juxta dictam illam de Stampis, in dicte flumine, seu riparia de Juine (1) situati, capellas sancti Jacobi de Spada ex una, et viæ qua progreditur ad magnum iter tendens parisiis partibus ex altera abutantibus, habendi : in possessione, et saisina omnes, et quascumque mercantias a mercatoribus in dicto portu navibus suis imponendas, navesque morcibus oneratas sive exoneratas ibidem applicantes, recipiendi : et de quacumque quadriga seu curru, blado, seu aliis mercantiis onerato addictum portum ad onerandum sive exonerandum naves applicante, duos denarios turonenses percipiendi aut levandi. In possessione, et saisina quod supradicti appellantes impedire non valeant, quominus dicti mercatores mercantias suas in dicto portu ducere libere, ac reducere, navibusque suis imponere, aut ab ipsis avellere, navesque suas mercantiis oneratas, seu alleviatis, aut exoneratas conducere, ac reducere in dicto portu, dictusque intimatus easdem ibi recipere, ac super unoquoque curru, ut dictum est, ibidem etiam applicante mercantiis oneranto duos denarios levare ac percipere possit. Prædictos vero Majorem, et scabinos dictæ villæ de Stampis appellantes, in possessione, et saisina loci fossarotum portæ Evrardi dictæ villæ situati, fossatis dictæ villæ ex una, et via tendenti ad prata de Stampis, partibus ex altera tenentis : ipsumque locum ad decorem, et utilitatem dictorum appellantium, et reipublicæ reparandi, et fortificandi : In possessione, et saisina aquam dictæ ripariæ de Juisne infradictum fossatum ducendi, aut ducere faciendi : indictoquo loco cum sagina, retibus, et aliis instrumentis piscatoriis piscandi aut pis-

(1) C'est une erreur ; ce n'est pas de la Juine elle-même qu'il s'agit, puisque ce port était situé sur le canal résultant de la Louette et de la Chalouette, lequel n'avait reçu qu'une faible partie de la Juine, c'est-à-dire le Juineteau, tandis que cette rivière poursuivait son cours artificiel, comme encore aujourd'hui, à l'autre extrémité de la prairie.

« cari faciendi eundemque locum curandi. In possessione, et sai-
« sina, eundi, et redeundi per dictam ripariam, seu flumen, vulga-
« riter de Juisne nuncupatum, ac mercantias, seu naves mercantiis
« oneratas, seu exoneratas, per idem flumen addictum locum seu
« pratum cuidam Joanni Massuë spectans, et pertinens, domuique,
« et Hospitali sancti Jacobi, vico inter medio ; et Cantiano Pouville
« ex altera tenens et ad alium locum vulgariter vadum Sarraceno-
« rum nuncupatum : super dicto flumine situatum, prope locum
« vulgariter Brunehault nuncupatum : in quo vado iter quo itur ad
« Molendino de Villemartin subsistit : nec non ad pontem vulgariter
« de la Barre, super eodem flumine etiam situatum a dicta villa de
« Stampis media leuca vel circa, distans : Et etiam ad locum Molen-
« dini vulgariter Pierre Broust, nuncupati ; et ad omnia, et quæcum-
« que loca super dicto flumine seu riparia situata, libere transfe-
« rendi, ducendi, et reducendi ad voluntatem seu libitum mercato-
« rum, absque tamen quod pro dictis mercantiis, sic, et in omnibus
« prædictis locis, et aliis, salvo prædicto anticipantis jamdicto portu,
« applicantibus, aliquis prædictis appellantis, aut aliis solvat ».

Cet arrêt fut mis à exécution par René Brion, conseiller, commis par la Cour à cet effet, en présence des maire et échevins, qui étaient alors Jean de Villette, maire, Jean Poignard, Mace Baudequin, Jean Guettard et Jean Girome, échevins, ainsi que les procureurs du commandeur Dance, alors en Italie avec Lautrec.

Quelques années plus tard, les propriétaires et fermiers des moulins situés sur la Juine, depuis le port d'Étampes jusqu'à Corbeil, ayant entravé la navigation par des usurpations et le mauvais entretien de la rivière, les marchands et bateliers qui la fréquentaient se plaignirent au Parlement qu'elle n'était plus libre et qu'elle déperissait faute de réparations.

Faisant droit à leur requête, et sur les conclusions du Procureur général, le Parlement rendit contradictoirement, le 1^{er} septembre 1543, un arrêt qui ordonna à tous les riverains, propriétaires et fermiers des moulins situés sur la rivière de Juine depuis Étampes jusqu'à Corbeil, de la faire curer et nettoyer, et d'y faire toutes les réparations nécessaires aux berges, moulins, écluses et portereaux, pour faciliter la navigation, conformément au procès-verbal de visite faite le 3 mai 1539 et jours suivants, par M^e Nicol Le Berruyer, conseiller en la Cour, en vertu d'arrêt de ladite cour du 3 septembre 1538, sous peine de privation des émoluments des dits

lieux, et d'une amende de dix marcs d'argent, et ce dans l'espace de deux mois seulement, à faute de quoi lesdits moulins et héritages seraient saisis et gouvernés par commissaires, par les mains desquels seraient baillés les deniers nécessaires pour faire les dites réparations. Et que toutes les autres réparations qui ne seraient point à la charge des riverains seraient faites aux dépens des Prévôt des marchands et Echevins de Paris pour les trois quarts et des Maire et Echevins de la ville d'Etampes pour l'autre quart, et leur fit défenses de mettre aucun empêchement à la navigation.

Voici les noms des parties en cause dans cet arrêt qui ne comporte pas moins de 65 pages in-quarto.

Les demandeurs sont : François Bidault, Claude Godin, Robert Leroy, Guillaume Lambert et Jean Beroust, marchands demeurant à Etampes.

Les défendeurs : Jean Guilbert, meunier du moulin de Gomier, Veuve Jean Gilbert Christophe Bazuel, meunier du moulin de Mennessy ; Pierre Nicolle, meunier du moulin de Goujon ; Laurent Chollet, Pierre Lelièvre, meuniers du moulin Galand ; Jean Lebeau, meunier du moulin Drappel ; Abel Budor, meunier du moulin d'Essonnes ; Antoine de Virenesse, meunier et seigneur du moulin de la Barre ; Fleury Wicardel et consorts, seigneurs du moulin de Pierre Broust (1) ; Claude de Gravelle, seigneur du moulin de Vaulx ; Jean Boursier et Guillaume Leclerc, seigneurs du moulin de Chagrenon ; M^e Raoul de Royer, seigneur du moulin de Selles ; Veuve Maurice Pasticier, Seigneur du moulin Richard ; Messire Louis de Rabodanges, chevalier, seigneur du moulin de Bouray ; François Chevrier, Yves Josselin et Jean Montfay, seigneurs du moulin de la Brière ; Guillaume de Violande, écuyer, seigneur du moulin Gomier ; les Chanoines, Chantre et Chapitre de Notre-Dame de Corbeil, seigneurs du moulin de Mennessy ; Vitard Masue, meunier du moulin Galand ; M^e Etienne Ferron, procureur en la cour, seigneur du moulin d'Angoulême ; M^e Guillaume Sevin, aussi procureur en ladite cour, seigneur du moulin de Drappel ; les Maîtres, Frères et Sœurs et commis au gouvernement de l'Hôtel-Dieu de Paris, seigneurs du moulin du Bouchet ; Claude Savignac, receveur dudit Hôtel-Dieu, seigneur du moulin de . . . ; Jean Jourdain, épicier demeurant à Paris, seigneur du moulin

(1) On voit que ce moulin existait déjà au commencement du XVI^e siècle.

d'Essonnes ; Jean et Pierre Les Couvreur, seigneurs du moulin d'Ormoy, et M^e Pierre de Valenciennes, notaire et secrétaire du roi, seigneur du moulin Galand.

Il faut croire que l'arrêt du Parlement cité plus haut ne fut pas exécuté entièrement, car en 1560, c'est-à-dire trente-trois ans après l'établissement du port, les bateaux dont la charge était de douze muids de blé et trente-deux poinçons de vin, étaient obligés de s'alléger ou de décharger dans le parcours du port jusqu'au gué des Sarrazins, faute de pouvoir naviguer en raison des embarras qui existaient sur la rivière et du peu de profondeur des eaux. Cela résulte d'un procès-verbal de visite, du 22 juillet 1560, fait à la requête des Maire et Echevins de la ville d'Étampes et au mandement de M. de Mesmes, seigneur de Malassis, conseiller du roi et maître des requêtes, par Michel Guereau, maître tailleur de pierres et maçon, Guillaume Larsonnier, Jean Ginet et Pierre Barbier, charpentiers jurés en la ville et bailliage d'Étampes (1).

Bien que les réparations eussent été faites, les bateaux qui descendaient la Juine ne pouvaient entrer dans la Seine, parce que le confluent était trop étroit et trop incommode. Ils étaient obligés de rester au-dessus de Corbeil, où l'on déchargeait les marchandises, pour les transporter ensuite par terre jusqu'à la Seine dans les bateaux qui étaient au bassin de Corbeil. Cette difficulté occasionnait nécessairement des dépenses considérables, retardait le service et exposait les marchandises au dépérissement sur le port de Corbeil ; aussi les habitants d'Étampes désirant depuis longtemps trouver un moyen de parer à cet inconvénient par un débouché facile de leur rivière dans la Seine, furent enchantés de voir qu'un ingénieur du nom de Charles de Lamberville se proposait de rendre navigable la rivière de la Ferté-Alais et d'ouvrir par ce moyen la communication de la Loire avec la Seine.

A cet effet, Lamberville, en 1634, présenta à Louis XIII un mémoire par lequel il sollicitait la permission de faire les travaux nécessaires pour établir la navigation entre Pithiviers et la Seine.

La permission lui ayant été accordée, les travaux commencèrent aussitôt et ils étaient aux trois quarts terminés lorsqu'il fut troublé par différentes oppositions, notamment par celle du marquis de

(1) J. Bourgeois, *Quelques recherches sur le port d'Étampes*, p. 22. Voir aux pièces justificatives.

Villeroy, seigneur engagiste du domaine de Corbeil. Après plusieurs arrêts et expertises favorables à son projet, de Lamberville fut autorisé, au mois de septembre 1642, à reprendre ses travaux qu'il poussa jusqu'à Augerville, mais ils furent arrêtés par sa mort arrivée à la fin de l'année 1643.

Le marquis de Villeroy profita de cette occasion pour demander en son nom la permission d'ouvrir le bassin de Corbeil. Les habitants d'Etampes, désirant toujours avoir le passage libre de leur rivière dans la Seine que leur promettait l'exécution du projet de Lamberville, lui en facilitèrent le moyen et lui proposèrent de faire faire à ses frais l'ouverture du bassin de Corbeil, avec portereaux et écluses nécessaires, capables de conduire les bateaux dans la rivière de Seine. Pour l'indemniser des dépenses qu'il ferait pour la construction et entretien desdits ouvrages, et de la perte qu'il pourrait souffrir dans ses domaines, ils s'engagèrent à lui payer 40 sols par chaque bateau chargé qui passerait sous le portereau de Corbeil, venant d'Etampes pour entrer dans la Seine.

Le marquis de Villeroy ayant accepté la proposition des habitants d'Etampes, ils consentirent, par acte du 9 février 1644, passé devant M^e Samson Portehors, notaire royal à Etampes, que le marquis de Villeroy obtint du roi le privilège de faire ces ouvrages à ses dépens, et le droit de lever le péage qu'ils lui offraient.

Le 24 du même mois, les habitants d'Etampes présentèrent requête au Conseil, conformément aux arrêts du Conseil des 30 janvier et 19 juin 1641, que lesdits ouvrages fussent faits aux dépens du marquis de Villeroy, et des propriétaires des portereaux sur toute l'étendue de la rivière de Juine. Qu'il plût au roi d'accorder le droit de péage qu'il lui plairait au marquis de Villeroy et autres propriétaires desdits portereaux, pour indemnité de frais de construction et entretien, ce qu'ils seraient tenus d'accepter dans trois jours, autrement qu'il leur fût permis de les faire faire à leurs frais, à la charge qu'ils leur appartiendraient en propriété, avec le droit qui serait accordé par le roi sur chacun bateau passant par ces portereaux.

Cette requête ayant été communiquée au marquis de Villeroy et aux Prévot des marchands et Echevins de la ville de Paris pour avoir leur réponse, le marquis de Villeroy consentit par la sienne à faire ouvrir à ses dépens le bassin de Corbeil, et élargir les écluses et portereaux qui lui appartenaient sur les rivières de Juine

et de la Ferté-Alais dans l'étendue de son marquisat, moyennant qu'il plût au roi, pour tout dédommagement, lui accorder quatre livres de péage par chaque bateau, tant en descendant qu'en remontant, et dix sols à chaque portereau, à la charge que le cours desdites rivières de Juine et de la Ferté, ne serait changé ni altéré de façon quelconque.

Le Prévôt des marchands et Echevins de la ville de Paris, dans leur réponse du 7 mars suivant, sans parler de la rivière de la Ferté-Alais, suppliaient le roi d'ordonner la construction des ouvrages sur la rivière d'Etampes aux frais et dépens du marquis de Villeroy.

Sur la demande faite par les habitants d'Etampes, intervint l'arrêt du Conseil du 16 avril 1644, qui permit au marquis de Villeroy de faire ouvrir à ses frais et dépens le bassin de Corbeil, et de faire faire et élargir les écluses et portereaux nécessaires dans l'étendue de son marquisat. Et pour le dédommager, tant des grandes dépenses qu'il serait obligé de faire pour ces ouvrages, que de leur entretien, et de la perte qu'il pourrait souffrir en ses domaines, il lui accorda le droit de percevoir trois livres par chaque bateau passant par le portereau de Corbeil, descendant chargé seulement, et de quelque lieu qu'il pût venir. Il enjoignit aussi à tous propriétaires des portereaux de les faire construire et élargir dans le mois, sinon, après ledit temps passé, permis au marquis de Villeroy de le faire, et accorda huit sols par chaque bateau passant chargé par lesdits portereaux, pour dédommagement des frais de construction et d'entretien. Fit de plus défenses de changer, innover et altérer en quelque façon que ce soit les cours des rivières de Juine et de la Ferté-Alais.

Cet arrêt fut suivi de lettres patentes du mois de décembre suivant, enregistrées au Parlement le 31 mai 1645, sur les conclusions du Procureur-général, et les avis des Prévôt des marchands et Echevins de la Ville de Paris, et des Prévôt et Echevins de Corbeil (1).

L'ouverture du bassin de Corbeil et la construction des portereaux nécessaires furent faites en suite de cet arrêt, en vertu duquel le marquis de Villeroy prétendit empêcher les associés de Lamberville de continuer l'ouverture du canal depuis le moulin et versoir

(1) Voir aux Pièces justificatives.

dit d'Angoulême jusqu'à la Seine en deçà de Corbeil. Mais après bien des débats entre l'opposant et le sieur Nicolas Charpy, l'un des associés, celui-ci, le 7 mai 1646, transigea de tous ses droits et prétentions avec le marquis de Villeroy qui, lui-même, les céda à un sieur Pastel, entrepreneur de bâtimens, lequel obtint une prolongation de délai de huit années par Lettres patentes du 13 mars 1658. Malgré cette remise, il abandonna les travaux commencés. De cette époque à l'année 1700, qui que ce soit n'a plus pensé à cette affaire.

La guerre de 1652 ayant ruiné la ville d'Etampes et les environs, les riverains du canal, bateliers, propriétaires et fermiers des moulins, négligèrent de faire les réparations nécessaires aux chemins de halage, portereaux et écluses, négligence qui rendit la navigation impraticable, de telle sorte qu'elle cessa complètement en 1676, ainsi que le constate le procès-verbal de visite dont nous allons parler.

III

En 1700, les Etampois s'apercevant que la cessation de la navigation leur causait un grand préjudice, cherchèrent par tous les moyens à la rétablir. Pour parvenir à ce but, ils commencèrent par faire faire, par les nommés Baudry et Guillemillot, une visite de la rivière depuis le port d'Etampes jusqu'à Corbeil, afin de se renseigner sur les travaux nécessaires à entreprendre et connaître en même temps les motifs qu'ils pourraient invoquer devant les pouvoirs publics en faveur de son rétablissement.

Voici un extrait de ce curieux document dont nous avons cru devoir conserver l'orthographe.

« Extrait de la visite faite par moy Estienne Baudry marchand à Estampes et Laurent Guillemillot, antien voiturier par eau d'Estampes à Paris l'espase de dix-huit années, qui ont veu et visité ladite rivière depuis le port d'Estampes jusqu'à Corbeil, où nous avons remarqué suivant nostre croiance tout ce qui manque au portereau et breche de ladite rivière.

« Etant au port d'Estampes, nous avons remarqué que, depuis le port jusque derrière les Capucins, il faut nettoier le millieu de la rivière et oster les pierres remuantes qui sont en icelle.

« Au quai de Morigny, au moullin de Pierre Brou, ou moullin de Vaux, à Chagrenon où autrefoiy il y a eu le moullin Goujon,

au moulin de Selle, au moulin Richard, au moulin de Gomet (?), au moulin de la Bruyère, au moulin de Lespine, au portereau du Bouchet, au portereau de la vieille rivière, au moulin Charion, au moulin de Menncy, au moulin d'Ormoy, au moulin Ronfleur, au moulin Galland, au moulin d'Angoulesme, au moulin d'Essonne, au moulin à poudre, aux ports de Corbeil, pour toutes ces localités, il faut retirer des pierres, couper des roseaux ou modifier les portereaux.

Après cette énumération de travaux à faire, les experts continuent ainsi :

« En 1692, 1693 et 1694, la Brie, la Champagne et autres endroits n'ont pu fournir des grains à Paris; on a dû recourir à la Beauce qui en a fait élever la cherté, ce qui auroit été contraire si ladite rivière d'Estampes avoit été en état de porter des batteaux (1).

« Il y a eu un arrest qui empesche les boulangers de Paris d'acheter du blé à Montlhéry comme ils le faisoient autrefois et qu'ils sont obligés de s'ecarter pour faire leur provision comme à Estampes, Dourdan et autres endroits. Si ladite rivière d'Estampes étoit navigable ils feroient mener sans doute leurs grains, à cause du grand nombre de moulins qui sont les plus forts qu'il y ait bien loin, comme on faisoit autrefoiy lorsque ladite rivière étoit navigable.

« Autrefoiy les moulins étoient loués de 14 à 15 cents livres, à présent 7 à 800 et mesme quelques-uns abandonnés que l'on donne à 150 livres afin de les remettre en valeur et quelques-uns ont été changés de moulin à farine en moulin à foulon et à tan.

« Les transports sont meilleur marché par eau que par terre. Ce qui coute à voiturer d'Estampes à Paris 30 sols ne coutera que 15 sols 4 deniers par eau pour aller jusqu'au quai Saint-Pol.

(1) A ce sujet, voici ce que dit de La Mare dans son *Traité de la police* : « Montlhéry est à présent l'un des plus forts marchés des environs de Paris; il s'y trouve ordinairement 300 muids de blé et quelquefois jusqu'à 4 ou 500. Ce ne sont pas les blés du pays qui produisent cette abondance, ce sont ceux que l'on y amène d'Estampes et de quelques autres lieux de la Beauce. Il y a environ 50 ans cette année 1706 que la petite rivière d'Estampes étoit navigable au moyen des écluses. Il y avoit toujours à Estampes en ce temps-là 30 ou 40 bateaux de 10 muids de blé chacun, faits exprès pour cette rivière, et qui arrivoient au port de la Tournelle à Paris. Ce blé étoit de là porté à la halle, et cela étoit d'un fort grand secours pour y produire l'abondance et y entretenir le bon marché. Depuis ce temps-là les écluses ont été rompues, la rivière ne porte plus bateau et les marchands de la Beauce amènent leur blé par terre et s'arrêtent à Montlhéry ». Liv. V. Titre XIV, chap. IX.

« Par le bon marché des transports on pourra mener à Paris : tuiles, chaux et sable d'Estampes, comme l'on faisoit, au temps passé, des bois qui sont aux seigneurs.

« Si une bonne commodité a esté négligée, cela a esté qu'en l'année 1652, à la gare d'Estampes, le faubourg Evezard ou estoit logé tous les gros marchands et commissionnaires, tous leurs logements fut mis par terre et tout fut brullé antièrement, mesme les basteaux qui estoient dans les ports furent aussi brullés et de plus donnoit beaucoup d'argent afin de les conserver par des sauve garde ce qui les ruina antièrement. Il y en a eu quelques uns qui ont emprunté quelque argent pour faire bastir quelque logement pour negotié comme par le passé et y metre des batteaux sur ladite rivière, qui ont toujours voituré jusqu'en l'année 1676 et pour lors il y avoit déjà de la difficulté, attendu que l'on avoit rossé (*sic*) le glacis des moullins à poudre qui rompt les basteaux et mesme beaucoup de breche à boucher ou se perdoit l'eau, et mesme quelques chacrins que l'on a fait mal à propos aux marchands comme il paroist par un arrest (1).»

En conformité de cette visite, les marchands de la ville d'Estampes à l'instigation d'un sieur Yvonnet dont nous parlerons plus loin, qui était l'âme de la future entreprise, adressèrent l'année suivante à la Cour du Parlement, une requête pour le rétablissement de la navigation de la rivière d'Estampes dite de Juine, laquelle est ainsi conçue :

« A Nosseigneurs du Parlement,

« Suplient humblement Nicolas Baudry, bourgeois et ancien échevin, Chrétien Ochereau, ancien échevin, Pierre Hardy, commissaire, Toussaint Fleureau, bourgeois, François Decuve, commissaire, Jacques Laumosnier, bourgeois, Thomas Petit, ancien échevin, Nicolas Baudry, receveur du domaine, Jacques Chevallier, Antoine Parizot, Etienne Baudry, Jacques Pepie, Jacques Desforges, Charles Chevallier, François Gaultier, Pierre Desforges, Alexis Desforges, René Hardy, Mathieu Baron, Jean de la Chasse, François Parizot, Pierre Pineau, Melun, Nicolas Paris, Antoine Chazotier, Jean Perrot, Jean Buisson, Pierre Martin, Pierre Dramard, Jacques Brizard, François Jacquet, Denis Perrot, Georges Brechemier, Louis Baudry, Désiré David, François Laurent, Fran-

(1) *Archives nationales*, F¹⁴, 692.

çois Voisot, Charles Perier, Charles Rivet, Etienne Rivet, Antoine Perrot, Louis Bondeau, Voltigen (?), Samson, Nicolas Tollet, Gédéon Gouvet, Nicolas Chevallier, Joseph Mainfroy, tous marchands et demeurant à Etampes.

« Disent que la rivière d'Etampes dite de Juine, qui flue et tombe dans la rivière de Seine en la ville de Corbeil, ayant ci-devant porté bateaux pendant un très long temps et étoit navigable dont les supplians et leurs prédécesseurs se sont servis de la navigation pour faire voiturer et apporter en la ville de Paris des provisions de bled, foin, bois, avoine et autres denrées. Par ce moyen le public en recevoit un grand secours qui leur donnoit celui de payer la taille que l'on impose annuellement ; mais depuis vingt années que la navigation de cette rivière a cessé par la négligence que l'on a eue d'entretenir le bassin de ladite rivière dans son lit ordinaire, les portereaux et l'écluse qui se trouvent sur elle, mais encore l'entreprise de quelques particuliers riverains qui ont fait faire plusieurs brèches, saignées et ouvertures pour en détourner l'eau et la convertir à leur usage et proffit particuliers contre la disposition des ordonnances de Sa Majesté, même contre ce qui a été jugé par arrest de la Cour du 1^{er} septembre 1543, rendu avec connoissance de cause à la poursuite de M. le Procureur Général, des maire et eschevins de la ville d'Etampes et plusieurs des propriétaires et fermiers des moulins qui sont sur la même rivière d'Etampes, et les sieurs le Prevost des marchands et eschevins de la ville de Paris, intervenans, par lequel entre autres choses, il est porté que tous les propriétaires des moulins seront tenus respectivement faire les entreténemens et réparations nécessaires pour la navigation de ladite rivière, et chaque propriétaire ou fermier lors sont dénommés et énoncés par le même arrest.

« Et attendu que depuis environ vingt ou vingt-cinq ans, les propriétaires et autres riverains de cette rivière ont négligé d'entretenir les réparations qui pour lors auroient été faites en exécution dudit arrest, et même qu'il y en a eu quelques-uns qui ont fait des brèches et seignées dans quelques endroits qui ont interrompu la navigation, ce qui fait un grand préjudice aux supplians et au commerce.

« Ce considéré, conformément audit arrest de 1543, ordonner que tous les propriétaires des moulins seront tenus de rétablir et faire faire les réparations nécessaires, mettre les écluses et

portereaux en bon état pour y passer les bateaux et nacelles » (1).

Cette requête n'eut aucune suite. Les guerres qui survinrent alors détournèrent de cet objet qui est resté dans l'oubli pendant cinquante ans.

Vers 1749, un certain marquis de Tralaigne, homme taré qui ne vivait que d'expédients plus ou moins honnêtes, fit la connaissance d'un sieur Charles Simon Yvonnet, avocat au Parlement, dont le père mort en 1732, avait eu, en 1701, l'intention de rétablir la navigation d'Etampes à Corbeil, ainsi qu'on l'a vu plus haut par la requête des marchands de cette ville, qui agissaient en son nom ; et pour y parvenir il avait recueilli tous les titres originaux et copies qu'il put rencontrer concernant l'existence antérieure de cette navigation.

Le sieur Yvonnet fils ayant fait connaître au marquis de Tralaigne qu'il possédait tous les documents laissés par son père et qui avaient servi de base à la requête présentée en 1701 par les notables habitants d'Etampes, et qu'il avait l'intention d'en faire usage pour son compte personnel, celui-ci par subterfuge parvint à s'en emparer.

Aussitôt qu'il fut en possession des papiers, et sans perdre de temps, il se rendit à Etampes en compagnie d'un sieur du Gourd. Or, comme celui-ci connaissait le comte des Barres, Grand Bailli et le chevalier de la Harche, il put se présenter aux maire et échevins pour obtenir les renseignements dont il avait besoin en se faisant passer comme auteur et chef de l'entreprise du rétablissement de la navigation.

A l'aide des titres qu'il avait enlevés par des moyens frauduleux, il forma une première société sous le nom de Sirmond, puis une deuxième sous celui de Bernard Lattier qui n'a subsisté que jusqu'en 1753, époque à laquelle le marquis fut emprisonné une seconde fois au For-l'Evêque en vertu d'une ordonnance des Maréchaux de France (2). Pendant sa détention une troisième société fut constituée avec un sieur Floquet, ingénieur hydraulique, auteur du canal de Provence et un sieur Darau, chirurgien du roi, qui jouissait

(1) *Archives nationales*, F 14 692.

(2) Le marquis de Tralaigne, qui était affilié à une bande de coquins, était un escroc de haute marque, comme il en existe beaucoup de nos jours parmi les cosmopolites, qui nous volent et nous ruinent.

alors d'une fortune brillante. Ils passèrent ensemble plusieurs traités dont le dernier est du 25 février 1756.

Les trois associés choisirent chacun un conseil : Floquet réserva le sien. Darau nomma le sieur Dubois de la Rouance, avocat. Tralaigne choisit le sieur Petit de Boulard, aussi avocat.

Mais pour éviter les ressentiments du sieur Yvonnet, et par acte du même jour, le marquis de Tralaigne le fit comprendre pour le premier et principal emploi et deux sols sur les cent vingt qui composaient le fond de l'entreprise.

Cette société se forma sous le nom du sieur Thomas Arnoult, architecte, qui n'était qu'un prête-nom et n'avait aucun intérêt dans l'entreprise. En 1757, celui-ci présenta une requête au Conseil d'Etat du roi, à l'effet d'obtenir les permissions et privilèges nécessaires pour rétablir la navigation sur la rivière d'Etampes et sur celle de la Ferté-Alais, avec laquelle la rivière de Remard vient se mêler. A l'appui de cette requête il joignit 1° une réponse aux objections qui lui avaient été faites sur la possibilité de ce rétablissement ; 2° des procès-verbaux de nivellement et de devis dressés le 8 août 1755 par l'ingénieur Bujon et Gigault de la Bedollière, entrepreneur des travaux du roi (1).

La même année, c'est-à-dire au moment où le sieur Arnoult sollicitait l'obtention de l'arrêt qui devait intervenir sur sa requête, les affaires du sieur Darau étant dans le plus grand désordre, il fut obligé de faire abandon de ses biens à ses créanciers. D'autre part, l'ingénieur Floquet vendit ses intérêts et se démit de la place de directeur général pour ne s'occuper que du canal de Provence (2). Quant au marquis de Tralaigne il vendit aussi les siens à une dame de Sainte-Colombe dont nous le verrons plus tard revendiquer les droits et il disparut.

En présence de ventes d'un privilège qu'on n'avait point obtenu, le Conseil d'Etat rejeta la requête du sieur Arnoult. Il ne restait de la société que les deux avocats conseils Dubois de la Rouance et Petit de Boulard que nous verrons plus loin intervenir pour leur compte.

(1) *Recueil des principales pièces concernant le rétablissement de la navigation sur les rivières d'Etampes et de la Ferté-Aleps*. Paris, 1757, in-4°, carte.

(2) Il s'agissait d'un canal de navigation et d'arrosage, de Mirabeau à Marseille, par Aix, avec embranchement sur la Durance et sur l'étang de Berre.

Avant de s'éloigner, pour reparaitre quelques années plus tard, le marquis de Tralaigue avait mis en gage chez un sieur Couette dit Lacour, maître traiteur, demeurant rue Saint-Antoine, qui lui avait avancé une somme de huit cents francs, tous les papiers et documents concernant le canal d'Etampes. Le sieur Yvonnet, qui avait obtenu le 16 janvier 1758, une sentence des Consuls contre de Tralaigue, en restitution de ses papiers qui établissaient des droits de priorité pour obtenir le privilège du rétablissement de la navigation, parvint à les découvrir chez le sieur Couette, et le 1^{er} août 1762, ils lui furent rendus moyennant le paiement de la somme avancée au marquis de Tralaigue.

Vers 1759 ou 1760, le sieur Darau, malgré qu'il eût abandonné tous ses biens à ses créanciers, céda ses droits et intérêts dans la société formée par le marquis de Tralaigue à Jacques Hardoin Mansart, architecte du roi (1). Celui-ci, à la date du 3 février 1760, par acte sous signature privée, constitua une société composée des sieurs Petit de Boulard, avocat, Falquet, intéressé dans les affaires du roi, Flamand, avocat, Deslandes de Lancelot, ancien avocat, Bonneau de Chardonnay, intéressé dans les affaires du roi, Daniel, marchand bourgeois, demeurant tous à Paris, à l'effet d'arrêter la position des droits, prérogatives, émolumens et bénéfices cédés à chacun d'eux dans l'entreprise du canal d'Etampes, avec cette restriction qu'aucun ne pourrait en faire usage que lorsque la compagnie serait entièrement formée ou jusqu'à ce qu'il soit jugé nécessaire de commencer les travaux dudit canal (2).

Le 11 septembre de la même année, le sieur Mansart et ses associés adressèrent à M. Trudaine, contrôleur général des finances, une requête dans laquelle ils sollicitent la permission de construire un canal de navigation sur les rivières de Remard, Juine et Essonne, demande, disent-ils, avoir formée depuis longtemps sans obtenir de solution.

Pour motiver cette construction, le sieur Mansart fait valoir qu'ayant eu à faire des examens et des opérations de son art pour un ami qui l'avait appelé à sa terre en Beauce, l'aspect des rivières de

(1) Jacques Hardouin Mansart était le fils de Jules Hardouin Mansart le grand architecte, et le beau-frère du président Henault. Il eut un fils qui fut aussi un architecte de mérite, auquel on doit la construction de l'église Saint-Louis de Versailles. Il mourut vers 1778.

(2) Voir aux pièces justificatives.

Remard, de Juine et d'Essonne lui fit naître des réflexions très sérieuses sur le projet de les rendre navigables (1).

En présence de ces différents projets, et contrairement à la demande faite en 1701 par les notables de la ville d'Etampes, pour le rétablissement de la navigation, MM. Hochereau, maire, Baron, Delisle et Sergent, échevins, protestèrent contre le projet du sieur Mansart et Consorts et contre tous autres auxquels ils s'opposèrent avec la dernière énergie. Voici les motifs qu'ils font valoir dans une requête très intéressante, adressée au Contrôleur général des finances, au mois de janvier 1762, dans laquelle ils font connaître aussi la cause qui a amené la discontinuation de la navigation.

« Les Maire et Echevins de la ville d'Etampes s'adressent à vous au nom des habitants de ladite ville pour vous faire part des allarmes que leur cause un projet qu'on leur a dit être vivement poursuivi au Conseil pour rendre la rivière d'Etampes navigable jusqu'à Corbeil. Ce projet conçu sans réflexions et témérairement adopté par les entrepreneurs est sans doute prétexté du bien public

« La distance de Paris à Étampes est trop courte et le chemin trop beau pour qu'un canal puisse être de quelque utilité. Quelques-uns par esprit de nouveauté peuvent essayer, mais en moins de trois ans il sera abandonné.

« Jusqu'en l'année 1676 la rivière d'Etampes a été navigable jusqu'à Corbeil, c'est que la route depuis Etampes jusqu'à Etréchy n'était pas pavée, ce n'était qu'un sable mouvant. Malgré cela plus de moitié des voituriers partant directement d'Etampes se conformant à l'intention des marchands de Paris préféraient la route de terre à celle de l'eau. En 1676, le pavé d'Etampes à Etréchy a été commencé et parachevé en 1677, et depuis ce moment la navigation de la rivière a cessé et personne n'a plus voulu s'en servir.

« D'Etampes à Paris les voituriers par terre n'ont jamais mis plus de 24 heures dans les jours les plus courts et 14 heures en été.

« Les marchandises voiturées d'Orléans, de Blois, de Tours et autres endroits plus éloignés, par terre l'espace de 25, 30, 40 et 50 lieues, ne seront pas déchargées à Etampes pour douze petites lieues du plus beau chemin du monde qu'il reste à faire.

« Depuis 30 ou 40 ans la route de Paris à Étampes a été rac-

(1) *Archives nationales*. F 14 692.

courcie de plus d'une lieue et rendue plus belle, plus aisée et plus chariable par les montoirs de Torfou, Linas, Longjumeau, Arpajon et dernièrement par ceux d'Etampes et Cocatrix, lesquels redressements et adoucissements raccourcissent cette route de plus d'une heure de marche.

« Il n'y a que trois sortes de marchandises intéressantes qui partent fréquemment d'Etampes pour Paris : des farines, quelques chartées d'orge, du beurre, des œufs, de la volaille et du gibier. Les entrepreneurs demandent, dit-on, seize sols du cent pesant de toutes sortes de marchandises, nos voituriers par terre ne prennent pas tant et nous ne payons que huit à dix sols du cent pour le retour. On assure que les entrepreneurs pour le retour demandent un quart en sus.

« Les beurriers, coquetiers et poulailliers travaillent pour leur compte, ce sont des personnes de Longjumeau, Linas, Etampes et environs qui sont obligées d'avoir des chevaux et charettes pour leur commerce. Ils fréquentent entre autres trois marchés considérables par semaine, ceux de Neuville, Méréville et Etampes, ils amassent là leurs marchandises qu'ils conduisent avec leurs chevaux et voitures deux ou trois fois la semaine à Paris. Ils ne mettent pas plus de six à sept heures de marche d'Etampes à Paris ; ils partent l'été à six heures du soir et sont le lendemain matin à cinq heures à la Vallée » (1).

En réponse à ce mémoire qui avait été soumis à M. Chaudrier, ingénieur, pour avoir son avis, lequel fut défavorable au projet du sieur Mansart, celui-ci adressa le 7 avril 1762, une nouvelle requête en faveur de son projet qui n'eut pas plus de succès que la précédente.

On a vu plus haut qu'en 1757 il ne restait plus dans la société formée par le marquis de Tralague que les sieurs Dubois de la Rouance, Petit de Boulard et Yvonnet. Le 8 février 1763, le sieur Yvonnet adressa à M. Trudaine une requête dans laquelle il lui expose qu'il existe trois projets du rétablissement de la navigation d'Etampes à Corbeil : le sien, celui du sieur Mansart et celui du sieur Dubois de la Rouance. Il fait ressortir que le sieur Mansart n'a entendu parler de cette affaire pour la première fois en 1759, qu'il n'a rien fourni, qu'il n'a fait aucun frais et n'a d'autre titre

(1) *Archives nationales*, F 14 692.

pour en demander l'entreprise que l'infidélité de ceux qu'il représente.

En ce qui concerne le sieur Dubois de la Rouance, il déclare qu'il n'a pareillement rien déboursé et que tout son droit n'est fondé que sur l'abus qu'il a fait de la confiance du sieur Darau dont il était le conseil.

En conséquence, il demande qu'il soit accordé au sieur Simon, intendant des haras du roi auquel il a cédé ses droits et à la compagnie qu'il a formée, le privilège du canal (1).

Antérieurement à la cession faite au sieur Simon, le sieur Yvonnet avait par acte passé devant M^e Monnet, notaire à Paris, le 6 octobre 1762, vendu à une dame Marchais tous ses droits prétendus au rétablissement de la navigation sur la rivière d'Etampes et de la Ferté-Alais, à la charge par ladite dame de réserver au sieur Yvonnet deux sous d'intérêt à prendre sur cent vingt sous dont devait être composée la société que la dame Marchais s'était obligée de former. Il faut croire que ce contrat n'eut aucune suite, puisque le sieur Yvonnet rétrocéda ses droits au sieur Simon, qui lui non plus n'en fit aucun usage ainsi qu'on va le voir.

Le sieur Yvonnet n'ayant pas réussi dans les transports à des tiers de ses prétendus droits, s'entendit alors à nouveau avec le marquis de Tralaigne et donna à cette entente une sanction par acte sous signature privée, fait au For-l'Évêque entre deux guichets, le 10 décembre 1764, et déposé chez M^e Maupetit, notaire à Paris, le 12 du dit mois, par lequel il reconnaît que le droit de rétablir la navigation des rivières d'Etampes et de la Ferté-Alais, appartient au sieur marquis de Tralaigne seul.

Fort de cette reconnaissance, le marquis de Tralaigne, quoique détenu au For-l'Évêque, fit paraître un mémoire imprimé dans lequel il prend le titre d'auteur du rétablissement et établissement du canal. Dans ce factum il combat les prétentions des sieurs Mansart, Dubois de la Rouance et consorts.

Toutes ces compétitions peu sérieuses au fond eurent pour effet d'indisposer le Ministre secrétaire d'Etat, et pour mettre fin aux requêtes et mémoires des sieurs de Tralaigne, Dubois de la Rouance, Mansart et Yvonnet, qui étaient tous opposés et divisés d'intérêts, imbroglio dont il était difficile de sortir si une mesure radicale n'é-

(1) *Archives nationales*, F¹⁴ 692.

tait prise, fit porter l'affaire devant le Conseil d'Etat. Par arrêt du 14 février 1766, ce tribunal administratif ordonna que toutes les pièces et mémoires concernant le projet de rétablir la navigation de la rivière de Juine dite d'Etampes, et de la rivière de la Ferté-Alais ou d'Essonne, seraient remis au sieur Bacalan, maître des requêtes, pour en faire un rapport au bureau du commerce, à l'effet d'avoir l'avis des commissaires dudit bureau, pour ledit avis rapporté au Conseil par le sieur Bertin, ministre et secrétaire d'Etat, être ensuite ordonné par Sa Majesté ce qu'il appartiendra.

En vertu de cet arrêt, le Conseil du Commerce chargea le sieur Le Camus, ingénieur et membre de l'Académie des sciences, de donner son avis sur les requêtes présentées par les compétiteurs.

Il constata que d'après le procès-verbal dressé par les sieurs Bujon et de la Bedollière, il fallait porter la dépense à 1,079,417 livres de plus que n'avaient fait ces messieurs, et qu'il y avait encore plusieurs autres objets très importants qui pourraient augmenter cette dépense.

D'autre part, les produits de cette navigation auraient été élevés et portés au delà de la possibilité. Enormité de la dépense. Pas de certitude de produit.

En présence de ce rapport, les députés du Commerce consultés furent d'avis qu'il n'y avait lieu d'accueillir aucune des demandes qui étaient présentées.

Sur quoi les Commissaires, le 24 avril 1766, après avoir délibéré, jugèrent qu'il convenait de débouter la Compagnie qui se présentait, mais ils reconnurent unanimement la possibilité et l'utilité de l'entreprise dont il était à désirer que les circonstances permettent au gouvernement de s'en occuper efficacement (1).

Sur le rapport du sieur Bertin, ministre et secrétaire d'Etat, le Conseil d'Etat du roi rendit le 26 mai 1767 un arrêt ainsi conçu :

« Vu au Conseil d'Etat les requêtes et mémoires présentés respectivement par les sieurs Thomas Arnoult, architecte juré-expert, et Compagnie, le sieur Dubois de la Rouance, avocat au Parlement, Jacques Hardouin Mansart, architecte du roi, Charles Simon Yvonne, avocat au Parlement, le sieur marquis de Tralague, tendant à ce qu'il plût à Sa Majesté leur permettre, et à leurs hoirs, successeurs ou ayans cause, de rétablir à leurs frais la navigation sur la

(1) *Archives nationales*, F¹², 1053, fol. 83.

rivière de Juine, dite d'Etampes, et de continuer l'établissement de celle qui avait été commencée sur la rivière d'Essonne, dite la Ferté-Aleps, en remontant la Seine, et ouvrant un canal en deçà de Corbeil jusqu'à Essonne, et de là jusqu'à Yevre-le-Châtel, et leur accorder la concession en toute propriété et à perpétuité des dites rivières, avec privilège d'y mettre seuls des bateaux, et de percevoir les droits de voiture, conformément au tarif inséré dans leur requête, aux offres que font lesdits sieurs Arnoult et compagnie, d'indemniser les seigneurs et propriétaires des terrains auxquels ils causeront quelque dommage. Le Roi étant dans son Conseil, a débouté et déboute les dits Arnoult, Dubois de la Rouance, Mansart, Yvonnet et de Tralaigue de leurs demandes concernant la navigation des rivières d'Etampes, d'Essonne et du Remard ; leur défend de se dire à l'avenir entrepreneurs des canaux et de la navigation desdites rivières ; se réservant Sa Majesté de pourvoir à l'établissement des dits canaux ainsi qu'il appartiendra ».

On voit par cet arrêt que le roi s'est réservé de pourvoir à l'établissement des canaux en question, état de choses qui devait mettre fin à des nouvelles demandes de concession. Mais, malgré ce texte formel, on va voir qu'il n'en fût rien.

En effet, quelques années plus tard, c'est-à-dire en 1775, le baron Charles-Louis-Joseph Dervillers, écuyer, ayant réuni quelques associés, fit une demande pour obtenir le privilège du canal. L'ingénieur Perronet fut chargé par l'administration d'en faire un rapport qu'il déposa le 16 juin 1775 et dans lequel il conclut à la non recevabilité du pétitionnaire, attendu que la dépense du canal étant estimée à 4,478,467 livres, les avantages qu'on pourrait en retirer ne seraient pas capables de défrayer les dépenses.

Le 1^{er} décembre de la même année, encouragé par le ministre Turgot, le chevalier Du Cheyron, aide maréchal général des logis, enseigne des gardes du Comte d'Artois, qui venait d'être associé au projet du baron Dervillers, crut devoir renouveler la demande faite par celui-ci. Mais malgré l'appui du Contrôleur général des finances, sa demande fut repoussée après un rapport défavorable du même ingénieur Perronet.

En 1781, un sieur Deschamps ayant formé une société dans le but d'obtenir la concession du privilège du canal, sa demande n'eut pas plus de succès que celles de ses devanciers, ainsi que le constate une lettre du ministre Joly de Fleury du mois de juillet 1781,

adressée à M. Campan, secrétaire du cabinet de la reine, dans laquelle il s'exprime ainsi :

« Il n'est pas possible d'accorder à M. Deschamps ce qu'on refuse à d'autres. Ce serait onéreux pour ceux qui auraient le privilège.

« Il est très fâché de ne pouvoir faire en cette circonstance quelque chose qui serait agréable à la reine. C'est d'ailleurs dans l'intérêt du sieur Deschamps et qu'il doit renoncer à des projets dont l'exécution lui serait onéreuse ainsi qu'à ses associés ».

Malgré ces refus successifs, le chevalier de Parny, écuyer de la reine, capitaine de cavalerie, qui s'était substitué au sieur Deschamps, croyant sans doute être plus heureux que les sieurs Dervillers, Du Cheyron et Deschamps, adressa au commencement de l'année 1782, au contrôleur général des finances, sous le nom de Michel-Gabriel Besuchet, avocat au Parlement de Paris, un mémoire requête tendant à obtenir le privilège du canal sur la rivière de Juine depuis son embouchure jusqu'à la ville d'Etampes et continuation des travaux commencés sur la rivière d'Essonne et un canal en deçà de Corbeil jusqu'à Essonne (1).

Cette requête, qui reproduit les mêmes arguments employés par le sieur Arnoult en 1757, et quoiqu'elle fût appuyée par la reine, fut également rejetée (2).

On a vu précédemment que le sieur Dubois de la Rouance avait fait partie de la société formée par le marquis de Tralaigne comme conseil du sieur Darau et qu'il fut comme ses coassociés débouté de ses prétentions par l'arrêt du 26 mai 1767. Mais s'il faut l'en croire, après le prononcé de cet arrêt, le sieur Bertin, contrôleur général, lui aurait, paraît-il, assuré que le roi ne ferait pas exécuter pour son compte l'entreprise du canal qu'il s'était réservé par l'arrêt susdit et qu'on lui donnerait le privilège pour faire ce rétablissement avec la compagnie qu'il avait avec lui.

Se reposant sur les soi-disant assurances du ministre, le sieur Dubois de la Rouance renouvela sa demande quelques années plus tard, c'est-à-dire en 1774 ; mais toutes ses réclamations demeurèrent sans effet. En 1783, il adressa une nouvelle demande dans

(1) Jean-Baptiste-Paul de Parny, dit *Dessalines*, écuyer de la reine Marie-Antoinette, puis écuyer du comte d'Artois, capitaine de cavalerie au régiment de la reine, mort en 1787, était le frère aîné du célèbre poète élégiaque Évariste-Désiré de Parny.

(2) *Archives nationales*, F¹⁴ 692.

un mémoire appuyé par le comte de Polignac, qui n'eut pas plus de succès.

En 1791, la dame de Sainte-Colombe, qui avait acquis les droits du marquis de Tralague, ainsi qu'on l'a vu plus haut, adressa une pétition à l'Assemblée législative, dans laquelle elle articule que depuis l'année 1749 elle n'a cessé de solliciter, tant en son nom et prête-nom qu'au nom du sieur Dubois de la Rouance, le privilège d'ouvrir un canal de navigation sur les rivières d'Etampes et de la Ferté-Alais. Peu de temps après l'envoi de cette pétition, et n'ayant pas très grande confiance dans la solution à intervenir, elle céda ses droits à un sieur de Romainville, qui devint l'associé du sieur Dubois de la Rouance, concurrent des sieurs Gerdret et Grignet dont nous allons parler.

Au commencement de l'année 1789, les sieurs Gerdret, Grignet, Jars, négociants et compagnie, qui dirigeaient différentes entreprises industrielles, ayant appris que la rivière de Juine dite d'Etampes sur laquelle ils possédaient une usine, avait été autrefois navigable, et qu'au XVII^e siècle des travaux de navigabilité avaient été commencés sur la rivière d'Essonne, conçurent le projet d'en opérer la navigation dans des conditions autres que celles préconisées par leurs prédécesseurs.

Toutefois, avant de former aucune demande, ils crurent devoir soumettre leur projet aux lumières du sieur Dransy, ingénieur hydraulique du roi, qui avait une connaissance parfaite des deux rivières et de leurs affluents. Après un examen attentif des lieux, cet ingénieur, à la date du 28 juin 1789, leur donna son avis qui était complètement démonstratif du succès.

En présence de cette opinion des plus convaincantes, les sieurs Gerdret, Grignet et compagnie présentèrent au roi une requête aux fins d'obtenir la permission de rétablir à leurs frais la navigation sur la rivière de Juine, et de faire celle de l'Essonne jusqu'au lieu le plus près possible de la forêt d'Orléans.

Cette requête fut renvoyée par le ministre compétent à l'Intendant des eaux et forêts, qui la transmit à M. de Cheyssac, grand maître, sur l'avis duquel fut rendu un arrêt du Conseil, le 13 septembre 1789, qui ordonne qu'un ingénieur commis par le grand maître des eaux et forêts, procédera à la levée des plans des rivières et dressera procès-verbal de l'inspection et vérification de leur état, à l'effet de juger de la prospérité ou impossibilité, de l'avantage

ou inconvénient de les rendre flottables et navigables, ainsi que des devis et détails estimatifs et frais à faire pour le succès de ladite entreprise.

Les députés des bailliages d'Orléans et d'Etampes à l'Assemblée nationale, ayant pris connaissance du mémoire du sieur Dransy, adressèrent aux sieurs Gerdret, Grignet et compagnie l'invitation suivante :

« Nous soussignés, députés des bailliages d'Orléans et d'Etampes à l'Assemblée nationale, après avoir pris communication des mémoires faits par le sieur Dransy, ingénieur du roi, sur la navigation des rivières d'Essonne et d'Etampes, ensemble de l'arrêt du Conseil du 13 septembre dernier, obtenu par les sieurs Gerdret, Grignet et compagnie, et la nomination du sieur Dransy à l'effet de dresser les plans, devis et nivellemens, invitons toutes les municipalités et propriétaires riverains, de donner au sieur Dransy toutes les facilités et renseignemens dont il aura besoin pour ses opérations dans une entreprise qui nous a paru aussi importante et aussi avantageuse au bien public..

A Paris, le 1^{er} mai 1790.

Signé: Perrier, curé de Saint Pierre d'Etampes; Gidoïn, député du bailliage d'Etampes; Blandin, curé de Saint-Pierre; Puellier, député d'Orléans; Pellerin de la Bussière, Lefort, Seural de la Boulaye, députés d'Orléans; d'Avaray, Defay; de la Borde de Merville (*sic*).

En exécution et aux fins de l'arrêt précité, l'ingénieur Dransy fut commis pour faire un rapport au Grand maître des eaux et forêts, dans lequel il affirme que non seulement toutes les usines et moulins peuvent être conservés, mais encore que de nouvelles usines peuvent être établies sans diminuer les chutes.

L'Assemblée nationale, après avoir pris connaissance de ce rapport, rendit le 6 octobre 1790, un décret qui renvoie la demande du sieur Grignet, moteur et entrepreneur du projet, et des sieurs Gerdret, Jars et compagnie, soumissionnaires pour les fonds, aux départements de la Seine et de Seine-et-Oise et à celui du Loiret, pour constater l'utilité de cette navigation et donner leur avis.

Munis de ce décret, les entrepreneurs s'empressèrent d'obtenir les avis des départements intéressés et des directoires des districts des villes et villages traversés par le canal projeté. Tous furent

unanimes pour reconnaître l'importance et l'utilité de cette navigation, à l'exception toutefois des municipalités d'Etampes et de Buno, qui furent d'un avis contraire et s'opposèrent à l'établissement du canal sans donner aucune raison de leur opposition.

Au moment où les sieurs Gerdret, Grignet et compagnie allaient réussir dans leur entreprise, le sieur Dubois de la Rouance, la dame de Sainte-Colombe et le sieur de Romainville intervinrent en faisant la demande de concession dont nous parlons plus haut, appuyant leurs droits comme étant les représentants des anciens entrepreneurs. Mais à leur revendication on opposa l'arrêt du Conseil du mois de mai 1767 qui les déboute de leurs prétentions. Toutefois on consentit à leur octroyer des actions dans la société Grignet jusqu'à concurrence de 300.000 livres chacun.

Sur le rapport de Milet de Mureau, député de Toulon, fait au nom du Comité de l'agriculture et du commerce, l'Assemblée nationale rendit le 18 août 1791 et le 13 septembre de la même année, un décret autorisant les sieurs Gerdret, Jars et compagnie à construire et à établir à leurs frais aux charges et conditions qui y sont énumérées, conformément aux plans et devis fournis par le sieur Dransy, ingénieur et sous sa conduite :

1° La navigation de la rivière de Juine, dite d'Etampes, depuis cette ville jusqu'à son embouchure dans la rivière d'Essonne.

2° La navigation sur la rivière d'Essonne, depuis sa jonction dans la Seine à Corbeil jusqu'à sa source au-dessus de Pithiviers, en passant par Essonne, la Ferté-Alais et Malesherbes, et un flottage sur le ruisseau le Remard, dans la partie de son cours, à travers la forêt d'Orléans pour en faciliter l'exploitation des bois.

3° D'établir une nouvelle navigation depuis Pithiviers, en traversant la partie de la forêt d'Orléans jusqu'à la Loire.

Après avoir vaincu des difficultés presque insurmontables, les entrepreneurs, à la date du 18 avril 1793, avaient réuni 1971 actions sans compter celles prises par échange de terrain. Les travaux commencèrent l'année suivante, mais ils furent bientôt arrêtés et abandonnés après un percement de quatre kilomètres environ, faute de capitaux nécessaires.

Le 28 brumaire an XI (novembre 1802), le sieur Grignet céda au sieur Jacques Guyenot de Chateaubourg, ancien avocat, ancien premier commis des finances, propriétaire et membre du collège électoral de la Haute-Marne, demeurant à Paris, rue Bretonvilliers,

n° 2, et au sieur Paisselier, ses droits résultant des deux décrets des 10 août et 13 septembre 1791.

L'année suivante, par décret du 14 messidor an XI (Juillet 1803), la société Grignet, Gerdret, Jars et compagnie fut déchue du bénéfice des décrets de concession, pour n'avoir pas rempli les conditions qui lui avaient été imposées. Par le même décret, la concession fut transférée au sieur Guyenot de Chateaubourg, à la charge de mettre les travaux à fin « dans le terme de deux ans, à compter du 1^{er} prairial an XII, à peine de révocation de la concession ». Mais le nouveau concessionnaire ne fut pas plus heureux que ses prédécesseurs, car il encourut plusieurs déchéances, et le projet fut complètement abandonné vers 1828.

Telle est dans les grandes lignes l'histoire de la navigation d'Étampes à Corbeil jusqu'en 1676, ainsi que l'exposé aussi succinct que possible des tentatives faites au XVIII^e siècle pour rendre navigables les rivières de Juine et d'Essonne.

Il nous était facile de nous étendre davantage sur ce sujet, car les documents sont nombreux ; mais comme ils n'ajouteraient rien de saillant et d'utile à nos recherches qui complètent simplement celles si intéressantes de notre compatriote, le docteur Bourgeois, nous avons cru devoir les mettre de côté. Toutefois nous avons la conviction que ce que nous faisons connaître suffit pour donner un aperçu de ce qu'était autrefois cette navigation, qui fut pendant très longtemps une source de prospérité pour la ville d'Étampes, ruinée par le siège de 1652.

Aujourd'hui qu'il est question de faire Paris port de mer, si le projet du savant M. Bouquet de la Grye vient à être exécuté, la canalisation de la Juine et de l'Essonne s'imposera forcément, malgré les lignes de chemin de fer qui traversent les arrondissements d'Étampes et de Corbeil et les nombreux moulins établis sur les cours d'eau, qui, pour la plupart, sont mûs aujourd'hui par la vapeur. Alors la navigation procurera à la ville d'Étampes des avantages commerciaux considérables et une richesse industrielle qu'elle n'a jamais eue et à laquelle elle a droit de prétendre si les habitants ont assez d'initiative pour la provoquer.

Paul PINSON.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

A

Procès-verbal de visite depuis le port jusqu'au gué des Sarrasins.

23 juillet 1560

Rapporté par nous, Michel Guereau, maistre tailleur de pierres et masson, Guillaume Larsonneur, Jehan Ginet et Pierre Barbier, charpentiers et jurés, sur le fait des œuvres de massonneries et charpenteries en la ville et bailliage d'Estampes.

Que, à la requeste des maire et eschevins de la ville d'Estampes, et au mandement de monseigneur, Monsieur de Mesmes, seigneur de Malassis, conseiller du roy nostre sire, et maistre des requestes ordinaires de son hostel.

Sommes avec ledict seigneur, le 23^e jour de juillet 1560, transportés sur la rivière d'Estampes, au port de la dicte ville, juste les murailles et porte Evezard d'icelle, et depuis le dict port sur la dicte rivière jusqu'au gué appelé gué des Sarrasins et quelque peu au dessous, distant le dict gué du port de ladicte ville une lieue par eau (1).

Et en la présence dudict seigneur avons veu les lieux et endroitz tant dudict port que de ladicte rivière, esquels il est besoing et nécessaire faire les réparations et choses cy-après déclarées, affin que les bateaulx chargez de leur charge accoutumée qui est de douze muids de bled, mesure d'Estampes, ou de trente-deux poinçons de vin pour chacun bateaulx, puisse aller aisément et commodement sur ladicte rivière jusqu'au dict gué sans faire allège, de charger ou recharger comme il est fait ce present, faulte que les dictes réparations ne sont faites.

En premier lieu est besoing et nécessaire, sur et dedans le dict port, faire paver iceluy port de sa longueur qui est de 64 toises sur 24 de large, et le dict pavé de 10 toises de large, lequel pavé reviendroit à 640 toises, et veault chacune toise quarante solz tournois, tant pour matière que pour façon, et fault faire le dict pavé affin que le charroy ne puisse enfondrer, et que le dict port soit net et sans

(1) Il y a évidemment là une faute ; c'est une demi-lieue qu'il aurait fallu dire.

fange, par ce faisant, que la marchandise ne puisse estre gastée; lesquelles 640 toises vallent et reviennent à la somme de 1280 livres tournois.

Fault faire une muraille de dedans et juste le bord desdictz fossés dudict port où sont les bateaulx en l'eau, esquels l'on charge la marchandise, laquelle sera de la longueur dudict port, et outre dix toises au retour de dedans la rivière et bord d'icelle, à l'endroit du pavé, et de hauteur de 8 piedz seulement du rez-de-chaussée en sous l'eau, et d'épaisseur de 3 piedz, et icelle muraille faire de gros quartiers de grès, taillez et dressez à la règle, laquelle muraille servira de contrescarpe contre la chaussée du port et pour contregarder le pavé, et en icelle muraille fault faire des boutes fors ou contrepilliers de 2 piedz et demy de large et 3 piedz de saillie, pour deffendre les terres qu'ilz n'enfoncent la muraille, et que les terres ou sablons ne puissent entrer esdicts fossez ou soubz lesdicts bateaulx, et que quand on faict des bateaulx neufs, l'on les puisse aisément mettre à l'eau esdicts fossez et port, sans en ce faisant y faire mener ou couller aucunes terres ni sablon, ni pareillement en chargeant la marchandise esdictz bateaulx, laquelle marchandise, au moyen de la dicte muraille servant de bordeure au rez-de-chaussée, sera fort aisée à charger esdictz bateaulx, laquelle muraille sera massonnée et garnie par derrière de pierres, chaulx et sablon, et vault chacune toise de muraille faicte comme dict est à chaulx, sablon et grès taillez, la somme de 20 livres tournois, et contient en tout la dicte muraille 98 toises $\frac{2}{3}$, qui reviennent, audict prix de 20 livres tournois par toise, tant pour matière que façon, à la somme de 1967 livres 6 sous 8 deniers.

Sur la dicte rivière, et à l'endroit du premier gourte d'entre le dict port et l'hospital Saint-Jacques, est besoing et nécessaire curer la dicte rivière, assavoir cinq toises au-dessus du dict gourte, et cent toises au-dessous, au val de l'eau de la dicte rivière, affin que les bateaux puissent aisément passer chargez sur la dicte rivière et à l'endroit du dict gourte, ce qui ne se peut bonnement faire sans curer la dicte rivière, parce qu'il y a des roches, pierres et sablon estant en la dicte rivière, et vault et coustera à curer 40 livres tournois.

Pareillement au second gourte de la dicte rivière, entre le dict port et l'hospital Saint-Jacques, est besoing et nécessaire y faire ung portereau neuf, pour tenir et garder l'eau, affin que les bateaulx puissent aller aisément chargez de leur charge, fault faire les deux joues du dict portereau de grez taillez et dressez à la règle, et massonnez derrière à chaulx et sablon jusqu'à trois piedz d'épaisseur, de longueur de 5 toises chacune joue, et de hauteur 12 pieds et vault chacune toise, tant pour matière que façon, 20 livres tournois, et pour la charpenterie qui convient faire au dict portereau et plancher qui servira à aller lever la vanne, ensemble pour le bois du chapeau d'ycelui portereau, vanne, escroue, visz, et pour la façon du charpentier, fault et coustera 50 livres tournois, qui est en somme pour tout le dict portereau, compris la massonnerie et charpenterie, 450 livres tournois.

Au droit de l'abreuvoir de l'hospital Saint-Jacques est nécessaire curer la

rivière, de 20 toises de long, commençant au droit de la muraille dudict hospital Saint Jacques, tirant aval la rivière pour ce que aucunes fois les bateaulx, quand ilz descendent et remontent, ilz demeurent aggravez et demeurez.

Et vault ce que dessus à faire 100 livres tournois.

Aussi, depuis le sault du pré de l'Hostel-Dieu d'Estampes jusqu'au pré de Philippe Fillol, ymagier, estant l'un de l'autre de 80 toises de longueur, est besoin pareillement et nécessaire curer la rivière, parce qu'elle est remplie de bourbe, ordures et sablon, tellement que en la plupart de la dicte rivière, il n'y a que ung pied d'eau, et que les bateaulx demeurent aggravez le plus souvent.

Et vault tout ce que dessus 400 livres tournois.

Davantage il est besoing remplir une place vuide appelée le Tour-du-Gibet, et fault ce faire pour ce que les eaux y demeurent et ne peuvent descendre, et quand les bateaulx descendent du dict gour, l'eau les mène dedans la dicte place vuide, de sorte que quand ilz y sont ilz n'en peuvent sortir aisément au moyen de la fange et bourbe qui y est.

Et fault, pour remplir la dicte place vuide, 50 livres tournois.

Plus, est besoing curer la dite rivière à l'endroit du dict Tour-du-Gibet, et de là jusqu'à la planche du fossé saint Lazare, distant l'un de l'autre de 200 toises; il fault ce faire au moyen que la dicte rivière est remplie de fange et autres immondices, et, en aucuns endroitz de la dicte rivière, il n'y a qu'un pied d'eau ou quinze poulces, qui n'est chose suffisante pour porter les bateaulx chargez de leur charge.

Et fault, pour faire ce que dessus, la somme de 900 livres tournois.

Aussi fault et est nécessaire remplir une autre place vuide qui est au droict et derrière le bois de Saint Lazare, parce que l'eau se perd en cest endroit. Et aussi parce que quand les bateaulx passent par ce dict lieu, il faut que les mariniers qui tirent les bateaulx s'éloignent fort loing, au moyen qu'il n'y a point de passage en icelle place; remplie ainsi qu'il appartient, servira de chaussée qui sera cause que les mariniers mèneront et conduiront leurs bateaulx et marchandises estant dedans, beaucoup plus aisément qu'ilz ne font à présent.

Pour quoy faire, la somme de 50 livres tournois.

Davantage il fault curer et est nécessaire de faire curer la dicte rivière entre la planche qui est sur le fossé Saint Lazare et la planche de Morigny, la longueur de 40 toises de long, à cause des ordures ou immondices qui sont en la dicte rivière, et aussi qu'il n'y a gueres d'eau.

Et fault, pour faire ce que dessus 200 livres tournois.

A la dicte planche de Morigny convient et est nécessaire faire ung portereau tel et pareil que celui cy-dessus déclaré, pour retenir l'eau d'entre le premier portereau et le dict portereau près Morigny, afin qu'il y ait de l'eau à suffisance pour faire aller les bateaulx chargez de leur charge, jusques au gué des Sarrazins sans allège.

Pour quoy faire fault la somme de 450 livres tournois.

Au-dessoubz de la dicte planche de Morigny est besoing curer la dicte rivière jusqu'à 40 toises au-dessoubz d'icelle planche, parce qu'il y a grands sablon et terrault qui est descendu par les ruines et grand affluence des eaues descendant du ciel, et à cause de ce les bateaulx ne peuvent aisément passer.

Pour quoy faire fault la somme de 200 livres tournois.

Depuys un grand sault qui est au-dessoubz de la dicte planche de Morigny, appelé le sault de la Boucarde, est nécessaire faire refaire la chaussée de 50 toises de longueur avecques pieux clairs et gravois derrière pour passer les mariniers, parce qu'ilz ne peuvent passer sans grand détour, et fault que le bateau séjourne ce pendant que les mariniers prennent leur chemin.

Et pour faire ce que dessus fault la somme de 60 livres tournois.

Et si fault curer la dicte rivière au-dessoubz du dict gué des Sarrazins, le dict gué comprend jusques à 30 toises de long, parce qu'il est plein de sablon, pierres, grez, rochers et aultres immondices qui sont cause que les bateaulx ne peuvent passer.

Et fault, pour faire ce que dessus, la somme de 150 livres tournois.

Et encore, quant les choses dessus seront faictes, il les fault entretenir, et si par chacun an fault une fois pour le moings curer et netoier la dicte rivière depuis le dict port de la dicte ville d'Estampes jusques au-dessoubz dudict gué des Sarrazins, et jusqu'à l'endroit que la rivière qui passe par dedans le lieu et villaige de Morigny se rend et thumbe dedans la grande rivière qui vient du dict port de la ville d'Estampes, et ce à cause que les deux dictes rivières se assemblent, l'eaue est plus grosse, et par ce moyen s'en vont de là les bateaulx chargez de leur charge ordinaire, sans allège, et du dict gué des Sarrazins, jusqu'au lieu et endroit où les dictes deux rivières se assemblent, y a de distance 40 toises aux environs.

Et la cause principale pourquoy il convient curer et netoier chacun an la dicte rivière, est à cause que du costé d'occident sont montagnes, sablonnières, et que quand il vient abondance et affluence d'eau du ciel, l'eaue emmene le sablon, terre et pierre en la dicte rivière, ainsi que l'on peut cognoistre évidemment par l'inspection des lieux.

Et tout ce certifions estre vrai, tesmoing noz seings cy mis (1).

B

Lettres patentes du Roy pour rendre les rivières de Juisne et La Ferté qui descendent à Corbeil en la rivière de Seyne navigables en payant les droits ordonnés par l'arrest du Conseil et suivant icelluy.

Décembre 1644.

Louis par la grace de Dieu Roy de France et de Navarre, a tous presens et a venir salut. L'expérience ayant fait cognoistre qu'il n'y a rien de plus utile pour

(1) J. Bourgeois, *Quelques recherches sur le port d'Étampes*, p. 22.

l'entretenement de la vie et de ce qui est nécessaire à l'usage d'icelle que le négoce, auroit obligé les Roys nos predecesseurs pour le faciliter dans leurs Estats de joindre des rivières, les aprofondir, eslargir les canaux pour donner passage aux batteaux et particulièrement pour rendre navigables celles par le moyen desquelles les denrées et marchandises peuvent entrer voiturées en notre bonne ville de Paris. Ce qui auroit reüsy en plusienrs endroits au bien du publiq, commodité de notre dicte ville de Paris, et des provinces dont les dictes marchandises sont tirées, de celles pour ou elles passent, proffit et utilité des marchands, lesquels comme principaux intéressez ont donné plusieurs bons avis mesme aux trafiquans sur les rivières de *Juisne* et de *La Ferté* qui descendent à Corbeil, lesquels sur la remontrance par eux faite que les batteaux ne pouvoient passer de la dite rivière en celle de Seyne, qu'ils estoient contraincts de faire décharger les marchandises à Corbeil et les charger dans d'autres batteaux ce qui retardoit beaucoup et apor-toit grande perturbation dans la navigation, ont obtenu plusieurs arrests en notre conseil les trentième janvier et xxix^e juin mil six cent quarante un, portant que l'ouverture du bassin de Corbeil, portereaux et escluze des dites rivières de Juine et de celle qui passe à La Ferté-Aleps seroient faits et eslargis sans chevestres pour passer des batteaux au lieu de nacelles chargées de toute sorte de marchandises. Et par un autre arrest de nostre dit Conseil du xvi^e avril dernier, Nous aurions ordonné que la dite ouverture serait faite incessamment aux frais et diligences du sieur marquis de Villeroy, propriétaire de la plus grande partie des terres scizes le long et près l'embouchure des dites rivières, qu'il y feroit construire des escluzes sans chevestres pour le passage des batteaux chargés de toutes sortes de marchandises en lui payant soixante solz pour batteau ou nacelle chargée et huict solz à chacun portereau, que nous lui aurions accordé pour son desdommagement tant des frais qu'il fera à l'ouverture du dit bassin, construction des escluzes que pertes qu'il souffrira en ses moulins, prez, canaux et autres héritages dépendans de son marquisat de Villeroy, et aurions pareillement enjoint aux propriétaires des portereaux des dites rivières de les eslargir et faire aussy construire des escluzes nécessaires pour passer les dits batteaux et les rendre faits et parfaits dans un mois, autrement permis audit sieur marquis de Villeroy faire faire le dit travail pour lequel nous lui aurions accordé huit solz pour chacun batteau ou nacelle chargée passant aux dits portereaux et voulant qu'il soit incessamment travaillé à l'ouverture dudit bassin de Corbeil. De l'advis de la Reyne Regente nostre très honorée dame et mère et autres grands et notables personages estans en nostre Conseil, et de l'advis d'iceluy et de nos prevost des marchands et eschevins de nostre ville de Paris et de nostre certaine science plaine puissance et autorité royalle, Avons par ces présentes, signées de nostre main, dit, statué, ordonné et déclaré, disons, statuons et déclarons, voulons et nous plaist qu'il soit construit aux fraiz et diligences du dit sieur marquis de Villeroy des escluzes nécessaires sans chevestres pour le passage des batteaux de ladite rivière de Juisne en celle de Seyne et que les propriétaires des portereaux sur les dites rivières de

Juisne et de La Ferté les facent eslargir dans un mois avec les escluzes nécessaires sans chevestres, et pour leur desdommagement des fraiz et entretien desdits portereaux, Nous leur avons accordé et accordons huict solz pour chacun batteau ou nacelle chargés passant aux dits portereaux, et à faulte de faire les dits ouvrages par les dits propriétaires dans ledit temps, nous avons permis audit sieur marquis de Villeroy, ses fermiers ou ayans cause de faire le travail des dits portereaux et de prendre les dits huict solz pour chaque batteau ou nacelle chargés qui passeront aux dits portereaux pour ses frais et entretien d'iceux, sans que les dits propriétaires y puissent plus prétendre aucun droit et conformément aux dits arrests. Nous avons aussy accordé et accordons au dit sieur marquis de Villeroy, ses successeurs ou ayans cause, pour son desdommagement des fraiz qu'il fera à l'ouverture du dit bassin, constructions des dites escluzes et pertes qu'il souffrira en ses moulins, prez, canaux et autres héritages, soixante solz pour chaque batteau ou nacelle chargés de toutes sortes de marchandises qui passeront sur les dites rivières de quelques lieux qu'ils puissent venir. Lesquels soixante solz d'une part seront payés en tel lieu et endroit des dites rivières qu'il plaira audit sieur marquis de Villeroy, et les dits huict solz à chacun desdits portereaux. Et pour la conservation des dites rivières, ne pourront les marchands ny autres faire flotter aucuns bois sur les dites rivières, soit en radeau, trains, bois perdus ou autrement, ny le cours des dites rivières changé, innové ou altéré en façon quelconque que du consentement du dit sieur marquis de Villeroy. Si donnons en mandement à nos amez et féaux conseillers, les gens tenans nos Cours de Parlement, Chambre des comptes, Cours des aydes, Trésoriers généraux de France et tous autres que besoin sera, que ces presentes ils ayent à vérifier et registrer purement et simplement sans aucune restriction ny modification et de tout le contenu en icelle faire souffrir et laisser jouir le dit sieur marquis de Villeroy, ses hoirs ou ayans cause à perpétuité, faisant cesser tous troubles et empeschemens generalmente quelconques, nonobstant tous esdits, arrests, coutumes, oppositions, appellations et autres choses à ce contraires, ausquelles nous avons dérogé et dérogeons par ces présentes. Car tel est nostre plaisir, et afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, Nous avons fait mettre nostre scel à ces dites présentes, sauf en autre chose nostre droit et l'autrui.

Donné à Paris au mois de Decembre l'an de grace Mil six cent quarante quatre et de nostre règne le deuxième.

LOUIS.

Enregistré au Parlement le 31 mai 1645 sur les avis respectifs des Prevost des marchands et Eschevins de la ville de Paris et des maire et eschevins de Corbeil sur les conclusions du Procureur général.

(Archives nationales, F^o 4, 692).

C

Acte stipulant la portion des droits, prérogatives, émolumens et bénéfices cédés par le sieur Hardouin Mansart, architecte du roi, à ses associés dans la Société qu'il se propose de former pour le rétablissement de la navigation sur les rivières de Juine, Essonne et Remard.

3 Février 1760.

Nous soussignés Jacques Hardouin Mansart, chevalier, seigneur du Comté de Sagonne et du marquisat de Levy, Intendant du Roy dans la province de Bourbonnois, architecte ordinaire et ingénieur de Sa Majesté et de Son Académie royale, premier architecte des Etats et province de Bourgogne, demeurant à Paris, rue du Cherche Midy, paroisse St Sulpice, d'une part.

Jean-Baptiste Dieudonné Petit sieur de Boulard, ancien avocat au Parlement, cy devant conseiller du Roy et substitut du Procureur général de sa Majesté au Conseil souverain de l'Isle de la Martinique en Amérique, demeurant à Paris rue Bourbon, paroisse Saint-Sulpice, Nicolas-François Falquet, intéressé es affaires du Roy, demeurant à Paris, rue Villedot, paroisse Saint-Roch, Gilbert-François Flamand, écuyer, avocat en Parlement, demeurant à Paris, rue et paroisse Saint-Sauveur, Guillaume Bernard d'Eslandes sieur de Lancelot, écuyer, ancien avocat au Conseil et avocat au Parlement, demeurant à Paris, rue Christine, paroisse Saint-André-des-Arts, Jacques Bruneau sieur de Chardonnay, intéressé dans les affaires du Roy, demeurant à Paris, rue du Cherche-Midy, paroisse Saint-Sulpice, Claude-Louis Duplessis, écuyer, ancien avocat au Conseil, demeurant à Paris, rue Saint-Antoine, paroisse Saint-Paul, Jean-Charles Daniel, marchand bourgeois de Paris, y demeurant, rue Saint-Honoré, paroisse Saint-Germain l'auxerrois, D'autre part.

Sommes convenus d'arrêter et stipuler la portion des droits, prérogatives, émolumens et bénéfices cédés à chacun de nous par M. Mansard, seul auteur des plans, projets, coupes et devis de l'entreprise du canal d'Etampes, sur les rivières de Juine et Essonne et de Remard, à prendre dans les avantages qu'il demande en son nom à la Société qu'il se propose de former, qui sera composée de cent trente sols, dont trente seront dans tous les cas exemps de faire aucune fourniture de fonds et les cent autres feront chacun un fond de quarante mille livres, qui composera le total de quatre millions montant du devis du sieur Mansard. Les trente sols sans faire fonds appartiendront au sieur Mansard et lui seront cédés par les associés faisant fonds tant pour lui tenir lieu des frais de voyages, courses, peines, travaux, soins et dépenses qu'il a faictes pour conduire cette entreprise au point où elle est, que pour le mettre à même de récompenser le zèle, l'activité et les peines des personnes qui lui ont été et seront utiles pour la réussite de son

projet, comme aussi il lui sera alloué une somme de vingt-cinq mille livres de rentes annuelles et perpétuelles reversibles à ses successeurs, héritiers ou ayans cause, tant pour le dédommager des peines et soins qu'il sera obligé de prendre pour l'administration et direction générale des travaux du Canal dont il sera chargé, que pour lui fournir les moyens de gratifier les personnes qu'il emploiera pour le seconder dans ces pénibles exercices, de partie desquels trente sols d'intérêts sans faire fonds, et vingt-cinq livres de rentes perpétuelles, il dispose au profit des associés soussignés comme il suit :

Savoir

Au sieur Petit de Boulard.	deux sols.
Au sieur Falquet.	deux sols.
Au sieur d'Assigny	un sol.
Au sieur d'Eslandes	deux sols.
Au sieur Bruneau.	un sol.
Au sieur Duplessis	deux sols.
Au sieur Daniel	un sol.
Au sieur Declouange.	deux sols.

Faisant un total de treize sols, qu'il donne dès à présent à prendre dans les trente qui lui appartiennent sans faire fonds, pour en jouir par leur titulaire, héritiers ou ayans cause aux mêmes avantages et prérogatives qu'il en jouiroit lui-même.

M. Mansard cède et abandonne de même aux associés cy après, qu'il nomme dès à présent pour ses adjoints et syndics dans la direction générale de l'entreprise dont il est chargé, à prendre dans les vingt-cinq mille livres de rentes perpétuelles et reversibles à ses héritiers et ayans cause qui lui sont accordés à cet effet, une somme de treize mille livres dont il fait la distribution comme cy-après.

Au sieur de Boulard, syndic, par chacun an	quatre mille livres.
Au sieur Falquet, syndic, ainsi que par chacun an	quatre mille livres.
Au sieur d'Assigny, adjoint, par chacun an	deux mille livres.
Au sieur d'Eslandes, aussi adjoint, par chacun an	quinze cents livres.
Au sieur Duplessis, aussi adjoint, par chacun an.	quinze cents livres.

Lesquels honoraires leur sont donnés à perpétuité et reversibles à leurs successeurs, héritiers ou ayans cause, ainsi qu'en auroit fait le sieur Mansard lui-même, à la charge par eux de faire et remplir les fonctions de leur place telles qu'elles leur seront prescrites par l'acte de société et par délibération de la Compagnie formée.

Les treize sols d'intérêts sans faire fonds, donnés de l'autre part, participeront, de même que les dix-sept restants au sieur Mansard, à toutes les répartitions qui pourront être faites tant en bénéfice qu'en intérêt principal, c'est-à-dire que dans le cas où les cent sols faisant fonds ne fussent pas absolument nécessaires pour la perfection du Canal, c'est fournissant par chacun d'eux une somme de qua-

rante mille livres, faisant un total de quatre millions montant du devis du sieur Mansard, le surplus en seroit réparti aux associés chacun au prorata de son intérêt ; les huit sols cédés à M. Mansard devant avoir part à cette répartition ; le sieur Mansard abandonne de même et sans aucune réserve la portion qui pourra en revenir à ses cessionnaires, chacun au prorata de son intérêt, pour jouir par eux de cet accessoire comme du principal par lui donné.

Les cessionnaires cy-dessus de M. Mansart jouiront des droits de présence qui seront stipulés par l'acte de société et participeront aux autres émolumens, s'il y en a, chacun au prorata de son intérêt ainsi que le feroit le sieur Mansard lui-même.

Il est de plus expressément stipulé qu'aucun de nous ne pourra, directement ni indirectement de quelque façon et sous quelque prétexte que ce puisse être, faire usage du présent que lorsque la compagnie sera entièrement formée, mais tout au moins jusqu'à ce qu'il soit jugé nécessaire de commencer les travaux du dit canal, tems auquel le sieur Mansard lui-même déclarera le choix de ses syndics et adjoints dans la direction générale et ensemble la portion honoraire qui leur sera donnée.

Ainsi convenu et fait nonuple à Paris le troisième febvrier mil sept cent soixante.

Signé: Petit de Boulard, Duplessis, Falquet, Daniel, Vamin-Dassigny, Deslandes de Lancelot, Mansard de Lévy, Lebas De Cloüange.

(Cabinet de l'auteur).

