

PAPI RACONTES-NOUS



**LE CANAL BOURBON
A
BESSANCOURT**

SOMMAIRE

<i>LE CANAL : UNE IDEE ISSUE DU XVIème SIECLE</i>	<u>4</u>
<i>L'INTERET ECONOMIQUE D'UN CANAL ENTRE PARIS ET L'OISE</i>	<u>5</u>
<i>UN PROJET DE CANAL A FREPILLON !</i>	<u>8</u>
<i>UN PROJET DE CANAL A PIERRELAYE !</i>	<u>9</u>
<i>BULLETIN DE L'ASSEMBLEE NATIONALE – SEANCE DU 19 OCTOBRE 1790</i>	<u>11</u>

LE CANAL : UNE IDEE ISSUE DU XVIème SIECLE

Dès le XVIème siècle, le pouvoir politique est hantée par le souci de l'approvisionnement de Paris. Il sait très bien que les révoltes populaires suivent de près les disettes. A cette époque, les routes ne sont pas entretenues et sont inutilisables de l'automne au début du printemps. D'autre part les routes sont peu sûres et les octrois et péages, souvent abusifs, sont légion. Ils surenchérisent et entravent le commerce. Rappelez-vous qu'il y avait un octroi payable aux Dames de Bessancourt, pour traverser même notre petit village de Bessancourt. L'argent public est propriété des nobles et du clergé. Il est utilisé pour la guerre et la construction des églises et des châteaux, assurément pas pour l'entretien des routes. Il faudra attendre Napoléon 1^{er}, pour qu'à l'instar de l'empereur Jules César, l'entretien des routes redeviennent une des préoccupations du pouvoir en place, et encore ce ne sera que dans un but de stratégie militaire.

Le transport des denrées venant de la province ou de la région parisienne est donc essentiellement assuré par la voie d'eau, avec tous les aléas que ce moyen comporte : étiage, crues, rivières gelées, absence de vent, car c'est avec le halage le seul moyen de déplacer les chalands. L'axe principal de communication est situé à l'Est de Paris. Les blés viennent à Paris par la Seine et la Marne. Les vins viennent de Bourgogne. Les bois viennent du Morvan par l'Yonne. Le 26 mai 1520, des lettres patentes de François 1^{er} autorisent le prévôt des marchands et les échevins de Paris à « *faire curer, nettoyer et rendre navigable tant lesdits rus et rivières de Seine, Vanne, Morin et Ourcq, qu'autres étangs et démolir tout moulin qui nuit à la navigation* ». Bien sûr, au XVIème siècle, il ne s'agit que d'y faire naviguer des bateaux qui rejoindront Paris en passant par la Marne et la Seine. Pendant longtemps, nos ancêtres se contenteront de ce que la nature a mis à leur disposition : les rivières, les lacs et les fleuves. Ce sont des chemins naturels et gratuits, cependant assez capricieux, mais ils s'en accommodent.

Le halage à la bricole

Jusqu'au XVIIIème siècle, les bateaux sont de taille modeste, environ 10 tonnes. Ils sont munis de voiles, la « semaque ». Le halage se fait par traction symétrique, réalisé par deux personnes de chaque côté des rives. Cela ne nécessite ni gouvernail, ni homme à bord. Tout au contraire, la traction dissymétrique, la plus courante, se fait d'une seule rive avec gouvernail et une personne à bord. Jusque sous Louis XV, le halage reste exclusivement humain. Ensuite les Ponts et Chaussées construisent des routes empierrées, permettant l'utilisation des animaux de halage. Nécessité sans doute due à l'augmentation des tonnages. Il est toutefois certain que le halage humain s'est maintenu durant tout le XIXème siècle. Un bateau de 70 tonnes parcourait journallement 20 km chargé et 35 km à vide.

Le halage se faisait en famille pour tirer les bateaux à la remonte. Les femmes aidaient leurs époux dans les manœuvres difficiles. Dès l'âge de 13 ans, les enfants participaient au travail.

En terme de marinier, le halage « à la bricole » consistait en un harnais de 10 cm de large réalisé par des bandes de tissus tressés. Placé à l'épaule, il était relié au cordage de la péniche par une cordelette munie d'un petit os de mouton, permettant de se dégager du harnais en cas de difficulté.

Les haleurs professionnels louaient leurs services dans des secteurs très précis. La création de relais, vers 1840, leur évita de se faire concurrence. La batellerie s'organisa ainsi en confrérie ayant un saint patron : St. Nicolas ou St. Clément.



Jusqu'au jour où les ingénieurs décidèrent de relier ces voies fluviales entre elles. Ils conçurent le projet de fabriquer eux-mêmes et de toutes pièces leurs propres rivières. Ils vont devoir creuser, endiguer, construire les écluses élévatrices, imaginées par Léonard de Vinci.... Toute une histoire :

En 1605, fut commencé par Sully le canal de Briare, destiné à établir la jonction de la Seine avec la Loire. Les travaux furent interrompus en 1610, puis reprirent en septembre 1638. Le canal ne sera terminé qu'en 1642.

Le 16 novembre 1662, Pierre-Paul Riquet propose à Colbert, son projet de canal du Midi, entre la méditerranée et l'Atlantique. En 1666, Louis XIV prend la décision d'ouverture des travaux du « Canal Royal ». Riquet dû en prouver la faisabilité et il y investira 2 millions de livres sur sa propre fortune (l'ouvrage coûtera 15 millions). En contre-partie, il obtiendra les droits de péage. Mais l'audace de Pierre-Paul Riquet ne fut pas seulement technique : l'ingénieur fut aussi le premier à instituer la mensualisation des salaires et la sécurité sociale pour ses ouvriers !

Le canal d'Orléans, qui fait communiquer la Loire au-dessous d'Orléans au canal de Briare à Montargis, ne fut terminé qu'en 1692. Les premiers travaux exécutés par Robert Matthieu furent suspendus jusqu'en 1682, époque de leur reprise.

Le canal du Loing qui opère sa jonction avec la Seine, fut commencé en 1720, et sera terminé en 1723-1724.

Tous les efforts étaient jusqu'à présent portés par le commerce de Paris avec l'Est et le Sud du royaume. A la moitié du XVIIIème siècle apparaît une énergie nouvelle : le charbon. Du charbon, il y en a dans le Nord. La première société d'exploitation, celle d'Anzin, fut fondée en 1734. Et l'industrie naissante a besoin de charbon, de beaucoup de charbon ! Il faut absolument améliorer les voies de transport du Nord, pour acheminer vers la capitale cette matière qui remplacera à terme celle du bois qui se raréfie....

Le canal de Saint-Quentin, destiné à joindre la Somme à l'Escaut, fut commencé en 1769. Les travaux, interrompus en 1775, furent repris en 1802, continués en 1809, et l'ouverture du canal eut lieu le 9 septembre 1810.

Le canal de l'Ourcq, qui fut commencé sous Louis XIII (de 1610 à 1643). Les travaux furent repris le 22 septembre 1802. L'arrivée des eaux dans le bassin de la Villette se fit le 2 décembre 1808 et son ouverture de sa navigation le 15 août 1813.

L'INTERET ECONOMIQUE D'UN CANAL ENTRE PARIS ET L'OISE

La fin du XVIIIème et le début du XIXème siècle est une période troublée, qui vit la fin de la monarchie, la révolution française et l'empire. Pendant cette période, la population dans les quartiers de Paris se révolte de plus en plus souvent. Paris n'a plus de travail pour les ouvriers : la crise économique a gelé presque toutes les activités artisanales ou commerciales. Paris a peur : des bataillons de volontaires y sont recrutés pour aller défendre nos frontières. Paris a soif : le manque d'eau potable est criant. La population n'a que le choix de se faire approvisionner à prix d'or par des porteurs d'eau qui s'approprient les bornes-fontaines ou par la compagnie des frères Périers, qui faisaient livrer de l'eau puisée en Seine, à domicile. A cet état s'ajoutent des conditions sanitaires épouvantables auxquelles s'additionne la peste des rues, qui servent de dépotoir. Paris a faim : les vivres n'y arrivent plus, faute de moyens de transport. Le prix des céréales et du blé est tellement haut que les habitants ne peuvent même plus acheter du pain. Les gouvernements de Louis XV et Louis XVI sont acculés. Les idées les plus folles éclosent pour résoudre la crise et leur sont proposées. La construction de voies fluviales en est une.

L'intérêt économique de la voie fluviale entre Paris et l'Oise a été rapporté dans un rapport publié en 1811, intitulé « Plan de Paris – Nouveau et réduit géométriquement » :

« Par ce moyen on aura la communication de l'Oise avec la Seine, au port de l'Arsenal, à Paris, en un seul jour, en évitant les contours de la Seine, les passages dangereux et l'inconvénient des basses eaux. Les bateaux chargés de marchandises pour la provision de Paris, ou qui doivent passer debout par cette grande ville, sont ordinairement sept à huit jours en marche sur l'Oise et sur la Seine, et souvent davantage, pour venir de l'Isle-Adam et de Poissy à Paris, au port Saint-Nicolas, au lieu que, par la route du canal, ils arriveront en un jour au port de l'Arsenal, avec moins de dépense, et sans aucun danger. Les bateaux qui sont obligés de traverser Paris, emploient quatre jours au-moins dans ce passage, ce qui fait souvent douze ou quinze jours pour arriver de l'Isle-Adam et de Poissy au pont de la Tournelle ; il n'en faudra jamais qu'un par le canal, pour être rendu au port de l'Arsenal.

Les bateaux de la Normandie sont deux jours et demi ou trois jours sur la Seine, pour aller depuis Saint-Denis jusqu'au port Saint-Nicolas, et même plus, pour arriver au port de la Tournelle ; au lieu que, par le canal, ils ne seront, tout au plus, que quatre heures, sans aucun risque et, avec beaucoup moins de dépense.

Les bateaux de la Bourgogne et de la Champagne, qui descendent la Seine jusqu'à Paris, même de la Bretagne, l'Anjou, la Touraine, le Berry et le Nivernois, par la Loire, et qui seront chargés de marchandises destinées à être voiturées par la rivière de l'Oise et le canal de Picardie, maintenant de l'Escaut, par Saint-Quentin, qui communique jusqu'en Hollande, pour être ensuite transportées dans les provinces du Nord, ne seront point obligés de traverser Paris et tous les ponts, dont le passage est souvent pénible et dangereux ; ils éviteront ceux de Sèvres, Saint-Cloud, de Neuilly, de Chatou, de Saint-Germain, de Pontoise, et les écueils qui se rencontrent sur la Seine, à la machine de Marly, au passage de la Morue (1) et ailleurs ; ils arriveront aussi, dans un jour, sans danger et avec beaucoup moins de dépense, en prenant la route du canal, près le bastillon de l'Arsenal, au lieu qu'il leur faut au moins quatre jours pour y arriver par la route de la Seine et de l'Oise. Les bateaux de charbon sont quelquefois obligés de séjourner deux ou trois ans près de Charenton, faute de port pour pouvoir se placer dans Paris, et le canal en tiendrait lieu.

Outre l'agréable communication de Paris à Saint-Denis, on abrégérait la navigation qui se fait aujourd'hui sur la Seine, de Paris à Poissy, par Saint-Denis, Saint-Cloud et Saint-Germain-en-Laye. C'est ainsi que le canal de l'Ourcq ferait de Paris une ville nouvelle, pour le commerce et les commodités de toute espèce que cette capitale aurait acquises ».

Plusieurs projets furent proposés à la Convention pour cette liaison entre l'Oise et Paris :

- Deux par M. Daudet, ingénieur-géographe du roi Louis XV, mais ils furent repoussés pour des raisons techniques et économiques,
- Le projet de M. Brullée de canal Royal de Paris, qui fut approuvé en 1790. Pour le compléter, M. Brullée avec M. Lemoine, ancien maire de Dieppe, renouvelèrent le 19 germinal de l'an VII, la proposition faite en 1776-1777 par M. Goussier et en 1780 par MM. de Précé et de Rocheplatte, d'établir une liaison fluviale entre Dieppe et Paris, par les rivières de la Béthune, de l'Epte, et du Thérain, qui passe à Beauvais et tombe dans l'Oise, au-dessous de Creil. Cette dernière conduisant à Pontoise, ils proposèrent d'y établir une autre partie du canal qui devait joindre celui de l'Ourcq à Saint-Denis, par Pierrelaye et la vallée de Montmorency, avec une branche de Pierrelaye, qui devait conduire à Conflans-Sainte-Honorine.



----- Projet canal Seine-Nord-Europe de M. de Robien en 2008

----- Projet canal de Dieppe à Paris de M. Brullée en 1790

Cette dernière idée de MM. Lemoine et Brullée, lancée il y a deux siècles, était-elle si stupide économiquement quand l'on regarde le tracé de la liaison Seine-Nord, qui vient d'être votée en septembre 2008 par le gouvernement de M. Sarkozy et qui vous coûtera au-mieux 4,2 milliards d'euros ?

Les projets de voies fluviales entre Paris, l'Oise et la Manche, faisaient passer leur canal dans les vallées au Nord et au Sud de Bessancourt. Votre Papi, vous les décrit dans les deux paragraphes suivants.

Remarque :

(1) Dangereux tourbillons d'eau qu'on trouvait dans la Seine, sur un haut-fond entre Bezon et l'île de Chatou.

1917 Le Journal du Siècle 1918

1917

Janvier : Un nouvel arrêté préfectoral limite la consommation d'électricité et de gaz.

Février : Nouvelle invention, l'autocuisson ou la cuisson sans feu. On commence la cuisson de 5 à 30 minutes selon les plats puis on plonge la marmite dans l'autocuisson fermée hermétiquement pour terminer la cuisson hors du feu. Ainsi, les pommes de terre après dix minutes de pré-cuisson sont laissées à mijoter dans l'autocuisson entre 2 et 3 heures, les nouilles 1 à 3 heures après deux minutes de pré-cuisson, les carottes 3 à 4 heures après vingt-cinq minutes de pré-cuisson.

M. Trouard-Ecluse maire d'Hautot-sur-Mer est nommé avocat général près de la cour de cassation.

Avril : Les journaux publient des conseils pour augmenter le rendement de la culture des pommes de terre.

Mai : Après trois heures et demi de débats, la cour d'assises condamne à douze ans de travaux forcés et dix ans d'interdiction de séjour, un marchand de légumes ambulants de 52 ans. Il a frappé de plusieurs coups de couteau la fille de sa concubine âgée de 18 ans qui repoussait ses avances.

Juin : Pour s'amuser, un adolescent de 15 ans a planté une dizaine de grosses pierres sur la voie ferrée Le Triport-Envermeu. Elles ont été délogées au passage du convoi par la suite des pierres de la locomotive.

A la suite de l'assemblée générale à Londres de la compagnie du Tunnel sous la Manche, le baron Branganer a honore le Gouvernement britannique par une décision de principe afin de perdre le moins de temps possible avant l'ouverture des travaux.

Juillet : Un incendie qui prend son origine dans l'atelier de menuiserie détruit l'usine Baveux de Saint-Nicolas-d'Alhiermont où sept mille bottes en carton étaient entreposées. Cent cinquante employés sont au chômage technique, les dégâts s'élevaient à un million de francs. L'usine Coualliet, moutonnaise, a été épargnée. Six ans plus tôt, c'était le contraire.

Août : Une salle de cinéma s'ouvre Grande-Rue, le Royal.

Septembre : A Saint-Nicolas-d'Alhiermont après l'incendie des usines Baveux, la société Coualliet frères envisage acquérir les terrains pour s'agrandir. La construction de l'usine Vaucanson se poursuit activement, l'atelier principal pourra d'accueillir un millier d'ouvriers.

Octobre : A Roumesnil, le train Dieppe-Portneuf heurte un camion qui traverse la voie ferrée. Il est mis en miettes. Le train déraile. L'employé qui n'a pas fermé les barrières invoque le surmenage extrême comme explication à son oubli.

Novembre : Bonne année pour le harang. Du 17 octobre au 6 novembre il en est débarqué 23 600 moutons dont 6304 l'année précédente.

Le conseil municipal s'élève contre la suppression envisagée de l'octroi sur les alcools au profit d'un droit de régime perçu par l'Etat et réparti sur l'ensemble des communes. Le manque à gagner pèsera lourdement sur les recettes du budget.

Déjà envisagé du temps de Colbert et Vauban

UN PROJET DE VOIE FLUVIALE DIRECTE DE DIEPPE À PARIS

Il a fallu l'inondation de Paris en 1911 pour que resurgisse un vieux projet de canal reliant la capitale à la mer. Ce fut orné Georges Robbe, président de la chambre de commerce, qui affirma lors d'un exposé : « Il était né à Dieppe au lieu de Béziers, Riquet aurait construit un canal de Dieppe à Paris avec Colbert et Vauban étaient favorables ». Et Georges Robbe rappelle les différents projets élaborés au dix-neuvième siècle. Le premier de 1780 de l'Arques à l'Oise par Neufchâtel, Gournay et Beauvais; le deuxième en 1869 d'une longueur de 170 kilomètres, vingt mètres de large et sept mètres de profondeur coté de trente huit sillons. Estimation de l'opération cent vingt millions de francs plus vingt trois millions pour le port dans la plaine de Gennevilliers. Un consensus semble s'établir autour de la Chambre de Commerce avec l'accord de la ville de Beauvais puis du conseil général de la Seine-inférieure. Le sénateur Cuvynot constructeur du canal de Haute-Marne et des canaux sur la Seine se penche sur le projet dieppois.

En 1912, une délégation dieppoise reçue par le ministre des Travaux publics repart de cette rencontre avec une bonne impression.

Ce n'est cependant que cinq années plus tard que le grand pas parait franchi avec la création en 1917 d'un comité d'étude présidé par M. Leboucq, député de Paris. Participe à ce comité, Georges Robbe,

Lemarchand conseiller municipal de Paris, le baron Gunzbourg vice-président et Aristide Laporte secrétaire de la chambre de commerce, secrétaire. Quelques mois plus tard, en juin, l'administration relève des obstacles au projet « mais nous les surmonterons » affirme M. de Monzé. Quant au baron Gunzbourg, il se fait fort de trouver l'argent nécessaire à la réalisation du projet. Sur quel tracé ?

Sont en concurrence celui passant par Gisors plus court de vingt kilomètres mais nécessitant l'installation de nombreuses écluses et celui par Beauvais, pays peuplé et industrialisé. Les défenseurs du canal arguent d'un tracé déjà important sur les 310 kilomètres de la Seine reliant Paris à la mer et posent la question qu'en serait-il dans cinq ou dix ans ? D'autre part, on n'est pas à l'abri d'inondations importantes et prolongées, l'existence du canal permettrait d'en limiter les conséquences sur la population. Le conseil municipal de Paris se laisse séduire et alloue une subvention de 10 000 francs au comité. La ville de Paris reste muette. Sans son appui, l'entreprise perd un caractère aléatoire.

Une taxe sur le luxe

Pour trouver les fonds indispensables, le comité fait feu de tout bois. Il émet une brochure représentant le projet et émet l'idée de prélever une taxe de

10% sur les produits de luxe: Ingerie fine, bijoux, cristaux, parfums, cigares, accessoires de toilette féminine, vins fins, champagne, articles de Paris. Recette estimée: cinq cents millions de francs.

En 1918, le président du comité se veut encore conquérant: « Nos efforts sont encouragés par un éminent ministre des Travaux publics M. Clavelle qui nous a fait obtenir une subvention de cinquante mille francs; nous ferons le canal parce qu'il est possible, utile et que nous voulons le faire ». M. Leboucq reconnaît malgré tout qu'en temps de guerre il est difficile de chiffrer le montant de l'opération. En octobre 1918, un grand pas est fait avec l'adoption du tracé par Gisors pour la grande section avec raccordement à Gournay pour Beauvais pour la section réduite.

Devant la difficulté du montage financier, M. Devaux conseiller municipal a une image prémonitoire en 1919: « pourvu que le canal ne tombe pas à l'eau, il vaudrait mieux que l'eau tombe dans le canal ». On y croit encore puisque l'ancien projet est remis au ministre. Deux ans plus tard, la chambre de commerce est déçue du rejet du projet par le conseil supérieur des Travaux publics. La ville de Paris n'entend pas s'investir.

La mairie émet un vœu de protestation. Combat d'arrière garde...

1918

Janvier : Le président du FC Dieppe lance un appel amical à tous les sociétés actives pour participer aux réunions sportives en raison du vide causé dans les rangs du club par les départs successifs à l'armée.

Février : Les personnes n'ayant ni le gaz, ni l'électricité bénéficient de bons de pétrole.

Deux trains sont supprimés sur le service Dieppe-Rouen.

Les six cents hêtres de l'avenue du château de Lannoy à Offranville sont appelés à être coupés.

Mars : Les travaux de l'église saint-Jacques sont différés.

Création d'une léguerie municipale.

La comédienne dieppoise Suzanne Lechevalier (Suzy Depsy au théâtre) soupçonnée d'intelligence avec l'ennemi est arrêtée à Paris en possession de tout un jeu de cartes d'état-major et condamnée à dix mois de prison avec sursis.

Le conseil municipal projette d'installer des bouches à incendie au Pollet, sur les bassins, avenue Vauban et rue Chanzy. Les travaux seront confiés à la main d'œuvre militaire.

Avril : Pris dans la brume, un aviateur tente un atterrissage de fortune à Criquep. Son appareil heurte la cime d'un arbre et s'accroche. Le pilote décide de ses blessures.

Mai : Un réformé de guerre est à l'origine de l'arrestation à Arques de deux prisonniers allemands évadés d'un camp au Havre.

Juin : Une épicière du Pollet est arrêtée. On a trouvé dans son magasin plusieurs kilos de café livrés par un déserteur belge.

Juillet : Le maire de Dieppe appelle la population à fêter l'Indépendance Day, la fête nationale des Etats-Unis en payoissant en hommage à leur engagement aux côtés des Alliés.

Août : Le conseil municipal s'élève contre la toute-puissance de la compagnie Labon à propos du prix de l'électricité et de la location des compteurs.

Septembre : André Leroux remporte la coupe du président de la République lors des épreuves de l'athlétisme complet à l'hippodrome de Roumesnil. Les autres Dieppois Lucien Ledru, Charles Passet et Marcel Duprez prennent la deuxième place dans leur catégorie.

Octobre : La motoculture fait ses preuves au domaine de Beaucourt avec l'apparition d'une charrue à cinq socs.

Novembre : Plus de huit cents personnes assistent au spectacle de variétés et cinéma donné dans la salle de cinéma de Saint-Nicolas-d'Alhiermont aux profits de orphelins de guerre de la commune.

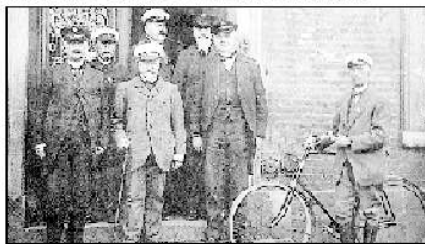
Décembre : Le bilan du service de ravitaillement est positif. La boucharterie et l'épicerie municipales ont la culture de la pomme de terre sur les terrains Duvour 6000 francs.

Après deux ans et demi d'activité

DISSOLUTION DE LA GARDE VOLONTAIRE

Créée au début du mois d'août 1914, la garde volontaire vient d'être dissoute par les autorités supérieures. L'appel lancé par la ville de Dieppe deux ans et demi plus tôt a connu un vif succès auprès des hommes valides et délogés des obligations militaires. Ils avaient pour mission de s'assurer par des rondes de jour ou de nuit du respect des arrêtés municipaux et de la salubrité de la ville.

Bénoni Roperf leur a rendu un vibrant hommage. Il n'a pas voulu laisser disparaître une institution qui a rendu de grands services sans exprimer à ses membres les remerciements et la reconnaissance de la population; insistant sur le précieux concours apporté par la garde volontaire à l'assistance aux prisonniers de guerre désemparés.



La garde civile avait pour mission de faire respecter les arrêtés municipaux (collection Claude Féron).

RESTRICTIONS SUR TOUS LES FRONTS

Restriction de papier oblige, la Vigie paraît sur deux pages et consacre l'essentiel de ses colonnes aux informations pratiques pour la vie quotidienne avec les communiqués du Gouvernement et les communiqués de guerre, histoire d'entretenir le moral des civils. Elle lance un appel en raison de la crise du papier, nous prions nos lecteurs de bien vouloir acheter toujours la Vigie ou même vendre, ce sera le meilleur moyen d'éviter les invendus, c'est-à-dire d'économiser le papier.

Chaque semaine, la population s'entend un peu plus dans les restrictions. A celles de la fin de l'année 1916 visant essentiellement l'éclairage électrique et au gaz privé et public avec la menace de suppression de l'alimentation en cas de dépassement, les premières semaines de 1917 portent un coup beaucoup plus direct à la vie de tous les jours. Ainsi, à compter du 1er février la carte de sucre va entrer en vigueur. 750 grammes au maximum par personne et par mois. Tour à tour apparaissent les taxes sur les pommes de terre, le fromage de Neufchâtel, le lait. Par contre de pénurie de gaz, la ville de Dieppe se constitue un stock de charbon après un stock de farine. Il faut dire que ce début d'année est particulièrement rigoureux avec des températures négatives comprises entre -6 et -13°. L'heure défilé entre en vigueur dans la nuit du 23 au 24 mars.

Après la fermeture des pâtisseries les mardis et mercredis pour éviter l'inflation du prix des œufs, du beurre, de la farine et du lait, puis leur interdiction à l'exception des pains de régime ou de santé et les pains plats à soupe, le ministre du ravitaillement impose en avril 1917 une journée sans viande le jeudi jusqu'au 15 mai et deux jours les jeudis et vendredis du 15 mai au 15 octobre.

Suivent les cartes d'essence: un litre par quinzaine et par famille, de charbon, les farines et les pains sont taxés. Les ventes de pains frais sont interdites. Ils ne doivent être proposés à la clientèle que rassis c'est-à-dire douze heures après leur cuisson.

Pour les besoins de la Défense nationale, un appel est lancé à tous ceux qui souhaitent vendre leur culvire rouge (colombics, casseroles, bassines, baignoires, fûts, tuyaux) de se présenter en mairie. Il leur sera payé 4 francs le kilo.

Au début de l'année 1918, les bons de pain touchent toute la population, citadine ou rurale. Cinq catégories de consommateurs sont déterminées allouant des portions allant de deux cents à six cents grammes par jour. Au mois de février, le maire de Dieppe doit faire un rapport au civisme devant les fausses déclarations des activités de certaines personnes. Le conseil crée une légèrerie municipale. Au mois d'août, l'affichage du prix des denrées est rendu obligatoire.

Le 11 novembre à 11 h

LE GRAND SOUPIR

Ces derniers mois les avancées des Alliés sont significatives sur tous les fronts. Sans encore vouloir crier victoire trop tôt, le départ des Allemands de Lille le 16 octobre 1918, est plutôt porteur d'espoir. D'autant que deux semaines plus tard, le gouvernement austro-hongrois est prêt sans attendre le résultat des autres négociations à entrer en discussion. Les Bulgares changent de camp, la Turquie capitule. Les Allemands n'ont plus d'alliés, le lundi 11 novembre à 11 heures, ils signent leur reddition dans le wagon de Remondet.

La nouvelle parvient officiellement à Dieppe une demi-heure plus tard. Mais la population est déjà en liesse, les sifflets et les sirènes retentissent car MM. Bénoni Roperf et Maurice Thomayer ont fait part aux Dieppois de la bonne nouvelle communiquée par le colonel Riccardi, commandant de la base anglaise. Les rues s'emplissent de manifestants, les cloches sonnent à toutes volées, les Belges descendent de la caserne, les hymnes nationaux américain, anglais, belge et français sont repris en chœur.

Le maire demande aux Dieppois de réserver le meilleur accueil aux réfugiés originaires du Nord de la France qui arrivent par bateau, avant de rejoindre leur terre natale.

LES INFORMATIONS DIEPPOISES 30 MARDI 29 FÉVRIER 2000

Extrait des Informations Dieppoises du mardi 20 février 2000

UN PROJET DE CANAL A FREPILLON !

Au XVII^{ème} siècle, le succès technique du canal du Midi, l'intérêt commercial des voies d'eau nouvellement créées, provoquent un engouement pour l'hydraulique et pour les canaux. Cet intérêt se porta prioritairement sur les voies d'eau de l'Est et du Sud-Est. Mais lorsqu'en 1676, Louis XIV, sur l'initiative de Colbert, accepta l'idée de Pierre-Paul Riquet de développer les liaisons fluviales de l'Est du Bassin Parisien, en faisant arriver l'Ourcq directement dans Paris au faubourg Saint Antoine, germèrent les projets de développement vers le Nord de Paris.

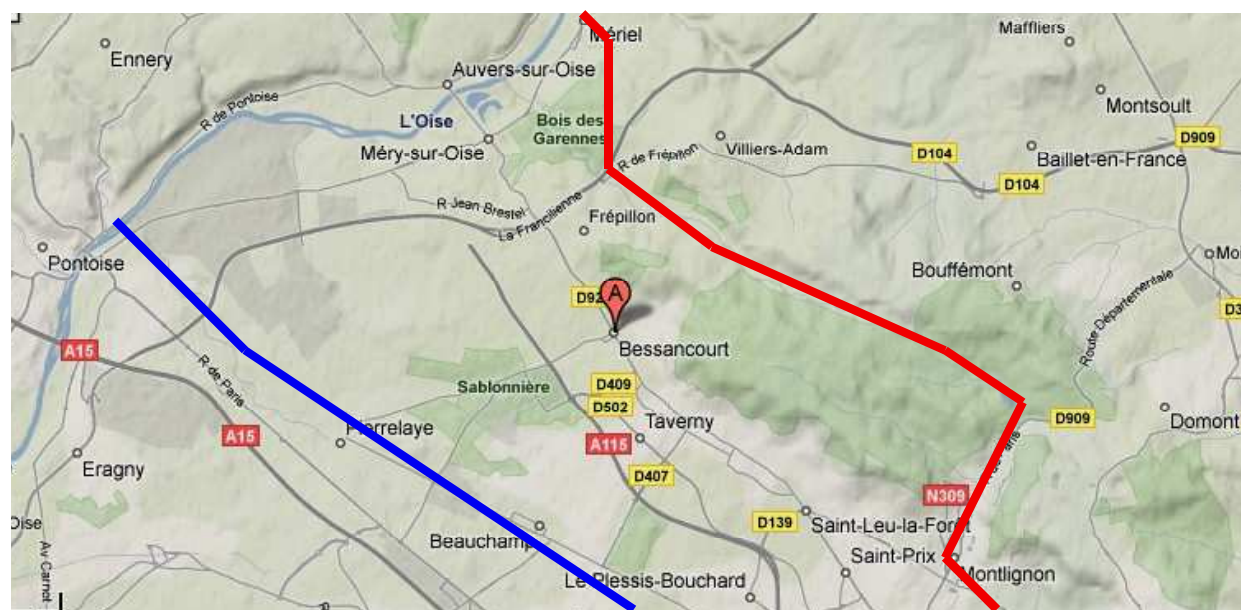
La jonction de l'Oise sans passer par la Seine intéressa beaucoup les dirigeants de l'Ancien Régime. En effet, la rivière de l'Oise, longue de 302 Km, est la principale liaison entre Paris et le Nord de la France. A ce titre :

- En 1724, des travaux pour la liaison Somme-Oise débutèrent et le canal de Crozat fut ouvert en 1738,
- Le prolongement de la liaison par un tronçon Somme-Escaut fut étudié. Cependant, un problème de taille existait. Il fallait traverser la ligne de partage des eaux entre les bassins de la Somme et celui de l'Escaut par un tunnel. Après une tentative, les travaux furent arrêtés en 1775, à cause de problèmes financiers.

La rivière de l'Oise n'était pas comme maintenant curée et de juin à septembre, la profondeur n'y était souvent que d'une soixantaine de centimètres. Les bateaux étaient obligés de relâcher à Compiègne où les cargaisons y étaient partiellement déchargées pour les alléger. En 1724, M.Leroy, comte de Jumelles, proposa la construction d'un canal destiné à la navigation et à amener l'eau de l'Oise à Paris. Le canal démarrait à Stors, près de l'Isle-Adam, et allait jusqu'à la Seine par la plaine de « Saint-Denis ». Son canal s'appelaient canal de Bourbon. En 1726, M. Louis-Pierre Daudet, ingénieur-géographe de Louis XV, soutenu par le prince de Conti, présenta un mémoire sur la construction de ce canal, sous le nom de canal de Conti. On en reconnut la possibilité, mais la dépense de l'entreprise fit refuser les lettres-patentes demandées pour cet objet.

Un autre projet fut également présenté en 1730, par les magistrats de police et les députés du commerce de Paris, sous l'autorité de M. Daudet. Ce même canal que le précédent devait, « *d'un côté, suivre pour direction la Chapelle, passer derrière les Récollets, le faubourg Saint-Martin, l'hôpital Saint-Louis, où devait être formé un nouveau port ; se continuer par le faubourg du Temple, le Pont-aux-Choux, jusqu'à la Seine, vers le bastion du ci-devant Arsenal, actuellement le boulevard Bourbon . De l'autre côté, il devait suivre les boulevards Saint-Denis, Montmartre, la Magdeleine, et aller joindre la Seine, au bas de Chaillot. Ce canal devait encore passer par Saint-Denis, Epinay, Ormesson, l'Etang de la Chasse, le vallon de Méry, et joindre l'Oise, au-dessous de l'isle-Adam* ».

Ce projet fut (à raison) attaqué par Dom Michel de Gamaches, moine que ses infirmités obligèrent à garder la chambre et qui s'orienta vers les mathématiques, dont il devint l'un maîtres de cette époque. Il démontra que l'eau de l'« Oyse » ne pouvait s'écouler vers la Seine, car son niveau à Saint-Denis ou à Paris était supérieur à celui de l'Oise à Méry ou à Stors.



— En rouge, le tracé du projet de MM. Daudet et Leroy de Jumelles
 — En bleu, le tracé du projet du canal Royal de Paris de M. Brullée

UN PROJET DE CANAL A PIERRELAYE !

En 1786, sous Louis XVI, apparaît dans l'histoire des canaux de notre pays, un personnage hors du commun : M. Jean-Pierre Brullée, jadis employé à la charpente du pont d'Orléans, ensuite entrepreneur à Paris, où il fit celle de l'Opéra Saint-Martin en trente-six jours, ainsi qu'une partie de celle du palais Bourbon. Ayant été aussi employé par l'architecte Soufflot à la construction de la nouvelle église Sainte-Genève, le sieur Brullée se distingua en lui présentant le modèle d'une grue pour monter les matériaux. Il sut tellement s'attirer la bienveillance de l'architecte qu'il épousa une de ses parentes, avec trente mille francs de rente de dot. Vers 1780, il conçut un plan d'accaparement des bois de charpente dans les diverses forêts qui approvisionnent ordinairement Paris. La vente de ces bois, lui procura de tels bénéfices, qu'il parvint à se faire plus de 80.000 francs de revenu, somme qui était colossale pour l'époque.

En 1787, retiré de toutes ces entreprises et soutenu par Condorcet et Lavoisier, il se lança dans un projet de construction de plusieurs canaux à Paris, projet auquel il donna le nom de « Canal Royal de Paris ». Les projets précédents de M. Daudet n'étaient pas faisables car il n'avait pas prévu un apport d'eau en partie haute de son canal. L'utilisation des écluses n'était donc pas possible et la vitesse d'écoulement gravitaire de l'eau dans le canal dépendait de la hauteur d'eau dans l'Oise. Le projet proposé en 1786 par M. Brullée résolvait ce problème car il avait prévu de dériver une partie de la Beuvronne et une partie de l'Ourcq pour alimenter son canal de navigation s'ouvrant de la Seine à l'Oise. La vitesse de la lame d'eau permettait en plus l'acheminement dans des conditions sanitaires satisfaisantes d'une réserve d'eau aux portes de Paris, qui après filtrage pouvait fournir de l'eau potable aux parisiens, qui en manquaient. En 1789, un parisien ne disposait en moyenne que d'un litre d'eau par jour ... Bonaparte demanda un jour quel cadeau ferait le plus plaisir aux parisiens, le préfet Chaptal lui répondit : « *Donnez-leur de l'eau, Sire ! Elle se vend à la bouteille. A Paris, il n'y a ni fontaine, ni abreuvoir, ni moyen de laver les rues. Il faut amener l'eau de l'Ourcq !* ». En 1786, quand Jean-Pierre Brullée soumet son projet, les conditions économiques de la France à la veille de la révolution, étaient des plus déplorables. Il offrait ainsi aux élus de la capitale et aux responsables politiques un débouché important d'emploi pour cette main d'œuvre parisienne cruellement touchée par le chômage. Son canal de Paris à l'Oise, par Saint-Denis, était bien plus facile à faire, dès l'instant que les eaux de l'Ourcq seraient arrivées au bassin de partage de la Villette, où elles pourraient se partager en trois branches, pour joindre la Seine : la première, vis-à-vis du Jardin des Plantes, la deuxième au bas de Chaillot, et la troisième à Saint-Denis, pour, ensuite, se continuer jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine, sur la Seine, et à Pontoise sur l'Oise, par le bois de Pierrelaye.

Il créa une compagnie au capital de vingt millions, avec les banquiers Lecouteux et Cabarus, le général Corse Paoli, et Louis-Philippe-Joseph d'Orléans, duc de Chartres, alors premier prince français. La compagnie ayant proposé l'ingénieur Gency, pour surveiller la direction des travaux, M. Brullée s'y opposa et s'obstinant à vouloir jouir seul de ce droit, la société fut dissoute. Mais son projet ne fut pas pour autant abandonné...



En 1788, M. Brullée, avec l'aide de M. Bailly, maire de Paris, le représenta aux Etats Généraux et en obtint la concession, avec l'assentiment unanime. Le décret de l'Assemblée Constituante et la signature du roi furent rapidement obtenus, car il fallait donner de toute urgence un travail aux 40.000 ouvriers parisiens au chômage. En 1790, M. Brullée engage une multitude de personnel pour réaliser son projet, qu'il ne paya qu'à l'aide de moult promesses. Il s'imaginait qu'une « caisse patriotique » allait financer son canal. Il se trompait. Il était déjà trop tard, la crise économique explosait et le coût de la vie avait augmenté de plus de 60 %, c'était la faillite. Mais l'homme était un coquin. L'un de ses entrepreneurs, M. Houard, lui réclama son dû par devant la justice. Il fut débouté par le juge d'appel qui fit confiance en la parole de Brullée, lui certifiant avoir payé l'entrepreneur sans quittance ! Ses employés devant cette arrogance décidèrent de réclamer individuellement le paiement de leurs salaires. Brullée reçut ainsi jusqu'à 50 assignations en justice en une seule journée ! Il perdit tout son crédit et fut obligé de vendre son entreprise. Les travaux s'arrêtèrent et ne recommencèrent qu'à partir du 29 floréal de l'an X, sous l'autorité de l'empereur Napoléon 1^{er}. Les travaux seront financés par des taxes d'octroi et un droit sur les vins. Par ailleurs, le canal n'ira jamais jusqu'à Pontoise comme le prévoyait la loi de 1802. Le gouvernement de la Restauration va confier la concession du canal en 1818 à la Compagnie Vassal et Saint-Didier. Elle s'engage à terminer les travaux et à entretenir le canal pendant 99 ans. En contrepartie, elle en perçoit les péages et les revenus, tandis que la Ville de Paris se charge de l'achat des terrains et verse une somme de 7.500.000 francs. Ce projet, amputé des deux canaux de liaison de Saint-Denis à Pontoise et de Pierrelaye à Conflans-Sainte-Honorine, mais comportant comme dans le projet de Brullée, l'exécution du bassin de la Villette, du canal Saint Martin, du canal Saint-Denis et du Bassin de l'Arsenal construit à l'emplacement de l'ancien fossé de la Bastille, furent confiés par l'Etat aux Ingénieurs de l'Administration des Ponts et Chaussées, qui firent honneur à leur réputation de fonctionnaires cons...pétants.

Les travaux sont confiés à Pierre-Simon Girard, vétéran de la campagne d'Egypte, pour le canal de l'Ourcq et au vicomte René-Edouard de Villiers du Terrage, pour les canaux de Saint-Martin et Saint-Denis. Pour la petite histoire et pour donner libre cours à l'esprit caustique, abrasif, parfois injuste et sectaire de votre Papi, il ne pouvait passer sur le canal de l'Ourcq qu'un seul bateau à la fois, car sa largeur était telle que les bateaux ne pouvaient s'y croiser !

Pendant plus de 150 ans des péniches étroites appelées flottes sillonnèrent le canal, conduisant à la capitale bois, grains et plâtre pour en ramener différents chargements et très précisément les vidanges parisiennes transformées en un engrais, dit « poudrette » à Bondy. Transformée par les « Maîtres Fifi », elle était livrée à Bessancourt pour l'amendement des sols de culture. Mais tout ceci, vous le savez déjà, puisque je vous l'ai raconté dans mon chapitre sur la plaine de Pierrelaye-Bessancourt.

Mais votre Papi ne serait pas digne de la réputation donnée à son esprit caustique, abrasif, parfois injuste et sectaire, s'il ne vous disait que notre fonctionnaire intègre et zélé, Pierre-Simon Girard, soucieux d'éviter à la Ville de Paris de trop lourdes charges, fut aussi à l'origine de la création de la Compagnie des Canaux de Paris, dont les statuts furent déposés en 1819 et qui prit en 1821 le nom de Compagnie du canal Saint-Martin, dont elle gèrera les transformations jusqu'en 1862. Entre autres exigences, elle demanda la construction, le long des canaux, et en particulier du canal Saint-Martin, d'usines et d'entrepôts sur lesquels elle percevait des droits. L'implantation de telles activités, dès l'Empire, avait été imposée par Napoléon 1er. Citons entre-autre : le Grenier d'Abondance, dans lesquels étaient entreposés les stocks de farine nécessaires à l'ensemble de la population parisienne et les docks-entrepôts du bassin de la Villette. Le canal Saint-Martin accueillait aussi à cette époque, sur ses bords (quai de Jemmapes et quai de Valmy) de nombreuses activités, directement portuaires ou liées à la présence de la voie d'eau : laveries, tanneries, cristalleries, marchands de chaux grasses, de ciment, de plâtre, de sable, fondeurs de fer. Inutile de vous dire que notre honnête fonctionnaire se mit des sous plein les poches ! Les flottes cessèrent d'être rentables à cause de leur faible contenance. Pour s'adapter à la navigation moderne la partie terminale du canal de Paris à Livry dut-être élargie et recreusée. Et nos grand-parents durent sortir leurs sous de leurs poches !



Le Canal Royal de Paris ou canal de l'Ourcq à Temblay en France - 1934

Les canaux de Saint-Martin et Saint-Denis permettent la jonction avec le Seine. Les travaux du canal de Saint-Denis furent ordonnés le 14 février 1811, par un décret impérial de Napoléon 1er. Les travaux furent commencés dès la même année et finirent en 1821. Enfin, le 17 novembre 1821, l'entreprise des travaux du canal Saint-Martin, fut désignée. Ce canal part du bassin de la Villette et aboutit au bassin des fossés de l'Arsenal.

Le canal de l'Ourcq, quant à lui, ne sera terminé qu'en 1823. Ce chantier gigantesque rassembla une importante main d'œuvre, utilisant même des prisonniers de guerre Prussien et Autrichiens, qui y moururent par centaines. Il est alimenté par cinq rivières et sert de voie de communication principale entre la Marne et la Seine. L'eau qui y est amenée dans Paris, est mise en réserve dans le grand bassin de la Villette et distribuée dans les quartiers les plus peuplés de la capitale. Il sert d'abord à alimenter un très grand nombre des bornes-fontaines installées sur les points hauts, de façon à permettre le nettoyage des rues par gravité et drainage des ordures vers les points bas, car à l'époque toutes les ordures étaient jetées à la rue. Mais il permet également à la population de boire une eau, dite potable. Dès 1805 le bassin de la

Villette était rempli et les eaux de l'Ourcq alimentaient la fontaine des innocents. L'ingénieur Girard (l'un des cons...pétants), qui développa également le réseau des égouts dans la première moitié du XIXème siècle, dénombrera 3.000 puits à Paris en 1830. On en comptera 30.000 au cours du siège de Paris en 1870. Comme on pouvait le craindre, la qualité des eaux y était plus que médiocre, voire foncièrement mauvaise, avec des teneurs en azote de plus de 100 milligrammes par litre, soit mille fois plus que ce qu'on attend aujourd'hui d'une simple eau de rivière !

Paris, ville d'eaux réputée

Oh, là ! Votre Papi radoterait-il... ?.

Oui, Paris fut naguère une ville d'eaux et pourrait au besoin le redevenir. Pour être précis, ce n'est pas, tout à fait Paris qui eut autrefois des sources fréquentées par les malades, c'est Passy, c'est Auteuil, c'est même Batignolles et Belleville. Mais comme toutes ces localités font aujourd'hui partie intégrante de la capitale, nous pouvons donc parler de Paris ville d'eaux, sans commettre la moindre inexactitude.

Passy fut, au temps du roi Louis XIV, une station thermale joyeuse et très fréquentée. Un médecin nommé Le Givre y avait découvert deux sources ferrugineuses. La duchesse de Bourgogne y vint soigner une anémie opiniâtre. Du coup, Passy fut lancé. En 1719, trois autres sources y furent découvertes. Passy, sous la Régence et sous Louis XV, fut plus que jamais à la mode. C'était la vraie ville d'eaux, avec tous ses jeux et tous ses plaisirs. Un auteur comique disait, dans une pièce intitulée *Les Eaux de Passy ou les Coquettes à la mode* : « On n'y vient guère que pour se divertir : au lieu des eaux, on y boit les meilleurs vins et on y fait grande chère... » Et il ajoutait . « Ce séjour est délicieux ! ». L' établissement de Passy fut ruiné par la révolution. Benjamin Delessert le racheta (oui mes petits enfants, c'est votre Delessert de Saumur, capitale du protestantisme français). Le parc thermal resta très fréquenté jusqu'à sa destruction, en 1913, engagée dans le cadre des travaux du métropolitain.

Auteuil eut aussi ses eaux minérales. Elles furent célèbres même avant celles de Passy, et c'est la vogue de ces dernières qui les fit oublier.

Aux Batignolles, vers 1850, on découvrit des eaux sulfureuses qui furent exploitées quelque temps. Mais on vendit, le terrain dans lequel elles se trouvaient. La source fut bouchée, et l'on construisit à la place une maison de rapport.

A peu près à la même époque, on mit à jour, à Belleville, une source très abondante d'eau très pure, qui donnait près de 120.000 litres par jour. On exploita cette eau en la gazéifiant pour en faire une eau de table.

Car les eaux de Paris étaient même vendues en bouteille. Ainsi, la source de Guicherat produisait-elle jusqu'à 140.000 bouteilles par an, celle de l'Atlas, la dernière en exploitation, produisait en 1852 près de 350.000 bouteilles par an.

Aujourd'hui, seule trace de ce passé, la source du square Lamartine attire toujours de nombreux amateurs qui lui trouvent des qualités certaines.

Vous voyez que Paris ne cède en rien, pour l'abondance et la variété de ses eaux, à plus d'une station thermale française !

BULLETIN DE L'ASSEMBLEE NATIONALE – SEANCE DU 19 OCTOBRE 1790

M. Jean-Pierre Brullée présente une soumission le 12 septembre 1790 pour la construction d'un canal reliant l'Ourcq, la Seine et l'Oise. Le décret est accordé par l'Assemblée Nationale le 9 novembre 1790. Extrait de « La Gazette Nationale ou Le Moniteur Universel » du vendredi 22 octobre 1790, qui sert à l'époque de journal officiel :

« M Poncin fait au nom du comité d'agriculture, le rapport du projet de canal proposé depuis 1785 par M.Brullée. L'ajournement est demandé et rejeté. Le décret suivant est rendu après une légère discussion.

L'Assemblée nationale, après avoir entendu le rapport, qui lui a été fait au nom de son comité d'agriculture et de commerce, de la demande de M. Jean-Pierre Brullée, citoyen français, demeurant à Paris, de construire, à ses frais et aux conditions consignées dans sa soumission du 12 septembre 1790, un canal de navigation qui, prenant sa naissance dans la Marne sous Lizy, auprès de l'embouchure de l'Ourcq et de là passant par Meaux, Claye et la Villette, descendrait dans un point de partage, où il se diviserait en deux branches, dont l'une se rendrait par les faubourgs Saint-Martin et du Temple, les fossés de la Bastille, de l'Arsenal, dans la Seine ; et l'autre passerait par Saint-Denis, la vallée de Montmorency, Pierrelaye, se

rendrait d'un côté à Conflans-Sainte-Honorine, et de l'autre côté dans l'Oise, près Pontoise, et qui enfin se continuerait de Pontoise à Dieppe, par Gournay et autres lieux ;

Après avoir également entendu le rapport de l'avis du 24 mai 1786, donné par MM. Borda, Lavoisier, Condorcet, Perronet et Bossu, commissaires nommés pour l'examen du projet alors présenté par M. Brullée et approuvé par l'académie des sciences ; de celui du 28 mai 1790, donné par MM. Borda, Lavoisier, Condorcet et Bossu, de la pétition des représentants de la commune de Paris, du 6 juin dernier, qui demandent l'exécution de ce projet, et des directoires des départements de Seine-et-Marne et de Seine-et-Oise ;

A décrété et décrète ce qui suit :

1) M. Brullée est autorisé à ouvrir à ses frais un canal de navigation qui commencera à la Beuvronne, près du pont de Souilly, arrivera entre la Villette et la Chapelle, dans un canal de partage qui formera deux branches :

- L'une passera par les faubourgs Saint-Martin et du Temple, les fossés de la Bastille et de l'Arsenal, pour se rendre dans la Seine,
- L'autre branche passera par Saint-Denis, la vallée de Montmorency, arrivera an-dessous de Pierrelaye, où elle se divisera encore en deux branches, dont l'une se rendra dans la Seine, à Conflans-Sainte-Honorine, et la seconde dans l'Oise, près de Pontoise ; il suivra, autant qu'il sera possible, la direction du plan joint à son acte de soumission ci-dessus rappelé. L'ancienne navigation de la Seine, de la Marne et de l'Oise, restera libre comme ci-devant.

2) Ce canal, les berges, chemins de halage, fosses, francs-bords et contre-fosses, seront exécutés sur une largeur de terre de cinquante toises ; elle sera augmentée dans les endroits où il sera jugé nécessaire d'établir des réservoirs, bassins, gares, ports, abreuvoirs et des anses pour le passage des bateaux, ou les francs-bords ne donneraient point d'espace pour les dépôts des terres provenant des fouilles; et aussi dans les endroits où les terres des excavations n'en fourniraient point suffisamment pour former les digues dudit canal.

3) Le canal aura, à la superficie de l'eau, dans l'intérieur de Paris, douze toises de largeur entre les murs des quais, huit toises partout ailleurs ; sa profondeur sera de six pieds d'eau : il sera garni d'écluses partout où elles seront nécessaires, et, dans la campagne, d'anses, de quatre cents toises en quatre cents toises.

4) M. Brullée construira des ponts sur toutes les grandes routes coupées par ledit canal, conformes a ceux existants sur lesdites routes et sur les chemins de traverse. Construera, dans Paris, des ponts à la rencontre des principales rues, et des quais de six toises de largeur, sous lesquels il pourra établir des magasins a son profit.

5) Il acquerra les propriétés nécessaires à l'exécution de son canal et de sa dépendance, suivant l'estimation qui en sera faite par les commissaires du directoire des départements. Le propriétaire d'un héritage, divisé par le canal, pourra, lors du contrat, obliger M. Brullée à acquérir les parties restantes , pourvu qu'elles n'excèdent pas en valeur celles acquises pour ledit canal et ses dépendances.

6) Il ne pourra se mettre en possession d'aucune propriété qu'après le paiement réel et effectif de ce qu'il devra acquitter; si on refuse de recevoir ce paiement ou, en cas de difficultés, la consignation de la somme à payer, faite dans tels dépôts publics que les directoires des départements désigneront, sera considérée comme paiement, après qu'elle aura été notifiée ; alors toutes oppositions ou autres empêchements à la prise de possession seront sans effet.

7) Quinzaine après le paiement ou la consignation dûment notifiée, M. Brullée est autorisé à se mettre en possession des bois, pâlis, prairies et terres a champ, emblavées ou non, qui se trouveront dans l'emplacement dudit canal et de ses dépendances. A l'égard des bâtiments, clos et marais légumiers, ce délai sera de trois mois.

8) Les hypothèques, dont les biens, qu'il acquerra pour la construction de ce canal et dépendances, pourraient être chargés, seront purgées en la forme ordinaire ; mais il ne lui sera expédié chaque mois qu'une seule lettre de ratification par tribunal pour tous les biens dont les hypothèques auront été purgées pendant le mois.

9) Ce canal sera traité, a l'égard des impositions, comme le seront les autres établissements de ce genre.

10) Il est autorisé à détourner les eaux qui seraient nuisibles au canal, et à y amener celles qui y seront nécessaires ; à former des canaux d'irrigation dans la campagne, et à conduire les eaux du canal dans les différents quartiers de Paris, en indemnisant, préalablement, ceux dont les propriétés seraient

endommagées, et en remplaçant les établissements utiles au public, dont la suppression à cause de leur situation aurait été jugée indispensable.

11) Il pourra construire des moulins sur le côté de ce canal à la chute des écluses, sans que les moulins et autres établissements, de quelque nature qu'ils soient, préjudicient en aucune manière à la navigation et à l'agriculture. Il sera établi à chaque prise d'eau, dans ce canal, des repaires indicatifs de l'eau nécessaire à la navigation, et l'entrepreneur ne pourra disposer que de celles surabondantes.

12) Il aura seul, pendant le temps de sa jouissance, le droit d'établir sur ce canal des coches, diligences, galiotes et batelets pour le transport des voyageurs et des personnes qui voudront le traverser ; il en établira le nombre qui sera jugé par le corps législatif nécessaire au service public.

13) Il jouira pendant 50 ans (dans lequel le terme fixé pour l'achèvement du canal n'est point compris) du droit de péage qui fera décrété, et après ce temps, ce canal, et ses dépendances appartiendront à la nation, mais le sieur Brullée conservera la propriété absolue :

- Des magasins qu'il aura construit dans Paris sous les quais du canal, à la charge par lui de tenir dans tous les temps, ces magasins en bon état de réparations, de manière que la sûreté publique ne puisse en souffrir ;
- Des 26 toises de terrain collatérales aux-dits quais, et des bâtiments qu'il y aura établis, à la charge de souffrir tout ce qui fera nécessaire aux réparations et à l'entretien de ce canal et de ses dépendances ;
- Des moulins et des autres établissements qui exigeront des prises d'eau, qu'il aura construits, en conformité du présent décret, sans que dans aucun temps et sous aucun prétexte, il puisse prétendre à aucune indemnité envers la nation lorsqu'elle sera propriétaire du canal, soit pour raison de la privation des eaux, lorsqu'il faudra faire des réparations au canal et à ses dépendances, soit pour toute autre cause ;
- Des francs-bords et contre-fossés dudit canal et des établissements qu'il y aura construit à la charge de souffrir, sans aucune indemnité, le dépôt des vases provenant des curements du canal, de ses fossés et de ses autres dépendances, et des matériaux nécessaires à leurs réparations, et sans qu'il puisse s'opposer à ce qu'il soit fait des quais pour l'utilité des communautés riveraines.



Le Canal Royal de Paris ou canal de l'Ourcq à Pantin - 1910

14) L'entrepreneur ne pourra faire les établissements qui exigent une prise d'eau dans le canal, que dans les 24 premières années de sa jouissance, pendant laquelle il le tiendra toujours dans un parfait état de navigation.

15) Il mettra dans trois mois, à compter du jour de la sanction du présent décret, ses travaux en activité, après avoir justifié au département de Paris qu'il peut disposer de dix millions ; il les achèvera dans le terme de huit ans : s'il ne remplit pas l'une et l'autre de ces conditions, il sera déchu du bénéfice du présent décret, sans pouvoir rien répéter à la charge de la nation.

16) L'assemblée nationale se réserve de prononcer, s'il y a lieu d'ouvrir une branche de communication de ce canal à la Seine, au droit de Saint-Denis. Si elle est jugée nécessaire, elle fera faite aux dépens du sieur Brullée et fera partie du canal.

17) Il est autorisé à faire vérifier, à ses frais, par les commissaires de l'académie des sciences, ci-dessus rappelés, le reste de son projet de navigation, en indemnisant préalablement ceux qui devraient éprouver quelques dommages de ses opérations : défenses sont faites à toutes personnes de le troubler, ainsi que ceux employés à ce travail, soit en les molestant, soit en déplaçant leurs jallons, soit autrement, à peine d'être poursuivis et punis selon la rigueur des loix.

18) Le roi sera prié de nommer deux commissaires, l'un de l'académie des sciences, et l'autre de celle d'architecture, pour arrêter, avec le sieur Brullée, d'après les observations des départements :

- Les opérations scientifiques,
- L'emplacement le plus avantageux du canal,
- Et les autres moyens d'exécution.

Tarif du péage accordé au sieur Brullée.

1) Les bateaux, quels qu'ils soient chargés de grains, vins, chanvres, bois, fers, charbons de toute espèces, foins, pailles, poteries, pierres, chaux, tuiles, ardoises et engrais, paieront dix deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue de 2.000 toises qu'ils feront sur ledit canal. Ils paieront, pour toutes autres marchandises, neuf deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue.

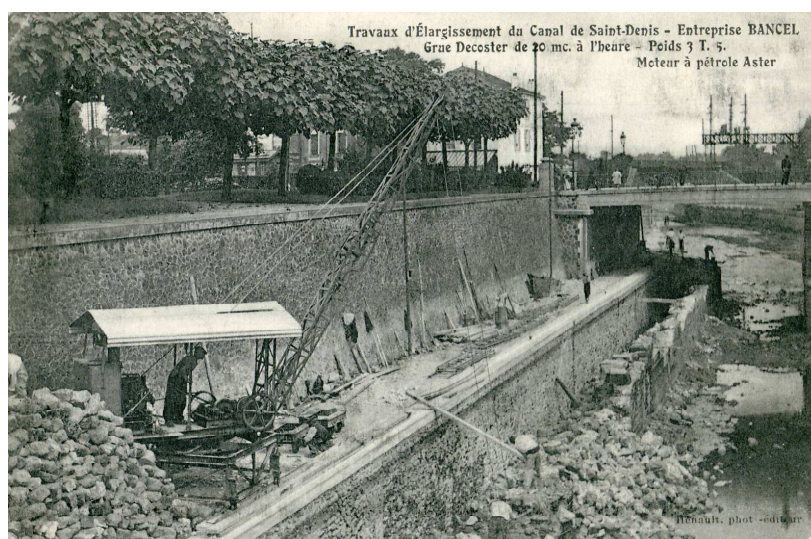
2) Les trains de bois de toutes espèces et les bateaux vides qui passeront sur ce canal, paieront 12 sols par toise de longueur et par lieue. Les bateaux qui n'auront que le tiers de leur charge, ou moins, paieront ces mêmes droits en sus de ceux dus par les marchandises. Les batelets et bachots, d'environ 20 pieds de longueur, paieront 15 sols par lieue.

3) Les voyageurs par les coches, diligences, batelets et galiotes établis sur ce canal, paieront 3 sols par lieue, et 5 deniers par quintal par livre, pour leurs effets et marchandises, au-dessus de ce qui excédera le poids de dix livres.

4) Les bateaux chargés, les batelets ou bachots qui les suivent, et les trains de bois qui entreront dans ce canal pour se rendre à leur destination, pourront y rester pendant dix jours, à compter de l'instant de leur entrée, sans rien payer pour droit de séjour ou gare. Après ce temps, les bateaux et trains de bois paieront un sol trois deniers par journée de 24 heures, et par toise de longueur, pendant leur séjour dans ce canal ; et les batelets et les bachots, deux sols seulement par journée. Les bateaux vides, les batelets et bachots qui emprunteront le passage du canal, pourront y rester quatre jours, sans payer les frais de séjour ou de gare. Après ce terme, ils les acquitteront, comme il est dit ci-dessus.

5) Les bateaux, batelets, bachots et trains de bois, qui n'entreront dans le canal que pour s'y mettre en garre, en acquitteront les droits, à compter du moment de leur entrée.

6) Tous les objets transportés pour le service de la nation, ne paieront que la moitié des droits de tarif ci-dessus rappelés. Il fera fait un règlement pour la police du canal ».



Travaux d'élargissement du canal de Saint-Denis

