

# Un caprice de Monsieur

par Philippe KOEHL

*... ou comment le comte de Provence, futur Louis XVIII, eut en 1776 le projet de faire canaliser l'Yerres afin de rejoindre en gondole son château de Brunoy.*

Au cours de leurs recherches pour l'article consacré à l'histoire des ponts de Yerres<sup>1</sup>, les membres de la SHY ont découvert aux Archives nationales<sup>2</sup> un étonnant dossier décrivant un projet datant de 1776 et qui envisageait la canalisation de la rivière entre Villeneuve-Saint-Georges et Brunoy.

Cet ensemble documentaire se compose des éléments suivants :

- Lettre 1 : courrier de Cromot du Bourg à Trudaine daté du 13 août 1776, accompagné d'un bref mémoire (Mémoire 1) décrivant le projet envisagé
- Lettre 2 : réponse de Trudaine à Cromot datée du 16 août 1776 faisant office d'accusé de réception de la demande et l'informant du début de l'instruction de cette dernière
- Lettre 3 : courrier de Cadier à Trudaine datée du 21 août 1776 rendant compte du relevé effectué sur le terrain et donnant un premier aperçu des obstacles détectés
- Mémoire 2 : descriptif détaillé de la topographie des lieux et des difficultés prévisibles du projet, remis à Trudaine le 14 septembre 1776
- Lettre 4 : courrier de Trudaine à Cromot daté du 17 septembre 1776 accompagnant la transmission du Mémoire 2 et lui résumant brièvement les difficultés de l'entreprise
- Lettre 5 : réponse de Cromot à Trudaine, non datée, accusant réception de sa lettre du 17 ainsi que du mémoire de Cadier, et lui indiquant qu'il en rendra compte à Monsieur dans la semaine.
- Lettre 6 : lettre de Cromot à Trudaine datée du 26 septembre 1776 et l'informant du renoncement final de Monsieur à son projet.

Avant d'examiner dans le détail en quoi consiste le projet en question, intéressons-nous au préalable aux éminents protagonistes de cet échange épistolaire durant l'été 1776.

## 1. Des personnages importants

### a. « Monsieur »

Bien que n'étant directement signataire d'aucun des écrits composant le dossier, Monsieur le frère du Roi n'en est pas moins le personnage central de cette affaire dont il est le commanditaire. Né en 1755 et titré comte de Provence, Louis-Stanislas-Xavier est le frère cadet de Louis-Auguste, sacré en 1774 sous le nom de Louis XVI. Personnage central de la Cour, il est second dans l'ordre de succession au Trône tant que son frère n'a pas de descendance.

Agé de 21 ans lors des événements qui nous intéressent, il détient depuis un an les terres du Marquisat de Brunoy, acquises dans des circonstances troubles auprès du précédent marquis, fils unique et héritier de Pâris de Monmartel.



Figure 1 : Portrait de Monsieur vers 1775

<sup>1</sup> [https://histoire-yerres.fr/loadPDF.php?dir=PDF&from=Les\\_ponts\\_sur\\_l\\_Yerres](https://histoire-yerres.fr/loadPDF.php?dir=PDF&from=Les_ponts_sur_l_Yerres)

<sup>2</sup> Cote : AN F/14/183

Il est, selon divers témoignages contemporains rapportés par sa biographe Evelyne Lever, un personnage spirituel et relativement cultivé, quoique totalement réfractaire aux idéaux des Lumières. Féru de culture classique (les œuvres d'Horace ne quittent pas son chevet), il s'en remet à son homme de confiance Cromot du Bourg pour toutes ses acquisitions, qui semblent toutefois relever plus d'une recherche de prestige que d'une démarche intellectuelle construite ou d'une réelle curiosité.

Dans cette optique, l'achat en octobre 1775 des châteaux de Brunoy (le « petit » obtenu du marquis de Pange contre 200 000 livres et le « grand » du marquis de Brunoy, donc, contre 1 670 000 livres) témoigne de la volonté de s'octroyer une « campagne », c'est à dire une demeure dans un cadre intime, bucolique et champêtre, comme le recherchaient le feu roi Louis XV et la Pompadour (elle-même apparentée à Pâris de Monmartel) lors de leurs séjours au château de Choisy. Le site de Brunoy possédait en outre l'avantage de la proximité avec la giboyeuse forêt de Sénart, permettant ainsi au Bourbon de s'adonner à la grande passion familiale : la chasse.

Mais surtout ces châteaux sont appelés à devenir les instruments d'une stratégie politique : ils se doivent de constituer les écrans de fêtes somptueuses, témoignages du pouvoir et du faste du prince qui les possède. Ainsi, le domaine fit-il l'objet, en quelque sorte, d'une « inauguration » sous la forme d'une première fête se déroulant du 2 au 7 juillet 1776, commanditée par Madame pour célébrer la guérison de son époux (de la rougeole)<sup>3</sup>. Pendant cinq jours des animations endiablées comprenant des pièces de théâtre jouées par les Comédiens-Italiens, des tableaux vivants, y compris nautiques, et des feux d'artifice ont ravi les convives, pour la plupart des familiers du prince<sup>4</sup>. Cette réussite encouragea le comte de Provence à voir plus grand, dans la perspective de la réception du couple royal, qu'il imaginait encore plus fastueuse.

## b. Cromot du Bourg

Figure 2 : Portait de Cromot du Bourg par Fessart, vers 1750



À plus d'un titre, le parcours de Cromot du Bourg est l'archétype de celui d'un agent royal d'Ancien Régime : fils d'un capitaine de l'armée anobli en 1761, Jules-David Cromot a fait carrière dans l'administration royale et en particulier dans le domaine financier où il débute en 1745 au Contrôle Général en tant que « commis des Finances ». Il y progresse jusqu'à devenir « le secrétaire intime favori de M. de Machault<sup>5</sup> », ainsi que Marmontel le dépeint dans ses Mémoires<sup>6</sup>.

Son poste central dans l'administration budgétaire du royaume lui procure, outre une maîtrise reconnue des questions financières, un solide réseau de connaissances et d'obligés. Il le place également au cœur du jeu politique dont il ne dédaigne pas les intrigues. Il est décrit par ses contemporains comme un esprit brillant mais un homme dur et implacable, ne ménageant guère ses pairs ni *a fortiori* ses subordonnés.

<sup>3</sup> LEVER Evelyne, *LOUIS XVIII*, Paris : Fayard, 1988, p55-56.

<sup>4</sup> Voir le détail des festivités dans DUBOIS-CORNEAU Robert, *Le comte de Provence à Brunoy (1774-1791)*, Paris : Jean Schemit Libraire, 1909, p.20 et suivantes

<sup>5</sup> Machault d'Arnouville (1701-1794) fut contrôleur général des Finances de Louis XV de 1745 à 1754, puis successivement secrétaire d'État à la Marine et garde des Sceaux.

<sup>6</sup> MARMONTEL Jean-François, *Mémoires*, édition de Maurice Tourneux, Paris, 1891, t. II, 5, p. 10-11.

Il quitte le Contrôle Général en 1770<sup>7</sup> pour être nommé par Louis XV surintendant des Finances du comte de Provence, en charge de la création de la Maison de ce dernier à sa majorité, puis récupère de surcroît en 1774 les fonctions de surintendant des Bâtiments, Manufactures, Arts et Jardins.

Occupant avec autorité cette position prestigieuse, Cromot semble avoir exercé une influence considérable sur le prince dont il gérait le patrimoine, étendant ses prérogatives au-delà des questions financières au point de guider les choix d'acquisitions du comte, dans une relation étroite tout à fait originale<sup>8</sup> : Dubois-Corneau le qualifie même d' « âme damnée ».

Ayant été l'acteur principal de l'achat de Brunoy en octobre 1774 (en forçant allègrement la main du vendeur, toujours selon Dubois-Corneau<sup>9</sup>), il est donc bien naturel de le retrouver à la manœuvre dans l'affaire qui nous occupe, préoccupé d'embellir le domaine qu'il a acquis pour le prince et dont il était le gouverneur en titre, mais également soucieux de préserver les deniers de celui-ci.

### c. Trudaine

Figure 3 : Portrait de Jean-Charles-Philibert Trudaine par xxx, daté de 1774



Le Trudaine<sup>10</sup> dont il est question ici n'est pas « le grand Trudaine » [Daniel-Charles Trudaine (1703-1769)] mais son fils Jean-Charles Philibert Trudaine de Montigny (1733-1777), qui lui a succédé dans ses fonctions d'intendant des finances, directeur du commerce et administrateur des Ponts et Chaussées.

Sous leur autorité, le royaume a connu une extraordinaire amélioration de son infrastructure de transports et plus particulièrement de son réseau routier, faisant de celui-ci l'un des meilleurs d'Europe. Il a également poursuivi l'œuvre de cartographie de son père, permettant la réalisation de « l'atlas de Trudaine<sup>11</sup> », ensemble de 62 volumes regroupant 3 000 planches dessinées, représentant les routes et leurs abords immédiats.

Esprit éclairé, chimiste de formation et ami de Turgot, Trudaine de Montigny a une vision globale sur l'impact des voies de communication sur les problématiques économiques : il apparaît donc comme l'interlocuteur idéal pour la requête que Cromot transmet de la part de son maître.

<sup>7</sup> FÉLIX Joël : *Finances et politiques au siècle des Lumières. Le ministère L'Averdy, 1763-1768*, Paris, Comité pour l'Histoire Économique et Financière de la France, 1999, p. 208, 343, 350, 454, 457, 473.

<sup>8</sup> Voir l'article passionnant de Cyrille SCIAMA : « *Le comte de Provence et son surintendant des Bâtiments : un partenariat original, 1771-1791* », Revue d'histoire moderne et contemporaine n°53-03 de 2006, p. 61 à 76. Consultable dans CAIRN à l'adresse suivante : <https://www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2006-3-page-61.htm>

<sup>9</sup> DUBOIS-CORNEAU Robert, *op. cit.*, p.4-5.

<sup>10</sup> « [Le corps des Ponts et Chaussées - De la conquête de l'espace national à l'aménagement du territoire](#) » [archive], version française de (de) « Die Ingenieure des Corps des Ponts et Chaussées Von der Eroberung des nationalen Raumes zur Raumordnung », dans A. Grelon, H. Stück (dir.), *Ingenieure in Frankreich, 1747-1990*, Francfort, New-York, Campus, 1994, p. 77-99

<sup>11</sup> Conservé aux Archives nationales sous la cote CP/F/14/8443 à 8507

#### d. Perronet



Figure 4 : Portrait supposé de Jean-Rodolphe Perronet et sa femme en 1759 par Alexander Roslin, Göteborgs Konstmuseum

Autre figure importante concernée par l'affaire sans être jamais signataire ni rédacteur d'aucun document de la liasse, Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794) peut être considéré comme le « bras armé » des Trudaine père et fils, de par sa qualité de directeur de l'École des Ponts et Chaussées depuis 1745.

Novatrice par son recrutement qui n'est pas restreint aux seuls rejetons de la noblesse, contrairement à l'école du Génie et par sa pédagogie qui fait la part belle à la pratique et à la méritocratie, elle suscite chez ses élèves un véritable esprit de corps et une authentique vocation, pour ne pas parler de mystique ! En témoigne la manière dont cet extrait de la dissertation d'un élève évalue l'état des transports et du commerce du royaume avant que ce dernier ne puisse bénéficier des bienfaits de son école : *"Avant que l'on eût vaincu les obstacles que la nature avait placés entre les hommes, en coupant des montagnes pour établir des chemins, en rendant les rivières navigables à l'aide des chaussées, en ouvrant des communications utiles par le moyen des ponts, chaque pays était réduit à ses productions. L'abondance les mettait à vil prix; une année de disette faisait périr des milliers d'hommes. L'agriculture découragée languissait."*<sup>12</sup>

C'est donc tout naturellement à Perronet que Trudaine transmet la lettre initiale en lui demandant de traiter rapidement la demande de Cromot, ce que Perronet va faire en envoyant sur le terrain deux ingénieurs du corps des Ponts afin d'en évaluer la faisabilité.

#### e. Cadier

La postérité n'a pas retenu le nom d'Étienne-Joseph Cadier, mis à part la mention de son passage au sein de l'École des Ponts et Chaussées de 1752 à 1756<sup>13</sup>, et celle de sa présence lors des délibérations des Assemblées des Ponts et Chaussées de mars 1777<sup>14</sup>. Il tient pourtant un rôle central dans notre échange épistolaire : c'est en effet lui qui rend compte de sa visite sur le terrain dans la lettre 3 et qui, surtout, analyse les difficultés inhérentes au projet dans le mémoire 2. Ce dernier comporte une mention en marge « *Inspection de Brivet Montriau* » ce qui laisse à penser que Cadier n'a pas été envoyé seul sur place, mais plus vraisemblablement à la tête d'une équipe expérimentée. L'importance du demandeur justifie qu'aient été délégués à l'instruction du projet les meilleurs éléments dont Perronet pouvait disposer et explique également le peu de temps qui s'écoule entre la réception de la demande (13 août) et la remise du mémoire 2 (14 septembre) : la consigne avait du être donnée de ne point musarder...

<sup>12</sup> « [Le corps des Ponts et Chaussées - De la conquête de l'espace national à l'aménagement du territoire](#) » [archive], version française de (de) « Die Ingenieure des Corps des Ponts et Chaussées Von der Eroberung des nationalen Raumes zur Raumordnung », dans A. Grelon, H. Stück (dir.), *Ingenieure in Frankreich, 1747-1990*, Francfort, New-York, Campus, 1994, p. 77-99

<sup>13</sup> [Annuaire des anciens élèves de l'École des Ponts et Chaussées de 1744 à 1930](#)

<sup>14</sup> Délibérations des Assemblées des Ponts et Chaussées (1773-1791), Archives nationales, Cote [F/14/10906/2](#)



## 2. Le projet

### a. Les grandes lignes

L'entreprise envisagée par le comte de Provence est déjà bien détaillée dans les deux feuillets que comporte le mémoire 1, ce qui laisse à penser que Cromot a fait effectuer au préalable une étude sur le terrain par le personnel dont il dispose. Il s'agirait donc « *de pouvoir arriver à Brunoy en gondole (sic) en partant de Choisy* ». De fait, lorsque Monsieur désirait se rendre à Brunoy et venait de Versailles, il devait se rendre à Choisy, y prendre un bac pour traverser la Seine, et reprendre ensuite le chemin de son château. Dubois-Corneau nous donne quelques détails supplémentaires quant à ce trajet : « *Monsieur partit de Versailles le lundi 1er juillet; Madame, qui ne l'avait pas quitté, l'accompagnait. Arrivés à Choisy, ils passèrent la Seine sur le bac établi à cet endroit. C'est à partir de cette époque qu'un abonnement fut pris avec le nommé Mondollot, fermier du bac, pour passer à chacun de leurs voyages Monsieur, Madame et toutes les personnes de leur suite. Le comte de Provence avait témoigné le désir de pouvoir arriver en « gondole » à Brunoy en partant de Choisy ; on devait remonter la Seine jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges, et, là, entrer dans la rivière d'Yerres ; de la sorte, Monsieur aborderait devant son château.* »<sup>15</sup>.

On imagine sans peine la logistique nécessaire pour assurer le transbordement de la suite et tout son équipage de Choisy à Villeneuve, puis leur acheminement jusqu'à Brunoy. L'idée d'un transport fluvial « en continu » était intéressante puisque le château était effectivement atteignable directement par la rivière, ainsi qu'en témoigne le plan ci-dessous, également extrait de l'ouvrage de Dubois-Corneau) :

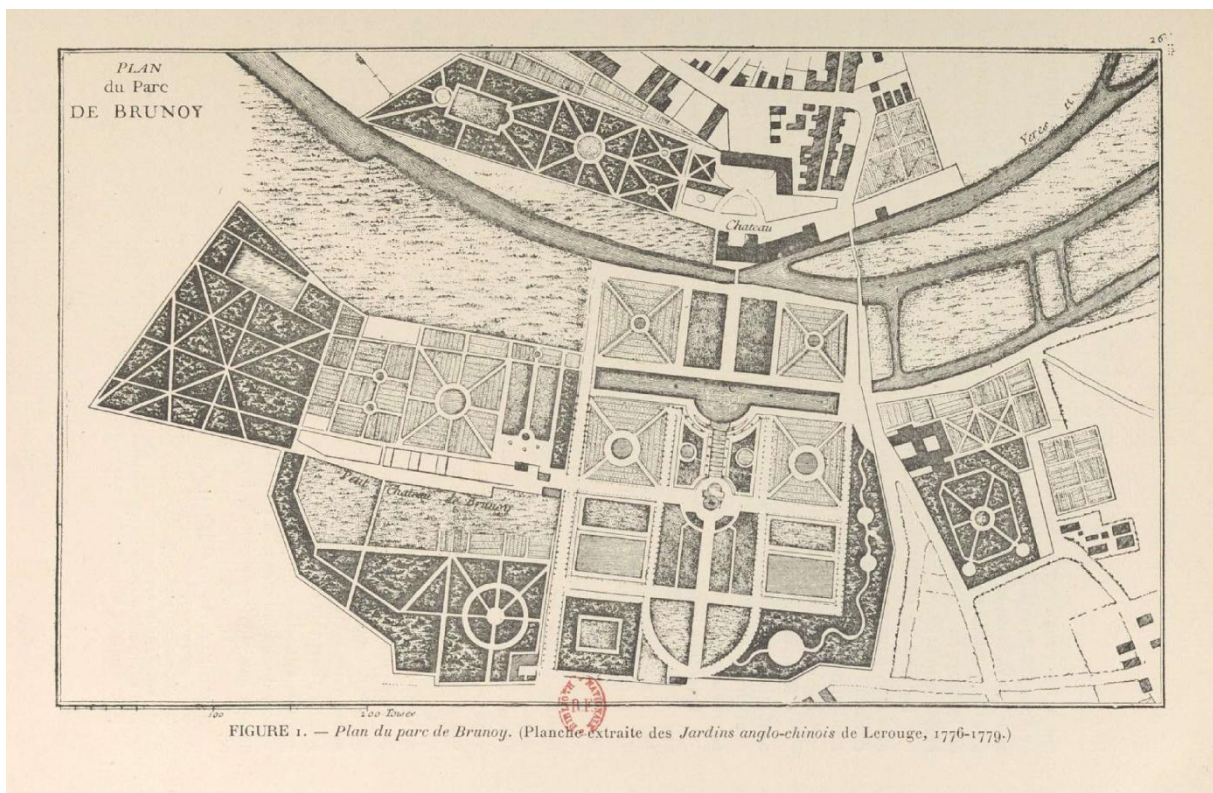


Figure 5 : Plan des châteaux et jardins de Brunoy vers 1776

<sup>15</sup> DUBOIS-CORNEAU Robert, *op. cit.*, p.17.

Il semble que Monsieur ait également envisagé de pouvoir rejoindre Brunoy de cette façon au départ de Paris, puisque le mémoire 1 mentionne que « *ce prince a pensé que s'il étoit possible d'établir une galliotte ou un coche qui partiroit de Paris, les possessions qu'il affectionne en seraient plus vivantes [...]* ». L'enjeu va donc résider dans la capacité à rendre la rivière navigable entre Villeneuve et Brunoy.

Concernant la partie située entre Brunoy et Crosne, les rédacteurs du mémoire 1 ne voient pas d'autres difficultés majeures que la présence de deux moulins dont « *Monsieur se chargerait de faire l'acquisition* », du fait de la largeur et de la profondeur de la rivière, jugées suffisantes.

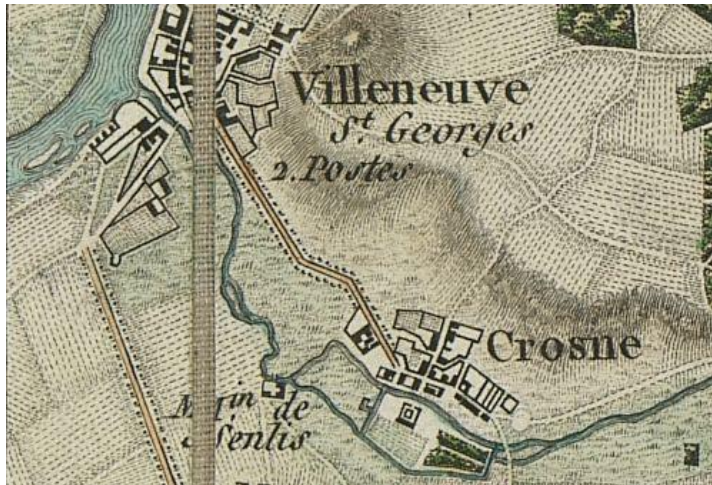


Figure 6 : L'Yverres de Crosne à Villeneuve, Extrait de l'Atlas de Cassini,, vers 1740

L'affaire se complique à partir de Crosne, du fait du dédoublement de la rivière lors de son passage dans les jardins du château. Là encore, le mémoire entrevoit une solution simple via le creusement du lit de la rivière dans sa partie la plus au sud, ainsi qu'un redressement et un élargissement de son cours. La partie nord serait laissée intacte, ce qui permettrait également de conserver en l'état le moulin qui s'y trouve.

Les travaux nécessaires sont de ce fait jugés relativement peu importants : « *on présume que ce travail ne seroit fort dispendieux* ».

Le mémoire se conclut en introduisant l'idée que l'entreprise ne vise pas seulement à satisfaire le caprice d'un prince, mais qu'elle possède un caractère d'utilité publique : « *Cette navigation procureroit les plus grands avantages aux villages et aux fermes qui sont au dessus de Brunoy et dans les environs ; le transport de denrées deviendroit facile et peu couteux* ». Toutefois, le mémoire insiste principalement sur la satisfaction personnelle que le frère du roi tirerait de cette réalisation qu'il « *désire ardemment* » : on ne saurait être plus explicite !

## b. Une utilité publique discutable

Dans la lettre qui accompagne le mémoire 1 et formule directement la demande à Trudaine, Cromot « enfonce le clou » en rappelant que « *le Prince prend un véritable intérêt* » à l'affaire ; le ton employé est courtois mais ne manifeste aucune déférence particulière et fait bien sentir l'importance de la demande. Trudaine ne s'y trompe pas et annote la lettre avant de la transmettre à Perronet en le priant de « *[le] mettre promptement en état de répondre au moins provisoirement* ».

Cromot reprend également à son compte l'argument selon lequel la motivation de Monsieur serait « *le désir d'être utile à un pays qu'il habite quelquefois* ». Or, l'aménagement des voies de transport fluviales est en 1776 non seulement un sujet à la mode mais surtout une prérogative de son interlocuteur Trudaine : en effet, après avoir été détachée à partir de 1763 au secrétaire d'État Bertin, la navigation fluviale et l'aménagement des voies d'eau reviennent dès 1774, sous l'impulsion de Turgot, dans le giron des Ponts et Chaussées<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Voir à ce sujet SZULMAN Éric : *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime – naissance d'une politique publique*, Presses Universitaires de RENNES, Rennes, 2014, p. 153-177



Le transport fluvial connaît un développement soutenu à partir de 1740 : plus sûr que la route, il est également mieux adapté au fret lourd. Bertin, à partir de 1764 cherche à rendre entièrement publics la gestion, la construction et l'entretien des voies d'eau, précédemment confiés à des concessions coûteuses et inefficaces. Lorsque l'administration des Ponts et Chaussées reprend le contrôle de la gestion des voies d'eau en 1775, elle donne l'impulsion à de nouvelles constructions qui traduisent un intérêt croissant du pays pour la navigation intérieure. On a ainsi pu dire qu'entre 1760 et 1790, la France était « *agitée par une fièvre hydraulique* »<sup>17</sup>.

Trudaine peut-il vraiment être convaincu de l'utilité économique de la chose, compte-tenu du fret susceptible de transiter par l'Yerres une fois canalisée ? Il est permis d'en douter car, comme le mentionne le mémoire 1, les riverains sont majoritairement des fermiers, maraîchers et vigneron : pas de mines, de bois de coupe ou toute autre cargaison lourde. Les chemins bordant l'Yerres ne constituant pas de grandes routes commerciales, l'augmentation du trafic fluvial n'amènerait par conséquent aucun progrès économique significatif.

Cela n'empêche pas Cromot de « tenter sa chance » afin de financer les travaux d'agrément de son commanditaire sur les deniers publics. Fin connaisseur des arcanes budgétaires et collaborateur zélé, il précède les désirs de son maître, lequel n'est jamais en reste dès qu'il s'agit de ménager ses revenus : n'avait-il pas obtenu en 1774 de son frère tout juste monté sur le trône que le trésor royal prenne à sa charge toutes les pensions précédemment versées sur sa cassette privée<sup>18</sup> ? L'argument du « bien public » de l'aménagement de l'Yerres apparaît donc avant tout – pour ne pas dire exclusivement - comme un enjeu d'économies.

### c. Gondoles et navigation d'apparat

La gondole étant dans notre imaginaire collectif moderne intimement associée à Venise, il peut paraître surprenant que Monsieur ait souhaité rejoindre son château par ce moyen de transport pour le moins exotique. Ayant passé son enfance à Versailles, il a certainement eu l'occasion de se promener sur le grand canal dans l'une des gondoles composant la flottille résidant sur ce bassin.

Sous l'Ancien Régime, la gondole est en effet un navire d'apparat voire de parade, et Louis XIV, dès l'aménagement des pièces d'eau de Versailles en 1679, dote le château d'une flotte de gondoles. En 1698 celles-ci sont au nombre de quatorze : sept d'entre elles sont des « gondoles de suite » semblables à celles de Venise mais les autres sont des vaisseaux richement décorés.



Figure 7 : Le Pautre d'après Louis Dorigny, Gondole pour la flottille de Versailles, XVIIe siècle, gravure. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ed 65.

<sup>17</sup> DUBOIS Pierre : « 1763 - Bertin et la navigation fluviale »

<https://histoiresduniversites.wordpress.com/2022/12/11/1763-bertin-et-la-navigation-fluviale/2/>

<sup>18</sup> LEVER Evelyne, op. cit. , p37.

Pour conduire et entretenir ces embarcations, Louis XIV avait fait venir des bateliers et charpentiers vénitiens que l'on avait installés à « la petite Venise ». Cet ensemble de bâtiments, aujourd'hui en partie disparus, abritait dans les jardins de Versailles à la fois le chantier naval et les logements du personnel de la flotte du Grand Canal. Construits par l'architecte Antoine Bergeron, ils se situaient entre Trianon et le château de Versailles, à l'extrémité est du Grand Canal, près du bassin d'Apollon<sup>19</sup>.

Quelques exemples de ces barques d'apparat subsistent encore à notre époque comme « la Reale » de Louis XIV exposée au musée de la Marine, ou encore l'extraordinaire « Bucentaure » visible au musée des équipages du château de la Venaria, près de Turin.



Figure 8 : "Bucentaure" de la Maison de Savoie, La Venaria, Italie

Ce magnifique vaisseau, commandé en 1729 par le roi Victor-Amédée II, remonta le Pô de Venise à Turin proclamant ainsi la puissance de la famille régnante de Savoie. Il n'est pas impossible que Madame, l'épouse du Comte de Provence, elle-même issue de la Maison de Savoie et ayant eu cet exemple sous les yeux durant son enfance, ait influencé la demande de son époux.

La flottille servait aux distractions de la cour, pour des promenades, parfois accompagnées par la musique d'orchestres également embarqués. Les gondoles étaient souvent utilisées pour ces promenades, et y avoir accès régulièrement était le témoignage d'un grand privilège.

Le tableau ci-contre, bien que constituant une illustration *a posteriori* puisqu'il date de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, donne une idée de ce que pouvait être un trajet sur le grand canal dans une de ces gondoles d'apparat.



Figure 9 : George Roux (1853-1929). La Famille royale en gondole sur le Grand Canal, avant 1892. Huile sur toile. Versailles, musée Lambinet.

<sup>19</sup> ANTHORE Soline : « Un air de Venise à Versailles » in La revue *Château de Versailles*, n°10 de juillet-septembre 2013, Versailles.



### 3. Les difficultés

Avec sa lettre 3 du 21 août, Cadier va doucher l'enthousiasme général. En effet, dans celle-ci il résume à Trudaine et Perronet les difficultés qu'il a pu identifier sur le terrain et introduit le mémoire 2 qui les détaille.

Il en ressort en substance que les obstacles présentés dans le mémoire 1 ont été sous-estimés :

- Ce ne sont pas deux mais cinq moulins ainsi que plusieurs ponts qui se trouvent sur le cours de l'Yerres dans le périmètre du projet.
- La pente relevée (dont il n'est pas fait mention dans le mémoire 1) n'est pas compatible en l'état avec la navigation.
- L'impact sur le parc du château de Crosne est plus important que prévu.

#### a. Le plan reconstitué

Par ailleurs, Cadier relate une conversation avec « M. de Cromot et [d'] autres officiers de Monsieur » où il a exposé ces difficultés et à l'issue de laquelle ceux-ci « sont convenus de la difficulté de l'exécution du projet par rapport à la dépense et le peu d'utilité ». Il annonce enfin son mémoire à venir qui détaillera les différents points, mais il semble déjà acquis que Cromot ne soutient plus vraiment le projet : « M. de Cromot mettra le tout sous les yeux du Prince pour l'engager à se désister de l'idée qu'on lui a donnée et à laquelle il parait qu'il ne tiendra pas, si son exécution doit lui coûter plus de 20 à 30 mille livres ». Cette phrase est intéressante car elle laisse à penser que Cromot s'était donné un plafond budgétaire à ne pas dépasser, sur la base du mémoire 1.

Enfin, Cadier mentionne qu'il annexera à son mémoire un plan dont il a chargé deux ingénieurs (Gagelin et Didier) de faire une copie. Au contraire dudit mémoire, ce plan n'est malheureusement pas parvenu jusqu'à nous. Il était pourtant fondamental pour comprendre les différentes solutions proposées par Cadier car il s'y réfère fréquemment, aussi avons-nous pris la liberté d'en tenter une reconstitution sur la base des indications contenues dans le mémoire.

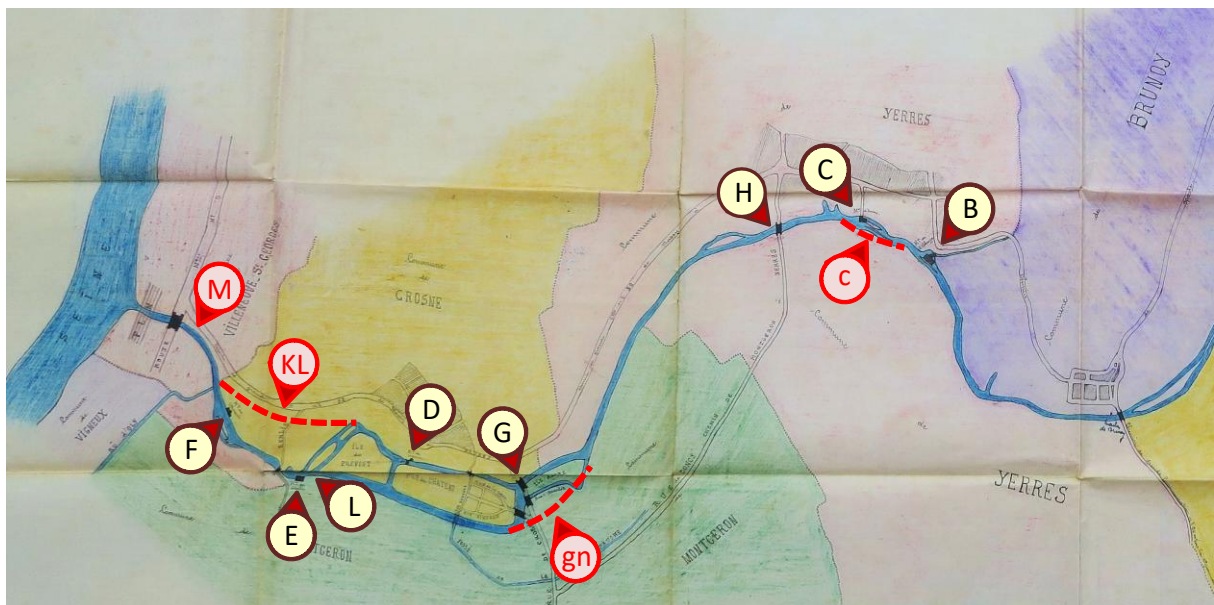


Figure 10 : Tentative de reconstitution du plan originellement annexé au mémoire

Légende du plan reconstitué			
<b>B</b>	Moulin dit "de Mézières" appartenant à l'Abbaye de Yerres	<b>H</b>	Pont d'Yerres réparé en 1775
<b>C</b>	Moulin dit "de Yerres"	<b>L</b>	Jonction du canal et de la rivière de décharge
<b>D</b>	Moulin dit "de Crosne"	<b>KL</b>	1ère portion de canal à ouvrir
<b>E</b>	Moulin dit "de Senlis"	<b>gn</b>	2ème portion de canal à ouvrir
<b>F</b>	Moulin dit "de Villeneuve-St-Georges"	<b>c</b>	Emplacement de la première écluse pour contourner le moulin
<b>G</b>	Pont de pierre de deux arches	<b>M</b>	Emplacement de la dernière écluse

Pour plus de lisibilité, nous sommes repartis d'un plan manuscrit et colorisé, suffisamment détaillé sur la partie du cours de la rivière qui nous intéresse. Le plan n'est pas daté, mais la présence du tracé de la voie ferrée marquée « PLM » indique une création dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le caractère artisanal – pour ne pas dire artistique – évoque quant à lui un travail de bureau d'étude, peut-être d'un notaire ou d'un géomètre.

Les principales difficultés recensées par Cadier ont trait aux causes suivantes :

- Le tracé du cours de la rivière : sinuosités impropres à la navigation et dommages aux propriétés traversées,
- Le dénivelé : 20 pieds de pente relevés entre le château de Brunoy et l'embouchure de la Seine,
- Le tirant d'eau : profondeur du lit de la rivière et
- Le tirant d'air : hauteur possible de passage sous les ponts

## b. Profondeur et débit

La problématique du tirant d'eau est centrale dans l'analyse qui est exposée : en effet, comme Cadier le rappelle, la rivière « *affleure presque partout les bords* », rendant la vallée à Yerres et Crosne « *sujette à des inondations fréquentes soit par les crues de la rivière d'Hyere soit par les gonflements de la Seine* » comme par exemple aux jardins du château de Brunoy qui « *sont sujets à être inondés aux moindres crues* ». Ces variations de débit ont également un impact sur la hauteur disponible sous les ponts pour faire passer la navigation. Cadier mentionne que le niveau de la Seine est ordinairement de 10 à 15 pieds<sup>20</sup> sous la clef de la grande arche du pont de Villeneuve-St-Georges mais que lors de la grande crue d'hiver de 1741 le niveau de l'eau a atteint ladite clef, et que, lors de crues hivernales habituelles, le niveau de l'eau monte à 12 pieds au-dessus des plus basses eaux, « *ce qui submerge alors toute la vallée [...]* ». Il convient donc de réguler ce débit au moyen d'écluses, mais celles-ci devront être placées judicieusement pour certes contenir les crues... mais aussi permettre de continuer à naviguer en périodes de basses eaux !

Cadier propose en premier lieu de supprimer le moulin « de Mézières » (B sur le plan) appartenant à l'Abbaye de Yerres, au double motif qu'il serait d'un rendement médiocre du fait de sa chute de seulement 2 pieds, mais aussi que sa disparition permettrait d'abaisser le niveau de la rivière aux abords du château de Brunoy et ainsi de le rendre moins sensible aux crues et d'assécher le terrain marécageux alentours : « *L'avantage de la salubrité de l'air et du dessèchement des quelques parties marécageuses qui se trouvent entre Brunoy et ce moulin paraissent exiger ce baissement* ».

Soit. Mais il n'est pas interdit de penser que ce moulin apparaît plus « prenable » que d'autres ! En effet le moulin de Villeneuve-St-Georges (F) est la propriété du cardinal de la Roche-Aymon, prieur de l'abbaye de St Germain, qui recueillit le dernier souffle du feu roi Louis XV et officia lors du mariage de son successeur Louis XVI : autant dire que l'expropriation d'un tel personnage n'aurait rien d'une promenade de santé, même pour Monsieur et l'habile Cromot. À un degré moindre, le

<sup>20</sup> 1 pied = 30,48 cm ; 1 pouce = 2,54 cm

moulin de Crosne (D) est partie intégrante des jardins du château, propriété du marquis de Brancas, lieutenant général au gouvernement de Provence : là encore ce n'est pas du menu fretin et il semble a priori plus facile de faire pression sur l'abbaye d'Yerres !

Le second moulin « sacrifié » est celui de Senlis (E) alors que celui d'Yerres (C), situé 200 toises<sup>21</sup> en aval de celui de l'abbaye, est conservé. Cadier propose de contourner ce dernier par le biais d'un canal à percer sur 60 toises de longueur (c) dans lequel on placerait une première écluse. La deuxième écluse serait quant à elle édiflée en amont du pont de Villeneuve (M sur le plan), pour réguler les remontées d'eau de la Seine en période de crue. Cela impliquerait cependant un creusement du lit de la rivière entre la dernière écluse et la Seine sur environ 400 toises, afin de conserver le caractère navigable : « *vu que la grande arche de ce pont qui a 15 pieds d'ouverture et qui est en plein cintre et qui n'a que 15 pieds de hauteur sous clef est trop basse pour qu'on puisse y lever les eaux de 8 à 9 pieds et laisser une hauteur suffisante pour le passage des coches d'eaux ou des batteaux chargés* ». Cela nécessiterait également, prévient-il, « *un fond de gravier qui exigera un entretien annuel pour prévenir son encombrement à cause du peu de volume des eaux de l'Hyère et du reflux de la Seine* ».

### c. Deux tracés possibles

Reste encore un passage difficile dans le secteur du château de Crosne ; à cet endroit, la rivière se divise en deux bras : à droite (d'amont en aval) « *un canal revêtu en maçonnerie et [qui] forme le bief du moulin du lieu (D)* », à gauche « *l'autre [bras] forme la rivière de décharge depuis le déversoir et tourne autour des jardins de Crosnes en formant plusieurs angles très sinueux* » rendant la navigation malaisée. Cadier propose alors deux possibilités :

- Soit garder un itinéraire au plus court en empruntant le canal, puis en perçant une partie de 500 toises de longueur (KL sur le plan) pour rejoindre la rivière en longeant la route de Villeneuve à Crosne
- Soit suivre la rivière de décharge en ouvrant une partie (gn sur le plan) permettant d'éviter le pont de Crosne (G) et de redresser le virage du cours d'eau

Il indique clairement sa préférence pour la deuxième car la première présente de nombreux inconvénients :

- Au vu de sa proximité du chemin, il faudrait construire un mur de soutènement de 12 pieds de hauteur et 6 pieds d'épaisseur sur la partie finale du canal nouvellement percé (KL), ce qui entraînerait une dépense importante.
- L'utilisation du canal de Crosne comme voie navigable impliquerait la suppression du moulin (D) et donc le dédommagement du marquis de Brancas.
- La mise en œuvre des écluses occasionnerait une baisse du niveau des eaux que Cadier estime à 5 pieds 6 pouces et dont il doute que les murs du canal existant soient assez robustes pour la supporter.
- Enfin, il prévoit des impacts de cette modification de niveau sur « *le grand pont de charpente d'Hyère, réparé en 1775<sup>22</sup> qui est en vieux bois et qui seroit à reconstruire entièrement à neuf.* » Pour faire bonne mesure, il rajoute que « *ce même abaissement exigeroit en même tems la reconstruction de deux ou trois autres pontceaux qui se trouvent entre Hyere et le moulin de Crosnes* ».

Il paraît un peu surprenant qu'une baisse de niveau de la rivière implique la reconstruction totale des ponts.... : on sent clairement Cadier nettement plus motivé par l'autre proposition !

---

<sup>21</sup> 1 toise = 1,949 m

<sup>22</sup> Pont indiqué en (H) sur le plan



Il propose donc de contourner les jardins du château de Crosne en empruntant le trajet de la rivière de décharge et de positionner une troisième écluse au niveau du moulin de Villeneuve, diminuant ainsi la chute de chacune de ces écluses.... et les dommages aux différents ouvrages rencontrés (tout au plus préconise-t-il de creuser un peu le lit de la rivière sur 15 pieds de longueur et 1 à 2 pieds de profondeur sous la grande travée du pont d'Yerres pour sécuriser la navigation).

Quel que soit le tracé considéré, le parcours du nécessaire chemin de halage à créer pose lui aussi problème : d'une longueur estimée de 3600 toises, il se trouve du côté droit de la rivière (d'amont en aval) et nécessiterait la construction d'un pont pour faire passer les chevaux au-dessus du canal des jardins de Crosne (en L sur le plan) ... et ensuite passer « *au bas des talus des hayes des jardins du château [...] en élargissant la rivière de décharge de l'autre côté* » puis repasser « *la rivière de Crosnes sur le pont actuel (G) qu'on laisseroit subsister* » selon un circuit tortueux. En outre, le terrain marécageux impose au chemin sur quasiment toute sa longueur une surélévation de 2 à 3 pieds. Comme le souligne Cadier à propos de cette partie : « [elle] *ne sera pas le moindre objet de dépense pour l'exécution du projet.* ». Et d'enfoncer le dernier clou dans le cercueil du projet en se livrant à un récapitulatif des dépenses chiffrées :

- La construction de chacune des trois écluses envisagées et de leurs vannes de décharges reviendrait à 60 000 livres, estimation à dire d'expert « *d'après les prix connus de ces sortes d'ouvrages et vu la distance de la pierre de taille pour les bajoyers<sup>23</sup> qu'on ne pourrait faire solidement qu'en gros quartiers de grès, à prendre aux environs de Melun ou de Fontainebleau, [...] eu égard d'ailleurs à ce qu'il faudroit construire un déversoir et des vannes de décharges à chacune cy pour les 3 écluses* », soit un total de 180 000 livres.
- Le coût du rachat des deux moulins de Mézières et de Senlis, « *qu'on dit être affermés 1200 à 1500 [livres]* » est estimé à 60 000 livres
- La construction du chemin de halage, incluant l'ouvrage lui-même et le rachat des terres sur l'emplacement de son tracé, les divers « *creusements et curemens* » de la rivière et autres indemnités (dans le détail desquelles Cadier n'entre pas) sont valorisés à 60 000 livres pour l'ensemble

Soit un total de 300 000 livres pour « *la dépense à laquelle on estime provisoirement l'exécution du projet* ». Pour rappel, Cromot avait indiqué en substance à Cadier lors de l'entretien rapporté dans la lettre 3<sup>24</sup> que Monsieur ne donnerait pas suite au projet si son coût dépassait 20 à 30 000 livres : on vient sans coup férir de décupler le budget et encore ne s'agit-il là que d'une première estimation !

Et pour parachever l'affaire, Cadier rappelle l'inconvénient « *commun à tous les canaux de navigation qui communiquent à rivières sujettes à des crües considérables* » : la navigation serait impossible en période de crue, ce qui arrive assez fréquemment comme il l'a mentionné auparavant. Il ne revient même pas sur l'argument de l'utilité publique...

Trudaine le reprend pourtant dans la lettre n°4 qu'il envoie à Cromot le 13 septembre 1776, accompagnée du mémoire 2 et du plan associé. Il insiste sur la somme considérable de l'estimation « *eu égard au peu d'utilité qu'on pourrait en retirer pour Brunois et les villages circumvoisins* » suggérant en cela qu'il n'a guère été convaincu par l'argument. Il recommande au passage à son

---

<sup>23</sup> On appelle bajoyer la partie latérale d'une écluse qui fait office de mur de soutènement.

<sup>24</sup> Voir § 3.a.

interlocuteur de « *ne pas laisser ignorer au Prince que les fonds qui sont destinés aux travaux des canaux sont même insuffisants pour les ouvrages de ce genre qu'on a entrepris pour l'avantage du commerce* » : pas question donc de bailler des fonds pour des entreprises ne répondant pas pleinement à ce critère ou n'ayant pas démontré leur utilité.

Dans la lettre 3, Cadier mentionnait une demande additionnelle de Cromot pour laquelle il avait temporisé : « *il se dispoit aussy à demander d'autres objets concernant le chemin des environs de Brunoy, mais j'ai cherché à différer les demandes au moins pour cette année.* ».

Trudaine, sans doute soucieux de ne pas mécontenter Monsieur et sentant confusément que cette autre demande sera moins problématique que la précédente, la reprend à son compte : « *à l'égard des terrasses du redressement du chemin de Brunois dans sa partie près de la Croix de Malesherbes, que Monsieur désire que soient faites, j'ai chargé Mr Cavier d'y faire mettre des ouvriers après que le bois aura été abattu et enlevé* ». Et de conclure « *je suis toujours très empressé à répondre aux intentions du Prince dans tout ce qui dépendra de moy* » : il ne faut jamais insulter l'avenir....

De fait, Cromot accuse dans un premier temps réception du courrier et du mémoire (lettre 5) et prend bonne note de la fin de non-recevoir quant à la prise en charge des travaux par les deniers publics, qui sonnera selon lui le glas du projet. Mais il relève aussi la proposition de travaux pour le chemin de la croix de Malesherbes, qui n'est pas tombée dans l'oreille d'un sourd : « *Il [Monsieur] sera très sensible à l'attention que vous avez donnée à son autre demande et des soins que vous prenez pour qu'on [y] travaille* ».

La lettre 6 est l'ultime réponse de Cromot à Trudaine concernant cette affaire, qu'elle clôt définitivement. Le financier relate avoir présenté les conclusions du mémoire à Monsieur et confirme le renoncement de ce dernier au projet, mais en le libellant dans des termes qui confirment son espoir initial de faire financer les travaux par d'autres : « *[Monsieur] a pensé, comme j'avais présumé, que le projet de rendre la rivière d'Hières navigable depuis Brunoy jusqu'à la Seine entraineroit une dépense considérable pour le Gouvernement, surtout dans un moment où vous n'avez que très peu de fonds destinés aux canaux.*».

Toutefois, il prend soin de laisser la porte ouverte dans l'éventualité de jours meilleurs : « *Mais si des temps plus heureux vous mettoient dans le cas de disposer de fonds considérables et qui puissent faire face à toutes les entreprises de ce genre, Monsieur seroit infiniment flatté que vous vous ressouvinsiez de la demande. Il seroit bien aise de voir un jour exécuter un projet dont il prévoit l'utilité réelle pour le pays et auquel je ne vous cacherai pas qu'il renonce avec peine.* ».

Et donc, histoire de rappeler qu'il n'est pas bon de mécontenter un personnage aussi puissant, il distille un dernier message : « *Il m'a chargé de vous faire ses remerciements des travaux que vous avez ordonné que l'on fit au nouveau chemin de la Croix de Malesherbes, et il vous prie instamment de vouloir bien faire presser ces ouvrages le plus qu'il vous sera possible.*».

De par son passé et ses accointances, Cromot ne peut pas ignorer l'état des finances royales, qui vont de surcroît être grevées encore plus durement par le soutien à la guerre d'indépendance Américaine : il ne devait donc pas réellement envisager que ce projet pût être financé par les deniers royaux. Dès lors, il n'est pas interdit de penser que le surintendant des Finances se soit trouvé un peu soulagé de son abandon ; comme nous le verrons plus loin, il va s'empresse de détourner l'attention de son maître vers quelques aménagements moins dispendieux... en tout cas dans un premier temps.

## Épilogue

Monsieur ne pourra donc pas remonter l'Yerres en gondole pour accéder à son château.... Cela ne l'empêchera pas de donner en celui-ci une nouvelle fête somptueuse au mois d'octobre 1776, fête que le couple royal honorera de sa présence : Madame Campan, dame de compagnie et liseuse de Marie-Antoinette, note dans ses mémoires : « *La fête la plus noble et la plus galante qui ait été donnée à la reine fut celle que Monsieur, frère du Roi, lui avait préparée à Brunoy*<sup>25</sup> ».

Monsieur se consolera également en faisant construire par son architecte Chalgrin un magnifique théâtre adossé au petit château (pour une somme dépassant très vraisemblablement les 300 000 livres !<sup>26</sup>). Pour son inauguration en 1780, Cromot organisera encore une fête mémorable à laquelle, cette fois, le Roi participera sans la Reine, en froid avec Madame. Cette absence permit de jouer dans le nouveau théâtre des pièces quelque peu licencieuses qui firent scandale.

Le théâtre fut, comme les châteaux, saisis en qualité de possessions d'émigrés et vendus comme biens nationaux. Ils ont été démantelés<sup>27</sup> et les jardins laissés à l'abandon. Monsieur n'est semble-t-il jamais revenu à Brunoy. Trudaine et Cromot n'ont pas été témoins des vicissitudes du lieu : le premier est mort d'apoplexie en 1777 lors d'une promenade en calèche sur ses terres et le second, victime durant toute son existence d'une santé précaire, s'est éteint pour sa part en 1786. Seul témoin subsistant aujourd'hui de cette aventure : l'Yerres qui coule toujours sans être canalisée...

À LA RIVIÈRE D'YERRES  
Sur tes rives, charmante Hière,  
Vois sans trouble, ainsi que tes flots,  
Couler les jours d'un solitaire  
Qui te demande le repos.  
Que ce champ que ton eau féconde  
Soit pour moi les bornes du monde,  
Soit pour moi l'univers entier.  
Loin des mortels et du mensonge,  
Que mon esprit jamais ne songe  
Qu'à ce saule, à ce peuplier  
Qui couvre ton eau vagabonde !  
Assez ton bord hospitalier  
De grâce et de fraîcheur abonde.  
Ah ! s'il se peut, prête à ton onde  
La vertu de faire oublier.

Poème de DUCIS, protégé de Monsieur à Brunoy, composé vers 1775<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Citée par DUBOIS-CORNEAU Robert, *op. cit.*, p.77-78.

<sup>26</sup> Estimation dans DUBOIS-CORNEAU Robert, *op. cit.*, p.146-147.

<sup>27</sup> Le grand château fut entièrement détruit : il ne subsiste que quelques communs au sud de la Place St-Médard ; le petit château a été partiellement préservé ; le théâtre a aujourd'hui disparu : il a été démantelé et ses matériaux vendus en 1792 ; la maison des comédiens, qui lui a survécu quelques années, a subi le même sort au 19<sup>ème</sup> siècle.

<sup>28</sup> Cité par DUBOIS-CORNEAU Robert, *op. cit.*, p.3.