BULLETIN

DE

L'ASSOCIATION DES NATURALISTES

DE LA VALLÉE DU LOING

14e Année. 1931. — Nos 2, 3 et 4

Le Guide du commerce sur les Canaux d'Orléans, de Briare et de Loing réunissant le Bassin de la Loire à celui de la Seine et opérant la jonction de la Manche avec l'Océan et la carte générale de ces trois canaux.

(avec la planche VIII)

par E. P. Z. G.....

Avant-Propos

Nous devons le manuscrit du présent travail à notre dévoué collègue de Moret, M. A. Dorbais, qui l'a retrouvé dans de vieux papiers de famille.

Par ses descriptions et ses statistiques, si surannées soient-elles, mais qui fixent bien la physionomie et l'activité des Canaux au commencement du XIXe siècle, ce travail qui paraît inédit, méritait d'être imprimé. Nous l'avons reproduit scrupuleusement en respectant les tournures de phrases et l'orthographe, nous contentant de mettre en notes et en *italiques* les observations ou additions qu'il convenait de faire pour souligner les améliorations apportées pendant un siècle.

L'auteur ne s'est désigné que par ses initiales ; une lettre autographe de nos dossiers nous a permis de l'identifier avec le Contrôleur-Conducteur de Saint-Mammès, en 1831, feu Gourdet. On se rendra compte d'ailleurs que lui seul pouvait avoir en sa possession les chiffres et les observations, qui n'étaient pas publiées à l'époque.

Le manuscrit lui-même est un cahier de papier vergé de 112 pages in-4°, écrit recto et verso d'une bonne écriture. Les plans indiqués manquent. L'état en est bien défectueux, le papier est fortement maculé par l'humidité ; son contenu échappera à la destruction prochaine.

Paul Bouex.

***

Introduction

Le célèbre De Lalande, auteur d'un ouvrage aussi volumineux que peu répandu, sur les *Canaux de Navigation,* est le seul auteur connu qui ait donné des notions exactes sur les canaux de *Briare,* d'*Orléans* et de *Loing.* Ecrivain aussi véridique que consciencieux, il avait puisé ses renseignements à la meilleure source, il n'avance rien sans rapporter aussitôt la preuve. Ses rélations avec MM. de Règemorte et de Gaullier, Ingénieurs d'un mérite distingué chargés successivement de la direction des Travaux de ces canaux, le mirent à même d'entrer dans une foule de détaits, tant sous le rapport des constructions d'art, que sous le rapport historique. Il donne exactement les différents édits de création et ceux qui ont sanctionné les tarifs pour les droits de navigation à percevoir, soit pour les parcours entiers, soit pour les fractions de trajets, d'un bureau ou d'un port à un autre.

Le travail de M. De Lalande, publié en 1778, peut être d'une grande utilité à MM. les Ingénieurs, en ce qu'il leur donne une idée des difficultés que l'art est parvenu à vaincre sur différens points pour arriver à rendre ces canaux ce qu'ils ont maintenant ; il leur fait connaître leurs ressources en eau, et quels efforts il a fallu faire pour les procurer ; c'est enfin, un ouvrage pour ainsi dire indispensable pour toutes les personnes qui s'occupent de ce genre de construction, mais dans lequel le commerce ne saurait puiser aucun renseignement.

Les canaux n'ont point changé depuis la description qu'en a donné M. De Lalande ;cest toujours le même mécanisme. Cependant on doit reconnaître que leur système de navigation a été singulièrement amélioré. Les chemins de hâlage étroits et raboteux, pour la plupart, ont été rélargis, applanis et sâblés. Dans quelques biez, il n'en existait assez généralement que d'un seul côté, ce qui rallentissait nécessairement la marche des bateaux ; tandis qu'actuellement, excepté dans un petit nombre de biez où il était de toute impossibilité d'en établir, on en trouve des deux côtés.

En 1778, on manquait assez fréquemment d'eau dans les canaux de Briare et d'Orléans, et les bateaux étaient obligés de s'arrêter et d'attendre plusieurs jours pour laisser remplir les biez de distribution qui perdaient une partie de leur eau et ne se trouvaient pas suffisamment alimentés par les Etangs et les rigoles servant de réservoirs à ces biez. Ce retard occasionnait des pertes considérables au commerce. Ces graves inconvénients ont cessé d'exister.

On employait alors, le double et quelque fois plus du tems qu'il n'en faut aujourd'hui pour parcourir les Trois Canaux de *Briare*, d'*Orléans* et de *Loing*. La manœuvre des écluses, moins surveillée, se faisait lentement. Les vannes ou vantelles servant à emplir ou vider les sas ou bassins, étaient mues par un mauvais système de crics qui se cassaient ou se faussaient fréquemment, les portes des écluses roulaient péniblement sur leurs pivots, il y avait une infinité de causes de retards qui ont totalement disparu. Le plus ou moins de célérité des Transports dans la traversée des canaux, ne dépend donc à présent que du zèle et du travail qu'apportent les hommes chargés de la conduite des bateaux. L'expérience a prouvé qu'on peut aller en huit jours de la Loire à la Seine, en passant soit par le canal de Briare, soit par celui d'Orléans ; et si l'on voulait mettre un ou deux hommes de plus pour le hâlage de chaque bateau, ce trajet s'effectuerait en 5 ou 6 jours. Il ne fallait pas moins de quinze jours en 1778 (1).

Dans le travail que J'offre au Commerce, j'ai fait tous mes efforts pour réunir tous les documens qui lui sont essentiellement utiles. Il trouvera la situation des ports, leur enclave dans les différentes distances, l'indication précise de ces distances d'après lesquelles s'établit le droit qui se perçoit sur les différentes marchandises transportées sur les canaux, sur celles qui je chargent sur les ports servant à recevoir en dépots les différentes essences de bois ets des charbons de bois — provenant des forêts royales ou des bois des propriétaires riverains. Le mode de chargement, et les différentes manières de régler les prix de certains genres de transports ; le tarif par distance pour la perception des droits avec les différentes modifications qu'ils ont éprouvés. L'Itinéraire des Trois canaux, la notice historique et la carte générale de ces canaux.

J'ai pensé que cet ouvrage était nécessaire pour faire connaître avec plus d'exactitude l'importante communication du bassin de la Loire dans celui de la Seine, dont quelques négocians n'ont qu'une idée supperficielle, et pour leur donner ainsi qu'a un grand nombre de propriétaires des terrains qui avoisinent la haute et basse Loire, la faculté d'employer cette voie pour Transporter aux moindres frais possibles les diffé-

---

(1) *Le trajet lorsque le hâlage est fait par des animaux se fait maintenant en 5 jours. La traction mécanique par un meilleur emploi des heures de jour peut, dans des circonstances favorables, le réduire de moitié.*

rens engrais dont ils pourraient se servir avantageusement pour améliorer leur culture.

Comme de nos jours toutes les spéculations sont soumises à un calcul raisonné, on pourra savoir d'une manière positive en consultant le *guide du Commerce*, qu'elle dépense il faudra faire pour conduite de Paris à Orléans, Blois, etc..., un ou plusieurs bateaux chargés de Plâtre, noir animal, cendres lessivées, etc., et l'on ne confiera rien au hasard.

En écrivant ce petit ouvrage sur les canaux, je n'ai eû qu'un seul but, celui d'être utile ; si j'apprends qu'on l'a reçu et jugé avec indulgence, je serai satisfait.

Chapitre premier

Quelles marchandises se transportent habituellement sur les Canaux d'Orléans, de Loing et de Briare. — Quantité des bateaux naviguant année commune, sur ces canaux. — Description de la navigation de la Loire. — Calcul du tems nécessaire pour faire la Traversée de Nantes à Paris, et de Paris à Nantes.

Les Canaux d'Orléans de Loing et de Briare, si utiles au commerce intérieur de la France, et si peu connus, forment la communication de la haute et basse Loire, et des Rivières et canaux qui y affluent, avec la Rivière de Seine.

Le canal de Briare reçoit les bateaux chargés de marchandises venant de la haute Loire, depuis le point où elle est naviguable ; ceux qui ont parcouru le canal du Centre depuis son embouchure dans la Saône à Chalons, jusqu'à son embouchure dans la Loire à Digoin ; Enfin tous les bateaux qui viennent de l'ancienne province d'Auvergne par la Rivière d'Allier.

Ces marchandises consistent principalement en vins de toute espèce, eau de vie, savon, Liège, épiceries, manganèse, Eaux minérales, fers, fontes, (objets d'artillerie et de marine), charbons de terre, charbons de bois, bois de charpente et de sciage, bois de fente, bois à bruler, mâtures de sapins flottés, venant du Jura ; Planches de meme essence venant des départemens de la Loire ou du Puy-de-Dôme, Fayence et bouteilles de verre, blanc, ocre, terre à fayence et à porcelaine, en marbres d'Italie, marbres indigènes, Pierres de Granit de Volwie, brutes et ouvragées, marrons, Pommes, froment, seigle, orge, avoine, Poisson, etc.

Le Canal d'Orléans reçoit les bateaux chargés de marchandises venant de la basse Loire, depuis son embouchure dans

la Mer de l'Ouest, (Océan Atlantique), les bateaux venant de la Mayenne, de la Vienne et du Cher.

Ces marchandises consistent en vins, Eau de vie, vinaigre, sel, epicéries, marchandises coloniales, ardoises, bois des Iles et de teinture, bois à bruler et de charpente, Pommes, fruits cuits, Poisson, etc.

La navigation de ces 2 canaux employe annuellement de 8 à 9.000 bateaux dont la dimension moyenne est de 20 à 22 mètres de longueur sur 4 mètres 50 c. à 60 c. de largeur.

La majeure partie des bateaux venant de la haute Loire sont construits assez légèrement, et en planches de sapin ; Ceux remontant le fleuve, depuis Nantes jusqu'a l'embouchure du canal d'Orléans, sont plus solidement établis et construits en fortes planches et madriers de chêne, goudronnés avec soin et ne prenant presque pas l'eau sous leur charge. D'ailleurs, la plupart de ces derniers sont destinés à porter une mâture de 70 a 80 pieds et sont souvent voilés de 200 aulnes de toile. La navigation de cette partie inférieure du fleuve ne ressemble en rien à celle de sa partie supérieure.

L'Etablissement d'une marine sur la basse Loire demande un matériel d'agrès considérable, et des avances de fonds qu'on peut évaluer au quintuple de ce qu'exige un semblable établissement sur la haute Loire.

On doit encore ajouter que la navigation de la basse Loire court une infinité de chances qui sont tout à fait étrangères à celle de la haute Loire.

On lève l'ancre à Nantes avec un ou plusieurs bateaux chargés de sel, vin, etc. ; si l'eau est à une hauteur suffisante pour naviguer et le vent favorable (ouest *) on peut arriver en 8 jours à l'Embouchure du Canal d'Orléans. Dans certaines saisons de l'année, les eaux de la Loire ne permettent de charger qu'a la tenue de 30 à 50 centimètres (un pied et un pied 6 pouces) ; il faut alors employer une plus grande quantité de bateaux pour atteindre l'embouchure du canal. Arrivé là, il faut appareiller de nouveau, ou jetter en mer, c'est à dire transborder les marchandises des bateaux qui ont remonté la Loire, dans d'autres bateaux ordinairement plus légers et plus fragiles, dont les 8/10e ne remontent point la Seine, et sont vendus à Paris à 2/3 ou 3/4 de perte pour y être déchirés ; à moins, cependant, que le marinier, propriétaire de ces

* Les vents de sud-sud-ouest et de nor-nord-ouest, servent en quelques endroits à la navigation de la Loire, mais ne sont pas aussi directs que celui qui souffle de l'Ouest.

bateaux ne trouve à charger des marchandises en retour, pour les destinations d'Orléans, Blois, Tours, Angers, Saumur et Nantes.

Ces marchandises qui remontent la Seine jusqu'à l'Embouchure du Canal de Loing, consistent ordinairement en meubles, voitures, instrumens ou mécaniques pour les usines et manufactures, Plâtre en pierre et battu, noir de raffineries, cendres léssivées et Poudrette pour engrais, meules de moulin, meules de coutelier ; arbres, arbustes en pôts ou en caisses, statues, etc. Cependant, ces retours sont loin jusqu'à présent d'être dans la proportion de la quantité de bateaux que l'on conduit à Paris. Cela doit s'attribuer aux prix modiques que prennent les roulages pour le transport de la capitale sur les divers points des départemens ; des marchandises qui se tirent de cette ville, devenue depuis trente ans, l'un des premiers entrepôts de la France, et presque de l'Europe.

Le commerce en se servant de la voie du roulage, suit, je le pense, plutôt une vieille routine que son véritable intérêt ; car le Transport par terre à quelque bon compte qu'il s'effectue, doit naturellement être plus couteux que le transport par eau. Ajoutez à cela, qu'il est bien plus facile d'abriter les marchandises avariables et de les préserver du bris, dans un bateau que sur des voitures *.

On m'objectera sans doute la longueur du voyage par eau, comparativement au moindre tems qu'exige la voie du roulage, je répondrai par ce calcul certain.

Distances		
22 lieues	Un, ou plusieurs bateaux partent de Paris, hâlés par des chevaux qui leur font remonter la Seine jusqu'à l'Embouchure du Canal de Loing, (22 lieues) ils emploient au plus Trois jours pour faire ce Trajet, ci.	3 jours
12 lieues	Le Trajet du canal de Loing de la Seine à Buges, lieu où ce canal se joint à celui d'Orléans (12 lieues) employe Trois jours, ci (2).	3 jours

(2) *La remonte de Saint-Mammès à Briare demande encore maintenant, avec des chevaux, 5 jours ; la première nuit, coucher à Nemours, la 2e Montargis, la 3e Montbouy, la 4e Rogny, la 5e Briare.*

19 lieues	Le Trajet du canal d'Orléans depuis Buges jusqu'à la Loire, (19 lieues) emploi de 4 jours, ci.	4 jours
82 lieues	Continuation de ce trajet en descendant la Loire depuis l'Embouchure du Canal d'Orléans jusqu'a Nantes, (82 lieues) emploi de cinq jours, ci.	5 jours
135 lieues	Total.	15 jours

Dans la saison où les eaux de la Loire sont d'une hauteur convenable, on fait le Trajet de Paris à Nantes, avec un ou plusieurs bateaux tirant deux pieds d'eau et portant chacun 80 à 90 milliers pèsant de marchandises ; ce trajet peut s'opérer en quinze jours, ce qui fait l'un dans l'autre 9 lieues par jour.

Dans la Saison des basses eaux, il faudrait un mois pour faire ce même trajet.

J'ai dit plus haut qu'un bateau partant de Nantes avec un chargement destiné pour Paris, se rendait avec une eau et un vent convenables, à l'Embouchure du Canal d'Orléans, en 8 jours, ci. . . . . 8 jours

Il faut au plus 2 jours pour Transborder ou jetter en mer, ci. 2

Pour la Traversée du canal d'Orléans depuis son embouchure jusqu'a Buges, où il se joint au canal de Loing, cinq jours, ci. 5

Traversée du Canal de Loing de Buges en Seine, Emploi de Trois jours, ci. 3

Pour le Trajet de l'embouchure en Seine jusqu'à Paris, Emploi de 2 jours, ci. 2

Dans les grands jours et les bonnes eaux, un seul jour suffit pour faire ce Trajet.

Tems employé pour aller de Nantes à Paris (3). . . . 20 jours

On voit par ce calcul fait sur des renseignemens exacts, qu'un bateau chargé de 80 à 90 et même 100 milliers, peut franchir en Vingt jours, seulement les 135 lieues par eau qui séparent la Ville de Nantes de la Capitale ; ce qui donne un peu plus de six lieues par jour.

(3) *En 1861, l'accéléré de la Chapelle-Montenont à Paris met 10 jours à la remontée vers Nantes, et 15 jours à la descente sur Paris ; il passait chaque semaine.*

Le même bateau opérant ce trajet dans la saison des basses eaux de la Loire, soumise aux vents sujets à varier, peut employer alors de 45 à 70 jours.

Si le commerce n'a considéré cette communication que sous ce dernier point de vue, il a dû être effrayé d'un retard aussi considérable. Mais, mieux éclairés sur leur véritable intérêt, les négocians qui pour la plupart, n'ont pu en juger que sur des rapports vagues et trop souvent dénués de vraisemblance, pouront enfin se déterminer à suivre cette route qui convient beaucoup mieux et offre des avantages réels, surtout pour un commerce étendu. Ils ne se serviront du roulage que pour les petites expéditions dont la destination s'éloigne trop de la ligne des rivières ou des canaux.

J'ai eu pour but en écrivant cet ouvrage d'entrer dans les détails qui interressent le commerce ; je tâcherai de n'en négliger aucun, et je n'avancerai rien que d'exact.

Chapitre II

Quelles sont les époques qui conviennent mieux pour la navigation de la Loire. — Chomage des canaux. — Emploi du tems pendant l'interruption de la navigation. — Remarques sur les crues de la Loire. — Passage des bateaux dans les écluses. — Description sommaire de la forme des Ecluses.

Les canaux d'Orléans, de Loing et de Briare, sont navigables pendant 10 mois de l'année, c.-à-d. depuis le premier octobre jusqu'au 1er août.

Ils ferment chaque année à leur embouchure en Loire et en Seine, le 1er août, et ils ouvrent le 1er octobre : Ce chomage est indispensable. On employe ces deux mois à faire les Travaux de réparation et d'entretien ; et ceux d'amélioration jugés convenables par l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé de la surveillance et de la direction de ces Travaux.

On ne pourrait choisir un tems plus opportun pour l'exécution de ces travaux ; la nature elle-même semble l'avoir indiqué à cette époque, et pendant presque toute cette saison, la rivière de Loire n'offre qu'un tirant d'eau de 30 à 40 centimètres, la Seine ne dépasse guère celui de 50 à 60 centimètres, la navigation de ces deux rivières dévient alors presque nulle et n'offre plus aucun avantage au commerce. Ce tems de chomage est d'ailleurs mis à profit par les maitres mariniers ; ils

l'employent à des ouvrages de réparation ou de construction de leurs bateaux, ils préparent, sur les ports de la haute-Loire tous ceux qui leur seront nécessaires pour la réprise de la navigation ; et sur la basse Loire, tous les agrès, mâtures, etc., dont le renouvellement est indispensable pour leur équippement. Ils commencent à la fin de septembre à faire arriver les marchandises sur les ports, ils les embarquent au fur et à mésure, affin de pouvoir profiter de la première crue et du premier vent favorable pour se mettre en route.

Les mois de novembre et de décembre sont très ordinairement propices à la navigation de la Loire, haute et basse. Dans les mois de janvier et de février, on redoute les glaces à cause des avaries qui peuvent en résulter ; il se fait alors peu ou point de chargemens. Les mois de mars, avril et mai, sont encore des mois qui conviennent à cette navigation. La Loire grossie ou entrétenue par le produit de la fonte des neiges qu'elle reçoit des montagnes qui avoisinent sa source et celle de l'Allier, pendant l'hiver, se soutient à une hauteur de 2 à 4 pieds. Juin et Juillet n'offrent pas une chance aussi avantageuse. Alors commencent les grandes chaleurs et la sécheresse qui les accompagnent. La Loire esclave du tems est forcée de se plier à ses caprices. Aujourd'huy, elle se présente sous la forme d'un large ruisseau divisé en mille branches différentes, qui se perdent sous des monceaux d'une grève fine et transparente ; le plus mince esquif pourrait à peine être mis à flot sur l'une des ramifications du fleuve ; le lendemain, le Riverain est tout surpris d'appercevoir une nappe d'eau à la place de ce sable aride. Qui a pu produire cet effet magique ? Un orage éclate sur l'une des montagnes voisines de sa source ; un orage seul, produit ce phénomène et amène ce résultat.

Les bateliers alors, s'empressent de profiter de ce changement subit ; ils lèvent l'ancre, suivent les effêts de la crue et se rendent avec toute la célérité possible, à l'une ou l'autre des embouchures. Une fois parvenus à l'entrée des canaux de Briare ou d'Orléans, ils n'éprouvent plus de retards.

Les Ecluses des Embouchures des Canaux de Briare et d'Orléans, ainsi que toutes les écluses de ces 2 canaux, ne peuvent conténir qu'un seul bateau. Lorsque la manœuvre est bien faite et qu'il n'y a aucune perte de tems, cinquante bateaux peuvent monter et entrer dans le canal pendant les jours d'hiver et soixante-dix dans les jours plus longs, depuis le 15 mars jusqu'au 1er août.

Les bateaux ne peuvent naviguer sur les canaux que pendant

le jour, seulement. La navigation pendant la nuit leur est interdite par les réglemens établis. Cette mésure a été prise dans l'intérêt du commerce, affin d'éviter les accidents qui pourraient arriver soit à la descente soit à la remonte des écluses (4).

Les bateaux marchent à la file dans les bief des canaux. Cependant quelques marchandises plus exposées à être avariées, jouissent du privilège de dépasser celles qui par leur nature ne courent pas les mêmes risques ; ce privilège est alors soumis à des conditions qu'imposent les réglémens, ils sont connus de tous les mariniers qui fréquentent les canaux.

Les Trois Canaux d'Orléans de Loing et de Briare sont entretenus avec soin, on peut les parcourir avec sécurité. Ils sont abondamment fournis d'eau, au moyen d'Etangs, de réservoirs et de rigoles, pour ceux d'Orléans et de Briare qui sont entièrement artificiels.

Le canal de Loing dans lequel on entre à Montargis, en sortant de celui de Briare, est latéral à la rivière de Loing qui lui donne son nom, et lui fournit ses eaux, dont la surabondance est telle, que non seulement elles suffisent à l'activité de sa navigation, mais qu'elles servent encore à mettre en mouvement une quantité considérable de moulins et d'usines, situés sur son cours, depuis Montargis jusqu'à la Seine. Du nombre de ces dernières sont les célèbres papéteries de Buges et de Langlée.

Les Ecluses du Canal de Loing sont d'une construction et d'une forme différentes que celles des canaux de Briare et d'Orléans ; leur sas ou bassin, reçoit quatre bateaux. Elles ont 200 pieds de longueur des Têtes ou piliers du haut, aux piliers du bas, et 50 pieds d'ouverture ou de largeur, en mesurant d'une crête de talus à l'autre.

Les Ecluses des canaux de Briare et d'Orléans dont les bajoyers ou murs de soutènement sont à pic, ne recoivent qu'un bateau seul, chaque écluse à 100 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 14 pieds 2 à 4 pouces. Ces deux canaux étant purement artificiels, on a du adopter ce systême pour en économiser les eaux qui ne se réproduisent que par les pluies ou les fontes de neige que recoivent leurs Etangs et réservoirs par le moyen des nombreux ruisseaux, fossés et rigoles qu'on a su ménager à propos et diriger sur ces premiers.

---

(4) *Des dérogations furent apportées pour la circulation des services dit accélérés qui ont deux relais d'animaux.*

Je ferai connaitre aux chapitres de l'itinéraire des Trois Canaux, la situation des principaux réservoirs, sans entrer dans de grands détails à ce sujet ; mon but était seulement, de faire un ouvrage utile au commerce, je m'en éloignerai le moins possible.

Chapitre III

Hâlage des bateaux sur les canaux — où se trouvent les hâleurs ou conducteurs de bateaux — quel prix ils gagnent habituellement — Prix que gagnent les mariniers pour conduire les bateaux de l'Embouchure du canal en Seine jusqu'à Paris — Différens marchés avec les mariniers pour la conduite des bateaux. — Chargement des bois à bruler à l'Entreprise. — Par qui sont payés les droits d'enlevage et d'empilage ; et les droits de canaux. — Réglément du prix de transport des bois. — Faculté accordée aux mariniers conducteurs de bateaux de payer les droits de canaux en traites sur Paris. — A quelle condition on accorde cette faculté. — Marchandises dont les droits peuvent être acquittés en Traites. — Les Traites sont payables à présentation.

Un bateau chargé de 80 à 100 et 120 milliers *, pèsant de marchandises, navigue sur les canaux, Traîné ou hâlé par 2 hommes, il ne peut en avoir moins. Ces hommes se servent d'une espèce de sangle qu'ils appellent lacs, ils y attachent la corde (5) qui doit mettre le bateau en mouvement ; cette corde longue de 60 brasses est nouée par le milieu à une chéville à l'extrémité de l'avant du bateau, de manière à se trouver également partagée, et que chaque homme soit placé à la même distance. Il y a communément deux chemins de hâlage sur les

---

* Il y a des bateaux qui portent jusqu'a 75.000 kilogrammes, 150 milliers, 300 poinçons de vin, du poids de 250 kilog. l'un, ou 500[1] pèsant.

(5) *Dite « verdon ».*

Le tonnage des bateaux est exprimé ci-dessus en milliers de livres ! Ce tonnage s'accroit au fur et à mesure que la profondeur, ou mouillage, des canaux est augmentée. Il est au commencement du XX^e siècle de 280 tonnes métriques avec un tirant d'eau de 1 m. 80 et un mouillage de 2 mètres à 2 m. 10 et sera porté à 320 tonnes avec un tirant d'eau projeté de 2 mètres. (1930).

canaux ; cependant dans quelques endroits où les localités ne l'ont pas permis, on ne hâle que d'un seul côté. Alors, l'un des deux hommes est obligé d'entrer dans le bateau et de le pousser hors avec un baton ou *bourde* pour le tenir au large. Cette manœuvre ralentit nécessairement la marche du bateau, mais l'occasion de l'employer ne se présente que très rarement.

Les hommes qui se chargent de conduire les bateaux, se trouvent aux embouchures des canaux ; ils se louent au voyage et ce voyage se compose de la Traversée des canaux de Briare et de Loing jusqu'à la Seine ou de celle des Canaux d'Orléans et de Loing à la même destination.

Pour conduire un bateau chargé, à la tenue de 24 à 30 pouces, depuis l'Embouchure du Canal de Briare jusqu'a celle du Canal de Loing en Seine, le prix moyen pour chaque hâleur, est de 20 à 24 fr. (6).

Montargis, est regardé comme étant la moitié de ce Trajet.

On donne ordinairement la même somme de 20 à 24 fr. pour haler un bateau depuis l'Embouchure du canal d'Orléans jusqu'a celle du Canal de Loing, sans avoir égard au plus long Trajet.

Buges est régardé comme la moitié du Parcours. Le hâleur qui ne va que jusques-là, gagne, 10 fr. et 12 fr. suivant les saisons et le plus ou moins d'affluence des bateaux.

La Seine étant le terme du Voyage des hâleurs, on prend alors deux mariniers à St-Mammès si toute-fois on ne s'en est pas pourvu à Montargis ; les hommes se chargent de diriger ce bateau dans la rivière de Seine, et de le mettre à port à Paris. Ces deux hommes se louent pour faire ce Travail de 18 à 24 fr. l'un, suivant la saison et l'activité de la navigation.

Si au contraire des mariniers ayant l'habitude du travail de la rivière de Seine, prennent un bateau à l'Embouchure du Canal de Briare pour le conduire directement à Paris, ces hommes se louent pour le voyage de 40 à 50 fr. et quelquefois 60 fr. l'un. En général, ce prix est toujours subordonné à l'activité de la navigation et à la quantité plus ou moins considérable de bateaux arrivant aux Embouchures des canaux.

Quoique le Trajet de la Loire à la Seine, en passant par le Canal d'Orléans, soit de 27 lieues, et qu'il n'y ait que 23 lieues en passant par celui de Briare, le prix que gagnent les hâleurs et mariniers, est absolument le même. Le Canal d'Orléans est

---

(6) *Le marinier est dit :* Faire du hâlage à longs jours !

si bien entrétenu et sa navigation si facile, qu'on employe pas plus de tems à le parcourir.

Les hâleurs et les mariniers sont nourris par le maitre marinier propriétaire des bateaux, ils sont rationnés quant aux comestibles ; pour le vin ou la boite, ils en usent à discretion (7).

J'indiquerai ici un usage relatif aux seuls chargemens de bois à Bruler.

Une grande partie des bois qui se chargent sur les ports des canaux de Briare, d'Orléans et de Loing, sont enlévés sur ces ports et mis dans les bateaux par *des chargeurs* qui entreprennent ce travail à *tant* la corde, ou demi-décastère, pour conduire ensuite les bateaux soit : à Montargis s'ils ont chargé dans l'un des ports du Canal de Briare, soit à Buges si le chargement s'est fait dans le canal d'Orléans, soit enfin du lieu de chargement, jusqu'en Seine.

Ces hommes se nourrissent à leurs frais ; on leur fournit des bateaux en bon état, ainsi que les cordages et agrès nécessaires. Ils gagnent assez communement 5 fr. par demi-décastère de bois chargé sur les ports les plus éloignés de la Seine, d'après cette base, le prix diminue proportionnellement, lorsque les ports et lieux de chargement se trouvent plus rapprochés de cette rivière.

Ils ne sont point chargés de payer les droits de canaux, ni ceux d'empilage et d'enlevage sur les ports.

Tous les droits dûs pour garde, enlévage et empilage sur les ports sont avancés par le maitre marinier entrepreneur de la voiture de ces bois, ils lui sont remboursé par le propriétaire de la marchandise.

Les droits de Canaux sont à la charge du marinier entrepreneur.

Le prix de transport des bois est réglé ainsi qu'il suit :

Bois à bruler, au Décastère.
Cotrêts, fagots, cotrillons, marcassins, bourrées, au millier.
Le bois de charpente, au cent de solives, etc.

Il n'y a pas de cours établi pour le prix de la voiture, on convient de gré à gré avec les maitres mariniers, suivant les saisons et la distance des Ports, de la Seine.

---

(7) *On trouvera page 106 l'explication de cette libéralité (!) pour le vin ou* bouette (*petite boisson*).

Les droits de canaux sont payables au comptant ; cependant, on accorde du crédit pour les marchandises suivantes :

Les Vins, Eau de Vie, Vinaigre.
Les Epiceries.
Les fers, fontes et cuivre.
Les charbons de bois.
Tous les bois à bruler.
Les écorces à faire du Tan.

Les droits de ces marchandises peuvent être payés en Traites sur Paris.

Pour obtenir la faculté de payer en traites, il faut :

1° Que les droits dûs, montent à la somme de 200 fr. au moins.

2° Que les marchandises soient destinées pour Paris.

3° Que le marinier conducteur de cette marchandise, soit porteur de lettres de voiture en bonne forme, expédiées sur le lieu du chargement, qui constatent l'espèce et la quantité de cette marchandise ; sa destination et l'adresse du négociant propriétaire, ou commissionnaire à Paris.

4° Ces Traites sont payables à présentation, cependant, Mr Le Receveur Principal des canaux à Paris, a la faculté d'accorder quelque délai après l'acceptation.

Chapitre IV

De l'importance de la Navigation des canaux d'Orléans, de Loing et de Briare. — 1ere Section, marchandises venant de la haute-Loire, de l'Allier et du Canal du Centre, passant par les Canaux de Briare et de Loing. — 2eme Section, marchandises venant de la basse-Loire passant par les Canaux d'Orléans et de Loing pour se rendre en Seine. — 3eme Section, marchandises venant de Paris et se dirigeant sur la basse-Loire par les Trois Canaux. — Résultat de l'évaluation du prix des marchandises passant sur les Canaux. — Renseignements positifs sur le cours des 3 Canaux. — Réflexions à ce sujet.

Pour donner au Commerce un apperçu de l'importance du transport qui s'effectue annuellement par la voie des Canaux d'Orléans, de Loing et de Briare, je vais mettre sous ses yeux, une évaluation exacte de la quantité et de l'espèce de marchan-

dises de toute nature, dirigées sur Paris dans le cours d'une année. J'en ai réuni plusieurs afin d'avoir une moyenne-réduite.

1ère Section

Marchandises venant de la haute Loire, de l'Allier et du canal du Centre, passant par les canaux de Briare et de Loing pour se rendre en Seine (**8**).

Nombre des Bateaux		
1,000.	— portant chacun 240. poinçons de vin Jauge réduite à 228. litres, ancienne mesure d'Orléans ; Prix moyen du poinçon, — 60 f. » Valeur du chargement d'un bateau — 14,400 f. » Ces mille bateaux représentent ensemble une valeur de.	14,400,000, »
2,300.	— chargés de charbon de terre, de la valeur de 2,400 f. » l'un, ci.	5,520,000, »
150.	— de charbon de bois*, de la valeur de 8,000 f. » l'un, ci.	1,200,000, »
1.400.	— de bois de chauffage, de toute nature, du prix moyen de 1,000 f. » l'un, ci. . .	1,400,000, »
380.	— de bois de charpente, planches de chêne et de sapin, bois de sciage ou de fente, en chêne, noyer, orme, mérisier, etc., estimé à la valeur de 3,000 f. » l'un, ci. .	1,140,000, »

---

(8) *Voici une statistique des bateaux passés à Nemours à la fin du XVIIIe siècle :*

2.185 chargés de bois.
1.200 chargés de charbon de terre.
1.340 chargés de vin.
2 chargés de pierres à fusil.
1.218 chargés de faïence, etc...

Au total : 5.945 en un an.

Les premiers bateaux de charbon de terre venant du Centre seraient arrivés à Paris, au Port-Saint-Paul, en 1668. Ce transport va déclinant.

* Depuis que cet ouvrage est terminé, le nombre des bateaux chargés de charbon de bois est plus que doublé.

70.	— chargés de fer, carré, laminé œuvré ; fontes, objets d'artillerie et de marine, etc., chaque bateau portant 40,000. kilogrammes, à 900 f. » prix moyen les mille kilogrammes ; valeur d'un bateau — 36,000 f. » les 70. bateaux, ensemble. . .	2,520,000, »
40.	— ou bascules chargés de poisson, à 2,400 f. » l'une, prix moyen, ci.	96,000, »
10.	— de fayence, estimés 4,000 f. » l'un, ci	40,000, »
10.	— de bouteilles de verre, estimés 4,000 f. » l'un ci.	40,000, »
40.	— de fruits et marrons à 3,000 f. »l'un ci	120,000, »
40	— d'écorce à faire du Tan portant 2,500 bottes, l'un ; à 70 f. » le %. de bottes, valeur d'un bateau 1,750 f. »les 40. bateaux, ci.	70,000, »
10.	— de blé, portant 120. milliers ou 0 kilolitres de 750. kilogrammes, chaque kilolitre estimé 150 f, » chaque bateau la valeur de 12,000 f. » les 10 bateaux ci. .	120,000, »
5,450. bateaux	Total de la 1re Section. .	26,666,000, »

Je crois mes calculs exacts ; j'ai eû égard en faisant l'évaluation du prix de certaines marchandises, aux différentes variations auxquelles elles sont sujettes, surtout le vin. J'ai donc pris seulement le tiers de sa plus-value dans les années ordinaires ; Enfin j'ai préféré rester au dessous des valeurs réelles, plutôt que de les dépasser.

2me *Section.*

Marchandises venant de la basse Loire et des Ports du canal d'Orléans, passant par les canaux d'Orléans et de Loing pour se rendre dans la Seine.

Nombre des bateaux		
1,170.	— chargés de vin, eau-de-vie et vinaigre, portant chacun 240. poinçons, jauge réduite à 228. litres ; prix moyen du poinçon, 60 f. ». Valeur du chargement d'un bateau 14,400 f. ». Ces 1,170. bateaux répresentent ensemble une valeur de.	16,848,000, »
804.	— de bois de chauffage, du prix moyen de 1,000 f. » l'un, ci.	804,000, »

156.	— d'ardoise, portant 70. milliers en compte, par bateau, à 35 f. » l'un ; valeur d'un bateau 2,450 f. » les 156. bateaux ensemble.	382,200 »
143	— de fruits à 1,200 f. » l'un.	171,600, »
	= Nª Ces bateaux sont de petite dimension et très peu chargés. =	
82	— de sel, du chargement de 90. milliers l'un à 200 f. » le millier, revient pour un bateau à 18,000 f. » et pour les 82. bateaux ensemble à.	1,476,000, »
100	— ou trains de bois de charpente — de fente — de sciage — en grume à 3,000 f. » l'un, ci.	300,000, »
28	— chargés de planches de chêne et chèvrons de sciage, etc. à 3,000 f. » l'un. . .	84.000, »
2.	— de fer*, portant chacun 80. milliers ou ou 40.000. kilogrammes pésant, à 900 f. » les mille kilogrammes valeur d'un bateau 36.000 f. » les 2. bateaux.	72,000, »
12	— de poterie de terre et de grès, à 800 f. » l'un.	9,600, »
8.	— de Blé, portant 130 milliers pésant ou 80. kilolitres de 750. kilogrammes chaque, le kilolitre du prix moyen de 150 f. » chaque bateau de la valeur de 12,000 f. » les huit bateaux ensemble, ci.	96.000, »
2.	— de briques et carreaux de Tourraine, estimés ensemble, ci.	3,000, »
6	— bascules de poisson, de petite dimension à 1,800 f. » l'une, ci.	10,800, »
2,513	bateaux — Total. . . .	20,257,200, »

Nª Quelques autres marchandises qui ne passent que très accidentellement sur les canaux n'ont pas été mentionnées ici. De ce nombre, sont les marbres bruts ou ouvragés, les Pierres de Granit de Volvik, dont il s'employe une grande quantité

* Depuis la Confection de ce travail, la direction de ces bateaux a totalement changé ; il en passe plus par le Canal d'Orléans et moins par celui de Briare ; cela ne change rien à la quantité, elle est toujours la même.

depuis quelques années pour le dallage des Trottoirs de Paris, et beaucoup d'autres marchandises dont il serait d'ailleurs difficile de fixer la valeur réelle.

Après les hivers pendant lesquels il y a eu peu de glaces ou de neige à Paris, on s'approvisionne de neige en Auvergne. Depuis 30. ans, il en a passé plusieurs bateaux par les canaux de Briare et de Loing. Cette neige est arrivée à Paris vers la mi-Juin. Nous n'avons pas besoin d'observer qu'il s'opéra un grand déchet pendant la Traversée.

3eme *Section*

Bateaux et marchandises venant de Paris, et se dirigeant, Tant sur les Trois Canaux que sur la basse Loire.

Nombre des bateaux		
600.	bateaux vides se dirigeant sur les divers ports des Trois canaux pour y charger des bois de chauffage — de charpente, ou de charbon de bois, ci.	» »
150.	— chargés de Plâtre, prenant la même direction ; chaque bateau estimé 800 f. » Ensemble, ci.	120,000, »
30.	— chargés de poinçons vides, Tant pour la Loire que pour différens ports des canaux chaque Chargement estimé 1,600 f. » ensemble.	48,000, »
100.	— chargés de noir de Raffinerie pour servir d'Engrais, et conduits dans la basse Loire, valeur moyenne d'un bateau 2,000 f. », ci. .	200,000, »
30.	— chargés de cendres lessivées (charrée.) pour la basse Loire à 1,600 f. » l'un, ci. . .	48,000, »
10.	— chargés de Pierre de taille de la carrière de Chateaulandon et destinés pour la Loire à 1,000 f. » l'un, ci.	10,000, »
150.	— bateaux ou barquettes chargés à divers ports du Canal de Loing, en blés, farines, vins du Gatinais, bois à bruler et de charpentes, écorces, Tan, Pierre de taille de Chateaulandon, brute et façonnée. Toutes ces marchandises se rendent à Paris ; chaque bateau peut être estimé à la somme de 1,000 f. » l'un, ci.	150,000, »
1,070.	**bateaux**	**Total. . . . 576,000, »**

Rien ne peut donner une plus juste idée de l'importance de la navigation des Canaux d'Orléans, de Loing et de Briare, que le résultat que je vais mettre sous les yeux.

Il est prouvé qu'il passe sur ces canaux, année moyenne, une quantité de marchandises dont la valeur dépasse quarante sept millions de francs, et que ces marchandises arrivent à Paris sans avoir éprouvé d'avarie.

Résultat

5,450.	— Section 1ere.	26,666,000, »
2,513.	— Section 2eme.	20,257,200, »
1,070.	— Section 3eme.	576,000, »
Total. . .	9,033. bateaux.	Total général. . 47,499,200, »

S'il peut passer pour une valeur de plus de *quarante sept millions*, de marchandises en tems de paix. En tems de guerre avec l'Anglétère, cette valeur serait presque doublée. Le prix des vins porté à 60 f. » le poinçon, mésure d'Orléans de 240. à 250. litres, monte fréquemment de 80. à 120 f. ». Celui du blé porté à 150 f. » le kilolitre peut monter jusqu'a 210 f. ». Une grande quantité de sel destinée tant pour les Départemens du Nord de la France que pour la Capitale prend habituellement la voie de la mer et rémonte la Seine jusqu'à Paris. Mais en tems de guerre, tous ces sels s'embarquent sur la basse Loire et passent par les canaux d'Orléans et de Loing.

Pendant le Blocus Continental, sous l'empire, il passait annuellement de 700. a 1,000. bateaux chargés de sel par les canaux d'Orléans et de Loing. On a du voir dans la 2eme section de ce travail qu'il ne s'en expédie maintenant que le dixième de cette quantité. Ces sels sont destinés pour la haute Seine et la rivière d'Yonne, ils remontent d'un côté jusqu'a Nogent sur Seine et de l'autre jusqu'a Auxerre, quelques uns de ces bateaux sont entrés dans le canal de Bourgogne depuis que sa navigation est ouverte. Enfin, ils approvisionnent les villes situées sur le cours des deux rivières.

Les droits de Navigation sur les canaux, n'ont point changé, ils sont restés les mêmes depuis l'origine de ces canaux. La loi du 27, Nivose an V. confirme le tarif donné au tems de leur création. Elle l'assujettit seulement au système décimal.

J'avais d'abord eû l'intention de citer ici les différens règlemens pour la police de la navigation, je m'en abstiendrai pour ne pas grossir inutilement ce travail. Les conducteurs de

bateaux en ont seuls bésoin, ils les trouvent affichés à tous les bureaux et à toutes les écluses.

Un plan lithographié des 3. Canaux sera annéxé à cet ouvrage pour donner une connaissance plus exacte des localités ; cette précaution nous a paru indispensable ; car tous les auteurs qui ont parlé de ces canaux, dans le peu qu'ils en disent, dénaturent le nom des lieux, et même jusqu'aux distances*.

Le cours des Trois canaux peut s'établir ainsi :

Le Canal de Briare pris à son embouchure au dessous de Briare, gros bourg rendu très commerçant par sa situation près de l'embouchure du canal, et placé sur la route de Paris à Lyon par le Bourbonnais, donne, de Briare à Montargis un parcours de. . . . . 11. lieues

De Montargis, où l'on entre dans celui de Loing jusqu'a l'embouchure de ce dernier canal située au Village de St. Mammès sur la rive gauche de la Seine, un parcours de. . . . . 13. lieues

Total du Parcours de l'Embouchure du Canal de Briare en Loire, à l'embouchure du Canal de Loing dans la Seine ; ci. . . . . 24. lieues

Le Canal d'Orléans, pris à son embouchure située sur la rive droite de la Loire, au village de Combleux, jusqu'a Buges où il se réunit au canal de Loing, offre un parcours de. . . . . 19. lieues 1/2

Le Canal de Loing de Buges à l'Embouchure en Seine, un parcours de. . . . . 13. lieues 1/2

Total du Parcours des canaux d'Orléans et de Loing, depuis l'Embouchure du canal d'Orléans en Loire, jusqu'a l'embouchure du Canal de Loing, dans la Seine ; ci. . . . . 33. lieues

* Le Dictionnaire du Commerce édition de 1819. au mot *Canal*, s'exprime ainsi : « Le Canal de Briare un des principaux établis en France, Communique de la Loire à la Seine par la rivière « de « Loing ; il s'ouvre au dessous de Briare, petit Bourg qui n'a rien « d'important pour le commerce, rémonte à Ouzouër, Rogny, Châ- « tillon, Montargis et *Espoy* (au lieu de Cepoy,) où il reçoit le canal « d'Orléans ; prend la rivière de Loing, et va se jetter dans la « Seine près Moret, au dessous de Nemours. Ce canal a vingt lieues « de cours et *est d'une grande utilité pour le commerce.* » Il n'y a **presque rien de vrai dans cet article, à l'exception de la dernière phrase.**

Il y a donc par conséquent, en venant de la haute Loire pour se rendre en Seine par les Canaux de Briare et de Loing, un parcours de 24. lieues.

Et en venant de la basse Loire, et passant par les canaux d'Orléans et de Loing pour se rendre à la même destination un parcours de 33. lieues.

Le Canal d'Orléans donne à la Vérité un parcours plus long que celui de Briare, mais on le traverse dans le même laps de tems ; les bief sont plus longs, et les écluses plus rares. La distribution forme un bief de 5. lieues dont le trajet peut se faire en un jour ; souvent même on le parcourt la nuit, tant la navigation de ce canal offre de sécurité.

Chapitre V

Dans quel tems fut commencé le Canal d'Orléans. — A qu'elle époque il devint navigable. — Quelles espèces de marchandises se trouvent déposées sur les ports de ce canal. — Résidences des agens commis à leur garde. — Indication des Bureaux où s'établissent et se payent les droits de navigation. — Itinéraire de ce canal.

Pour faire connaitre au commerce, les Trois canaux dans le plus grand détail, je vais donner ici un itinéraire qui leur indiquera la situation des différens ports sur lesquels s'embarquent les bois à bruler de Toute nature, les charbons de bois, les bois de charpente, et les écorces à faire le tan. J'indiquerai dans quelle distance se trouve chacun de ces ports, qu'elles espèces de bois s'y déposent, et s'ils proviennent des Forêts royales ou des bois particuliers ; j'indiquerai également la résidence des gardes-Ports et du Juré-compteur chargé de l'Inspection et de la surveillance des dits ports.

Le Canal d'Orléans dont l'embouchure est située à une lieue 1/2 N. E. de la Ville d'Orléans, fut donné à différens entrepreneurs dans le XVII[e] siècle ; il fut achévé par Robert Mayeux et devint navigable en 1692. Cet homme habile dont le nom est à peine connu, eut à vaincre de grandes difficultés. Il parait qu'on avait en vain cherché le moyen d'établir un bief — réservoir ou de distribution sur le plateau le plus élevé entre la Loire et la Seine, il y parvint.

Une assez forte montagne, celle de Sury-aux bois *, dominait ce plateau, et semblait un obstacle insurmontable placé, par la nature pour arrêter l'élan de son génie ; il reussit à force de travail et par un effort de combinaisons Extraordinaires pour le tems où il vivait, à niveler un terrein inégal sur un espace de cinq lieues ; il arriva enfin au but qu'il se proposait. Ce canal servit alors à ouvrir un débouché pour les bois de la vaste forêt d'Orléans.

En mars 1679. Louis XIV. ** donna un édit daté de St. Germain, enregistré au Parlement le 26. mars 1680. pour assurer la police et le bon ordre sur ce canal, qui fit ensuite partie des domaines de la maison d'Orléans, ainsi que celui de Loing qui en est une continuation.

---

* La montagne de Sury-aux bois a 20. pieds d'élevation à partir du fond du lit du Canal jusqu'au Sol naturel.

** En 1679. le roi donna à Monsieur, Duc d'Orléans, la faculté de faire établir un canal pour la Trans-navigation de la rivière de Loire en celle de Loing. S. A. R. céda son droit au S^r Lambert et à ses associés, par Traité du 25. Avril 1681. Ces associés ne se trouvant pas en état, d'achever cet ouvrage, furent obligés d'en faire la rétrocession à Monsieur, le 6 X^bre 1686 ; quoique le roi leur eut prêté 75,000 f. en 1685. Son A. R. fit alors perfectionner ce canal à ses dépens (1), jusqu'au 5. mars 1692. que le 1^er bateau y passa. Depuis ce jour, les entrepreneurs ont perçu les droits jusqu'en l'an 1702. à la charge de donner 80,000 f. par an à Monsieur. en 1702. S. A. R. entra en possession de ce canal et fit aux Entrepreneurs une rente foncière de 15.000 f. rachetable de 300,000 f.

Le duc d'Orléans avait fait dresser le plan par Jean Truchet, membre honoraire de l'Académie des Sciences, et inventeur des premières mains artificielles. La difficulté de se procurer des réserves d'eau au point culminant fut plus grande qu'au canal de Briare. Le Sens et son affluent, que le canal suit jusqu'à Vitry, n'a qu'une alimentation précaire par les étangs de Fourche et de la Vallée ; le sol assez perméable ne favorise pas la création de réservoir ; il faut collecter les moindres écoulements d'eau dans un bief de partage creusé longuement dans des terrains médiocres, ou soutenu par des digues. Les régions voisines dominent très peu le canal et ne sont pas imperméables. Autant les circonstances étaient favorables vers Ouzouer, autant elles étaient mauvaises à Combreux. Les vallées peu profondes qu'il fallut suivre se traduisent par une augmentation de parcours de cinq lieues !

Le Duc avait lui-même dû contracter un emprunt autorisé par édit royal de septembre 1687, de 600.000 livres, en rentes gagées sur le produit du canal et les revenus de ses duchés, au denier vingt.

Itinéraire du canal d'Orléans

Sur la rive droite de la Loire, à une lieue et demie au dessus de la ville d'Orléans, est située l'Embouchure du Canal d'Orléans, à côté du village de Combleux, bati sur la droite du canal.

La chute de cette ecluse est de 3 mètres 88. — 11 P. 9 P. 1 L.

Là commence le 1er Trajet et se trouve placée la borne kilométrique indiquant la 15e distance à partir de Buges.

A l'entrée de ce canal, on a établi un bureau tenu par un contrôleur, chargé de protéger le montage des bateaux par ordre d'arrivée et de visiter les marchandises dont ils se trouvent chargés.

La distance n° 15. qui se compte comme la 1ere en partant de la Loire, renferme Trois ports pour les chargemts ou dechargemens des différentes marchandises.

Le Port aux Ardoises, sur lequel on dépose l'ardoise à son arrivée au canal, lorsqu'elle ne doit pas continuer immédiatement sa route pour Paris. Plus tard et suivant les bésoins du commerce, cette marchandise se charge sur d'autres bateaux, pour être conduite à sa destination.

Le Port de l'Embouchure, situé à l'entrée même du canal, sert à dépôser momentanément les marchandises extraites des bateaux qui Transvasent ou Jettent en *mer,* des bateaux qui ont rémonté la Loire, dans ceux qui doivent aller directement à Paris.

Le Port de Chécy, situé au bas du bourg de ce nom, à une demie-lieue environ de l'écluse de l'Embouchure, sert à déposer les vins des vignobles des environs qui sont généralement d'assez bonne qualité, ainsi que les charniers ou échalats pour les vignes.

On a Construit il y a quelques années une garre au bas du coteau, sur lequel est bâti le bourg de Chécy ; cette garre peut contenir une assez grande quantité de bateaux ; elle sert à les mettre à l'abri des glaces et des grandes crües de la Loire.

Le garde des ports aux Ardoises, de l'Embouchure et de Chécy, réside à Fay aux loges.

Le biez de Loire présente un aspect agréable, sa rive droite suit dans presque toute sa longueur une côte en pente douce garni de vignobles et ornée de jolies maisons de campagne qui rivalisent pour l'agrément avec celles qui avoisinent la Capitale.

Cette rive n'a point de chemin de hâlage.

La rive gauche de ce biez forme chaussée le long du Val de Loire ; ce chemin de halâge est bordé de vignobles ou de prairies. On ne rencontre aucune habitation de ce côté, jusqu'a l'écluse de Pont aux Moines.

En arrivant au dessous de l'Ecluse de Pont aux moines, se trouve la borne indiquant la **distance n° 14.**

En bas de cette ecluse sur la rive Gauche du canal on rencontre le ruisseau du *Cens* qui jette ses eaux dans le bief de Loire et aide à l'alimenter.

Au dessus de l'écluse de Pont aux moines et sur la rive droite du canal, on trouve le port de ce nom, le seul qui éxiste dans cette distance.

On dépose sur ce port les vins des vignobles de Bou, St-Dénis en Val, etc., et les bois à Bruler et de charpente provenant de la Forêt d'Orléans ; cantons de Boigny, Vennecy, Marigny, Rebrechien, etc.

Le garde de ce port réside à Fay aux loges.

Près de l'Ecluse de Pont aux moines est situé le Bureau de Recette et de Contrôle des droits de navigation qui se percoivent pour la Traversée entière de ce canal, de la Loire à Buges ; il est composé de deux Employés ; un Receveur et un Contrôleur.

Ce bureau est placé sur la grande route qui conduit d'Orléans à Briare, en passant par Chateauneuf.

Pont aux moines est une dépendance du Village de Mardié, bâti au milieu d'un Vignoble et à un quart de lieue du Canal.

Les marchandises qui se chargent sur les ports intermediaires de ce canal pour être transportées à Paris, sont controlées et taxées par des employés placés sur la route et les droits se percoivent au Bureau de Cepoy ainsi que je le dirai en son lieu.

Le biez de Pont aux moines à un chemin de hâlage sur sa rive gauche seulement. Ce hâlage est ombragé jusqu'à l'écluse de Donnery, par une belle plantation de peupliers suisses. Le site n'offre rien de remarquable.

La distance N° 13. est située au bas de l'écluse de Donnery ; il y a en cet endroit un port pour les bois venant de la forêt d'Orléans, cantons de Trainou et de Sully-la-chapelle, et pour les bois provenant des propriétés particulières. M. LAFOND, négociant à Paris, possède sur la rive droite du canal au dessus de l'ecluse de Donnery de vastes magasins pour le dépôt de son commerce de vins.

Le village de Donnery, situé sur la rive droite du canal n'offre rien de particulier à décrire.

En allant de l'ecluse de Donnery à celle de Fay, on rencontre 2. ports ; l'un destiné à récevoir des pierres calcaires propres à bâtir, et qui se tirent à la proximité du canal. Elles ne se transportent qu'a de courtes distances, et ne font qu'un faible objet de commerce. Une grande partie de ces pierres est réduite en chaux dans le village de Fay.

On charge aussi à Fay une assez grande quantité de Vinaigre provenant d'un établissement de la maison Lafond.

Sur la rive droite du canal, en bas du pont du village de Fay, est situé le port aux bois. Ces bois proviennent des mêmes parties de forêt que ceux dépôsés sur le Port de Donnery. Il arrive aussi sur ce port des bois coupés sur les propriétés particulières. On y trouve des bois de charpente, lattes et échalats, des bois à bruler de toute espèce.

Le Garde des Ports de Donnery et de Fay réside à Fay.

Le chemin de halage est situé sur la rive droite du canal jusqu'au Pont du village de Fay. Après ce pont, il se trouve sur la rive gauche.

Le village de Fay n'offre rien de rémarquable. On y trouve assez facilement les choses indispensables en voyage ; à vivre et un gite. Les ports qui avoisinent cette localité, y attirent les marchands de bois de Paris à certaines époques de l'année.

L'Ecluse de Fay, où se trouve un autre port aux bois, sur la rive droite du canal, est éloignée de ce village d'environ un quart de lieue, le paysage n'offre rien à décrire, les habitations sont râres, la terre peu fertile.

De l'Ecluse de Fay on se rend à celle de la Jonchère. En bas de cette écluse, se trouve la distance N° 12. et le Port de la Jonchère, destiné à servir de dépots aux bois provenant de la forêt d'Orléans et des propriétés riveraines.

Ce biez dont le hâlage est à droite du canal, est situé des 2. cotés dans la forêt d'Orléans.

Dans le biez du Gué-Girault qui fait suite à celui de la Jonchère, on trouve un port aux bois enclavé dans la distance N° 12.

Ce biez dont le hâlage est sur la rive droite ainsi que le précédent, est également situé dans la forêt, on n'y rencontre pas d'habitations.

Les gardes des ports de la Jonchère et du Gué-Girault résident le 1er à Fay aux loges, le second à Vitry.

L'Etang de la noue de Morche, enclavé dans la forêt d'Or-

léans, verse ses eaux dans ce biez, à quelque distance au dessus de l'écluse du gué-Girault.

La distance N° 11. se trouve au bas de l'Ecluse de la Chénnétière, il y a un port aux bois près de cette écluse. Ce biez est à peu de distance de la forêt et son chemin de hâlage est pratiqué sur sa rive droite, jusqu'au village de Vitry aux Loges.

L'Ecluse de Vitry et le port aux bois du même nom, se trouvent enclavés dans la distance N° 11. Les bois déposés sur ce port, proviennent de la forêt et de plusieurs propriétés riveraines.

Le village de Vitry, offre des ressources aux voyageurs, et n'est pas dépourvu d'agrément. Il s'y trouve quelques maisons de campagne.

Le chemin de hâlage de ce bief est situé sur sa rive droite.

Le garde des Ports de la Chennetière et de Vitry, reside à Vitry.

L'Ecluse du Moulin-rouge (9) et le port aux bois du même nom sont enclavés dans la distance N° 11. Les bois déposés sur ce port, sortent de la forêt d'Orléans.

Ce biez presque toujours au milieu des bois, a son chemin de hâlage sur sa rive gauche.

Le garde port réside à Vitry.

De l'Ecluse du Moulin-rouge on se rend à celle des Caduels, et de ce dernier lieu, à l'Ecluse de Combreux par un chemin de hâlage situé sur la rive gauche du biez.

Ce biez ainsi que le précédent, est éloigné des habitations, les terres qui l'avoisinent sont arides et touchent à la forêt.

Point de partage des eaux du Biez de Distribution côté de la Loire.

Cette Ecluse retient les eaux du Réservoir ou grand biez du canal d'Orléans, côté de la Loire ;

---

(9) *La mise à grande section est ébauchée depuis longtemps : la grande écluse du Gué-Girault date de 1882, celle du Moulin-Rouge, avec aqueduc double d'alimentation, est construite en 1909. (Cours de navigation intérieure. — Canaux — 4e Pte, par* M. BONNET — *(Eyrolles - 1922). Même, l'écluse de la Chennetière, est construite sur les dernières méthodes, en béton comprimé, avec un seul vantail ; elle a 6 mètres de largeur, 40 m. 80 de longueur et 6 m. 50 de profondeur. Elle permettrait le passage de bateaux de 500 tonnes. Elle fut terminée en 1924 et a coûté 500.000 francs. Mais ces écluses sont au centre du canal. précédées d'écluses anciennes dont la mise au gabarit est encore loin d'être terminée en 1930.*

Ce biez a cinq lieues de parcours, et peut se traverser en un seul jour. Ce trajet doit se compter d'un point de Partage à l'autre ; par terre, son trajet n'est que de Trois lieues.

L'Ecluse de Combreux a 2 mètres 95 c. — de chûte. 8 p. 11 p. 5 l.

On entre dans le grand bief par cette écluse. Près de là, sur la droite du canal, se trouve l'Etang de la Vallée, reservoir immense qui verse ses eaux de fonds dans les biez inférieurs en passant par celui des Caduels ; les eaux de superficie arrivent dans le bief de distribution par une rigole qui y aboutit, en amont de l'écluse de Combreux.

Près de cette écluse, se trouve un port spacieux, où se déposent les bois provenant de la forêt d'Orléans, cantons de Chateauneuf, de Bois-commun et de Neuville-aux-Bois. A quelques toises de là, se trouve le port du Grillet, également enclavé dans la distance N° 10.

Il y a un bureau de contrôle près de l'Ecluse de Combreux.

Le garde de ces deux ports réside à Combreux.

Le village de Combreux est de peu d'étendue et n'offre rien de rémarquable qu'un assez joli chateau construit en briques et appartenant aux descendans du brave général Dampierre, mort au champ d'honneur dans les premières guerres de la révolution.

De Combreux au village de Sury-aux bois, le chemin de hâlage établi presque partout sur les deux rives du canal, est ombragé par des plantations de chênes, charmes et bouleaux en Taillis. Dans la montagne de Sury aux bois, les lévées sont très escarpées et soutenues par plusieurs rangs de banquettes (10).

Près du village de Sury-aux bois, se trouve un port aux bois, destiné à récévoir ceux de la forêt et des propriétés particulières.

Le village de Sury-aux bois est le seul qui se rencontre sur les bords du canal dans le parcours du grand biez ; il n'offre rien de remarquable.

Le Port de Sury-aux bois est situé dans la 9e Distance, ainsi

---

(10) *La tranchée de 12 à 15 mètres est soutenue par des palis de bois, mais ses talus ne sont pas d'une stabilité suffisante car ils entaillents les sables et argiles de Sologne et les sables et marnes de l'Orléanais. En 1920, éboulement par glissement sur les sables bleus (6.000 mètres cubes de déblais), à 50 mètres de distance d'un éboulement semblable qui s'est produit en 1875.*

que ceux des Loriaux et du Four à chaux, qu'on rencontre à peu de distance l'un de l'autre, sur les bords du biez de distribution, et dans des lieux isolés sur la rive de la forêt.

Partout, on trouve des chemins de hâlage, commodes et bien entretenus.

La distance N° 8. contient les Ports de Bellardin et de bois de Fossé, destinés à recevoir les bois de la forêt, canton de Bellegarde, et ceux provenant des propriétés riveraines du Canal.

Le garde de ces ports réside à Sury-aux bois.

Dans la distance N° 7. sont enclavés les ports de la Noüe Nouisse, de Chatenoy, de la Verrerie et de la Noüe-Mazonne, les ports de Chatenoy et de la Verrerie sont assez importans, les deux autres le sont fort peu. Ces ports recoivent les bois de la forêt d'Orléans et de quelques propriétés particulières.

Ecluse du Point de Partage des eaux, Coté de la Seine. Située dans la distance N° 6 :

Cette ecluse retient les eaux du biez de distribution à son extrémité, côté de la Seine ; sa chûte est de 2 mètres 80 c. — ou 8 P. 7 P. De même que les bateaux remontent l'écluse de Combreux pour entrer dans le grand biez, ils descendent celle du Point de Partage, et descendent ainsi toutes les écluses, depuis ce lieu jusqu'a la Seine, après avoir parcouru le trajet entier du grand biez depuis Combreux jusqu'a ce Point de partage, sur un bassin de cinq lieues de longueur et parfaitement nivellé.

Avant d'arriver à l'écluse du Point de partage, on trouve l'Etang de la Noüe-Mazonne, réservoir assez considérable, et séparé du biez de distribution par une chaussée servant de chemin de hâlage, sur la rive droite du canal. Cet étang verse ses eaux de superficie dans le grand biez, celles de fonds passent par un aquéduc en pierre, construit sous le lit du canal, et vont alimenter les biez inférieurs.

Près de l'ecluse du Pont de Partage, se trouve un bureau de contrôle.

A peu de distance, et au dessus de l'écluse du Point de partage, du même côté que l'Etang de la Noüe-Mazonne, la rigole de *Courpalet* se jette dans le grand biez.

Cette Rigole ayant 7. lieues de cours et une chute presqu'insensible (11), alimente le grand bief de ses eaux qu'elle reçoit

(11) *Cette rigole n'a en effet que 1 m. 12 de pente pour 31 km. 228 de longueur, soit 0 m. 036 par kilomètre, pour une distance à vol d'oiseau de 12 kilomètres. Son débit varie de 20 litres, à 30 litres par seconde en temps de crue.*

de quelques sources, à sa naissance, elle reçoit également dans son parcours les eaux de plusieurs étangs dépendans du canal, et celles de la forêt, telles que pluviales ou provenant des fontes de neige. Elle fait une infinité de détours pour arriver au biez de distribution, tandis que du lieu ou elle prend sa source, à son embouchure dans le canal, on ne compte qu'environ trois lieues par terre.

Du Point de Partage, en se rendant à Grignon, on trouve sur la rive droite du canal*, l'étang du Gué des Cens, dont les eaux de superficie alimentent le bief du même nom qui conduit du Point de Partage à Grignon. Celles de fonds se rendent dans les biez inférieurs par un aqueduc en pierre, construit sous le lit de ce biez.

On trouve en arrivant à Grignon, 3. écluses, situées à très peu de distance l'une de l'autre.

La 1ere est celle du biez du Gué des Cens.

La 2eme celle du milieu de Grignon. Elle n'est séparée de la 1ere que par un lac de 100. mètres de longueur.

En bas de cet Ecluse se trouve l'Etang de Grignon, servant de bief, et soutenu par la 3eme écluse de Grignon.

Aux abords de cet étang est situé le port de Grignon. Ce port est très spacieux ; il reçoit toutes les essences de bois provenant tant de la forêt d'Orléans que des propriétés particulières. Ce port est enclavé dans la 6eme distance. Il s'y fait une grande quantité de chargemens et il s'en achève d'autres commencés sur les ports situés dans le grand bief ou dans la partie inférieure du canal, côté de la Loire.

Le pont de Grignon quoiqu'il se trouve situé dans un hameau où l'on compte environ quinze maison d'habitation, est en quelque sorte le point central du commerce des bois de la forêt d'Orléans ; il s'y fait beaucoup d'affaires.

Le garde du Port de Grignon, réside à Grignon.

Le Juré-Compteur chargé de la surveillance des bois et

---

*. Je prie le lecteur de remarquer qu'à partir du Point de partage, coté de la Seine, la rive droite devient la gauche, et la rive gauche la droite ; le canal descendant de ce lieu jusqu'en Seine, de même qu'il descend également depuis l'Ecluse de Combreux jusqu'en Loire.

Quelques personnes fort instruites d'ailleurs, mais peu familiarisées avec le mécanisme d'un canal artificiel à Point de Partage, s'imaginent que les eaux de la Loire entrent dans les deux canaux d'Orléans et de Briare, et les alimentent ; cette note explicative, suffira je crois, pour les détromper, et leur donner une idée plus juste sur ce genre de canaux.

d'inspecter la ténue des régistres des gardes-ports, réside à Lorris, petite ville et chef lieu de canton, à une lieue de Grignon. (Arrondissement de Montargis).

Grignon est la résidence de l'Ingénieur en chef, Directeur des Travaux des Trois Canaux, ainsi que du sous-Directeur des Travaux du Canal d'Orléans.

Les magasins, dépôts et atéliers, rélatifs aux Travaux de ce canal, se trouvent aussi dans cette résidence.

La troisième écluse de Grignon, sert à sortir de l'Etang ; à sa sortie, et sur la rive droite du canal, le port de Grignon se prolonge. Cette partie sert à déposer des bois de charpente qui se flottent assez ordinairement en ce lieu.

Un peu plus bas et sur la rive gauche de ce biez, il existe un autre port appelé le port de Choiseau, peu éloigné de l'écluse de ce nom ; il sert de dépôt pour les bois de charpente.

De l'Ecluse de Choiseau, on se rend à celle de la Chaussée. Toujours dans la distance n° 6.

Au bord de l'Ecluse de la Chaussée, et sur la rive droite du canal, est situé le port du même nom, servant à déposer les bois des propriétés particulières. Ce port fait partie du territoire du village de Coudroy qui ne présente rien de rémarquable. Un pays boisé, des terres médiocrement bonnes, des chaumières, voila ce qu'on rencontre aux abords de ce village.

De l'Ecluse de la Chaussée on se rend aux 2. écluses de Hateau par un chemin de hâlage pratiqué sur la rive gauche du biez ; ces deux écluses ne sont séparées que par un lac servant de biez, de 300. mètres de longueur.

La borne marquant la distance n° 6 est placée en amont de la première écluse de Hateau.

De ces deux écluses on se rend à celle de la Vallée par un chemin de hâlage situé sur la rive droite ; on trouve à cette écluse un port servant au dépôt des bois provenant des propriétés particulières.

Les deux rives de ce biez touchent à ces bois.

Ce port se trouve dans la 5eme distance.

Le garde-Port réside à Chailly.

L'écluse de Rougemont qui se trouve après celle de la Vallée, est enclavée dans la distance n° 5. ainsi que le port du même nom. Ce port de peu d'importance, sert comme le précédent au dépôt des bois coupés sur les propriétés riveraines du canal.

Ce pays est couvert de bois taillis, il s'y rencontre peu de futaies.

Le garde port réside à Chailly.

De l'Ecluse de Rougemont on se rend à celle de Chailly située au village de ce nom. En avant de cette ecluse on trouve le pont du Fort ; et en bas, celui de Chailly, sur lesquels se déposent des bois à brûler de toute nature, des bois de charpente, et des lattes à Tuile. Ces deux ports se trouvent dans la distance n° 4. Ils sont toujours bien garnis. Les bois qui s'y conduisent, proviennent des propriétés riveraines.

Le Garde port réside à Chailly.

Ce village n'a rien de rémarquable, mais on y trouve les ressources qu'on peut désirer en voyage ; il est à 3. lieues de Montargis.

De l'Ecluse de Chailly on se rend à celle de Chancy par un chemin de hâlage situé sur la rive droite du canal. L'Ecluse de Chancy est située près du village de Prenoy.

Sur la rive gauche du canal, et en bas de cette écluse, on trouve un port de peu d'étendue, où se déposent des bois à bruler et de charpente, provenant des propriétés particulières.

Ce canton comme les précédens est couvert de bois taillis ; il s'y trouve aussi quelques chênes isolés et des ormes propres au charronnage, mais peu de futaies.

De l'Ecluse de Chailly, en suivant toujours la rive droite du canal, on arrive à celle du Marchais-clair. A peu de distance en avant de cette écluse, est située le port de Lonléve, près du pont de ce nom. Ce port ainsi que celui de Chancy dont j'ai parlé plus haut, est enclavé dans la distance n° 4.

Les environs sont couverts de bois ténant aux propriétés riveraines ; ce sont pour la plus part des bois taillis qui s'exploitent tous les dix ou quinze ans. On rencontre peu de futaies. Les terres labourables aux abords des chemins surtout, sont plantés d'ormes propres au charronnage.

Le garde de ces deux derniers ports réside à Chailly.

De l'Ecluse du Marchais-clair, toujours sur la même rive, on se rend à celle du Mée.

On a établi Trois ports sur ce biez.

Le Port de Courboin, le Port de la Grenouille-Verte, et celui du Mée. Ces ports à peu de distance l'un de l'autre récoivent le dépôt des bois des propriétés particulières, et sont enclavés dans la distance n° 3.

Le garde de ces trois Ports réside à Chailly.

De l'Ecluse du Mée par la rive droite du canal, on arrive à celle de Mâchot, enclavée dans la distance n° 2.

Il n'existe qu'un seul port sur ce biez, celui de Fessard près le pont du même nom. Ce Pont est situé sur la grande route qui

conduit de Montargis à Orléans en passant par Ladon, Bellegarde et Chateauneuf.

Le Port de Fessard sert à déposer les bois des propriétés particulières, il est de peu d'étendue.

Le Garde-Port réside à Chailly.

De l'Ecluse de Mâchot en suivant toujours la rive droite on se rend à celle de Ste Catherine, distance n° 2.

Le Port de Marcy, de peu d'étendue est enclavé dans cette distance ; il sert de dépôt aux bois provenant des propriétés particulières. C'est le premier port du canal d'Orléans en partant de Buges, et le dernier en venant de la Loire.

Après avoir traversé le canal sur le pont situé en bas de l'écluse de Ste Catherine, le chemin de hâlage pour se rendre à l'écluse de la Folie, est tracé sur la rive gauche de ce biez. Il n'existe aucun port dans le biez de la Folie. Quequefois, cependant, il s'y charge quelques bois provenant des propriétés particulières ; ce cas est extrêmement rare.

L'Ecluse de la Folie est enclavée dans la distance n° 1er.

De cette écluse, on se rend au Pont de Vérrine, par un chemin de halage établi sur la rive droite. On traverse le canal sur ce pont et l'on se rend à l'écluse de Buges où se trouve la distance n° 1er, par un chemin de hâlage tracé sur la rive gauche du canal.

A l'écluse de Buges, s'opère la jonction des deux canaux, *Orléans* et *Loing*. La Borne marquant la distance n° 1er, sert également de point de départ pour l'un et l'autre canal *.

Un bureau de contrôle pour les droits de navigation est établi à cette écluse ; l'employé de ce bureau est en outre chargé de la police relative à l'arrivée et au passage des bateaux qui se présentent à l'écluse de Buges, et venant, soit du canal de Briare, soit de celui d'Orléans.

On voit près de l'écluse de Buges une très belle Papèterie dont les rouages sont mis en mouvement par les eaux réunies et superflues des canaux d'Orléans et de Briare, et celles de la rivière de Loing. Cette papèterie batie en l'année 1787. prit en peu d'années un accroissement considérable. Elle servit d'hôtel des monnaies pendant le tems de la république ; on y fabriqua le papier des assignats et celui des mandats territoriaux, sous la direction de Mr Léorier-Delisle, son fondateur.

---

* J'ai dû entrer dans une foule de détails, presque minutieux, pour donner aux lecteurs une idée plus précise des localités.

Depuis quelques années cette fabrique est abandonnée ; elle ne pouvait sans doute rivaliser avec les nouveaux procédés employés pour la fabrication du papier.

Chapitre VI

Dans quel tems fut ouvert le canal de Loing. — Comment on se rendait dans la Rivière de Seine avant la construction de ce canal. — Forme de ses écluses contenant quatre bateaux. — En quelle année il fut navigable. — Itinéraire du canal de Loing.

Le canal de Loing fut ouvert long-tems après ceux de Briare et d'Orléans ; les bateaux venant de la Loire par ces deux canaux, étaient obligés d'entrer dans la rivière de Loing à quelque distance au dessous de l'écluse de Cepoy pour se rendre dans la Seine. Cette navigation qui présentait des dangers sans nombre, fit prendre le parti de construire un canal latéral au Loing. Ce projet conçu sous la régence en 1718, reçut son exécution en 1720, — le canal de Loing commença à être navigable en 1722 (12).

Mr de Régemorte, Ingénieur d'un mérite distingué, fut choisi pour diriger les Travaux du canal de Loing, auquel il adapta le système des écluses à grands sas, pouvant contenir quatre bateaux à la fois.

Pour l'intelligence des lecteurs qui ne connaissent pas les localités, je répéterai ici ce que j'ai déja dit au chape 2eme de cet ouvrage.

Le canal de Loing commence à Montargis immédiatement à la sortie de celui de Briare, 150. mètres au dessous de l'écluse de la Renette **.

La Jonction de ces canaux est indiqué par une borne formant

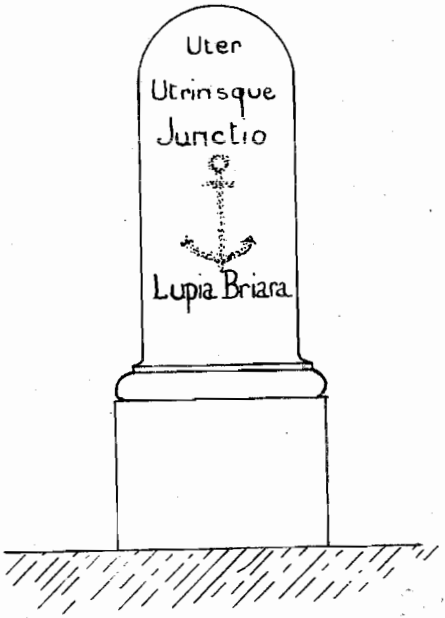
---

(12) *Voir en annexe la note sur la construction du Canal du Loing ou de Montargis.*

Ce canal a été racheté par l'Etat à la Compagnie le 10 juillet 1863. La loi du 7 août 1879 a prescrit d'atteindre un mouillage de 2 mètres au minimum qui permet de charger les bateaux à 1 m. 80 d'enfoncement, et à 280 tonnes métriques environ.

** A l'endroit ou la rivière de Loing vient opérer sa rentrée dans le canal.

une colonne d'ordre d'architecture placée près du Pont de *Loing*, à gauche en entrant dans la Ville de Montargis (13).



De Montargis à Buges il n'y a point de bornes kilométriques ; le parcours se compte pour le 15ème de la Traversée entière du canal de Loing ; ce droit du 15ème existait avant la loi du 27. nivose an V. ; cette loi l'a confirmé.

Montargis, situé sur la rivière de Loing, dans laquelle se jettent et se mêlent les eaux de trois autres petites rivières, dont la plus forte est l'*Ouanne*, est traversé par la route de Paris à Lyon en passant par le Bourbonnais. Un embranche-

---

(13) *On lisait sur cette borne :*

Uter Utrinsque Iunction
Lupia Briara

pour supprimer le solécisme, la date inexacte de 1642 a remplacé Uter, *et une ancre a été gravée au centre.*

Erigée en 1817 par Boucher de la Rupelle, *ingénieur-directeur du canal.*

(Voir *Bull. Soc. d'Emulation de Montargis*, séance du 22 janvier 1925).

ment de cette route conduit à Bourges, et 2. autres routes à Orléans l'une en passant par Bellegarde, l'autre par Lorris.

La Ville de Montargis dont la population est de 6,000. habitants, se trouve un des points de centre pour le commerce des bois des 2. forêts. La forêt de Montargis qui est à une très petite distance de l'un des faubourgs de cette ville, et celle d'Orléans, qui n'en est éloignée que de cinq lieues.

Montargis est le chantier de radoub de la plupart des bateaux qui servent à conduire la plus grande partie des bois à bruler et charbons de bois à Paris. Il s'y trouve beaucoup de maîtres mariniers qui se chargent de faire ces transports pour le compte des marchands de bois de Paris et des départements.

Le Port de Montargis, communément appelé le port du Pâty, parce qu'il est adossé à la promenade de ce nom, est situé sur la rive droite du canal de Loing. Ce port est très vaste. On y dépose des bois de charpente et à bruler de toutes les espèces ; des lattes à tuile, échalat: planches de chêne, écorces à faire du tan, et des charbons de bois.

Près de ce port, dans la partie du canal appelée la racle de Répos, se trouve une garre très spacieuse pour le stationnement *** des bateaux chargés de charbon de bois, et pour les bateaux vides qui doivent être dirigés pour y effectuer des chargements, sur les différents ports des Trois canaux.

Après le Port de Montargis, la première Ecluse du Canal de Loing est celle de Langlée, située près de l'ancienne papèterie de ce nom *. Cette écluse, celles de Buges et de Cepoy, sont construites comme les écluses des canaux d'Orléans et de Briare. Elles ne reçoivent qu'un bateau ; la construction de leurs bajoyers ou murs de soutènement est perpendiculaire et absolument à pic, leur dimension dans la proportion de la longueur et de la largeur d'un bateau.

Le biez de Montargis à Langlée est assis au bas d'un coteau,

*** Le droit de garre ou de stationnement est fixé à 0 fr. 15 par jour pour les bateaux chargés ainsi que pour les bateaux vides. et à 5 fr. pour l'abonnement des bateaux vides pendant un terme indéterminé.

* La manufacture de papier de Langlée est la première qu'on ait établi en France. Mr de Régemorte fit exprès un voyage en Hollande pour se procurer les plans nécessaires à la construction de cette espèce d'usines, dont il n'existait point de modèle chez nous. La Papeterie de Langlée, abandonnée comme celle de Buges, et par les mêmes motifs, a été transformée en une filature de coton qui occupe plus de 200. ouvriers des 2. sexes et de tous les âges.

il a un chemin de hâlage sur chacune de ses rives ; ce biez est dans toute sa longueur planté de lignes de peupliers qui lui donnent l'aspect d'une promenade.

Le biez de Langlée à Buges, point où se trouve l'Embranchement des Trois canaux, est d'un très petit parcours. Son chemin de halage est situé sur la rive droite. En arrivant à Buges et toujours sur la même rive on voit un grand déversoir de superficie pour évacuer la surabondance des eaux. Ce déversoir a 40. mètres d'ouverture.

A l'Ecluse de Buges, n° 1er des distances kilométriques du canal de Loing, le chemin de hâlage change de côté. Pour se rendre à l'Ecluse de Cepoy, on suit la rive gauche du canal, jusqu'au moulin de Montenon le long de la râcle de ce nom ** ; il y a ensuite un hâlage sur l'une et l'autre rive.

L'Ecluse de Cepoy, est située au village du même nom ; le canal passe au milieu de ce village.

Il y a à Cepoy un bureau de Recette et de contrôle.

Le Receveur perçoit les droits sur les marchandises venant de la haute Loire par le canal de Briare, pour le parcours entier du canal de Loing, depuis Montargis jusqu'en Seine.

Pour le canal d'Orléans, sur les marchandises venant par le canal, et chargées au dessous du Bureau de Pont aux Moines, plus les droits sur ces mêmes marchandises pour le parcours entier du canal de Loing, depuis Buges jusqu'en Seine.

Il y a deux contrôleurs pour l'établissement de ces droits, ces employés, prenent connaissance de l'espèce et de la quantité de marchandises existant dans les bateaux, et appliquent le droit à chacune de ces marchandises conformément au Tarif.

Cepoy est la résidence du conservateur des canaux d'Orléans et de Loing et du Contrôleur Principal ambulant ; d'un Sous-Directeur chargé de faire exécuter les Travaux de ce canal, et d'un conducteur desdits Travaux chargé de leur surveillance.

A Cepoy se trouvent les magasins et ateliers rèlatifs aux Travaux du canal de Loing.

** Le canal de Loing est latéral à la rivière de ce nom, depuis la ville de Montargis où il commence, jusqu'au village de St. Mammès où il se jette dans la Seine. Lorsque la rivière de Loing se trouve au niveau avec les biez du canal, elle s'y réunit et forme biez, elle-même; voila ce qu'on nomme une *Râcle*.

Ces *râcles* servant de biez, n'ont qu'un seul chemin de hâlage du côté du côteau ; l'une de leurs rives étant ou des marais, ou des prairies appartenant aux propriétaires riverains.

Le village de Cepoy est agréablement situé et abondant en ressources pour le commerce et la navigation. On y trouve des maitres mariniers qui se chargent de la construction des Trains ou radeaux de bois de charpente, et entreprennent le Transport pour Paris, des bois à bruler de toutes espèces.

De l'écluse de Cepoy à celle des Vallées, au dessus de laquelle se trouve la distance n° 2., il y a un chemin de hâlage sur chaque rive du canal. Au milieu de ce biez, et par le côté droit, on arrive à l'écluse de Montigny-Rapine (14). Cette écluse sert d'entrée aux bateaux qui vont charger des bois à bruler ou de charpente, et des charbons de bois provenant de la forêt de Montargis, et déposés sur le port du Puy-lalaude.

Ce port situé au hameau du Puy-lalaude, sur la route de Paris à Lyon, est d'un assez grande étendue ; les bois de gravier qui y arrivent, sont de la première qualité, et fort estimés (15).

Le Garde de ce port, réside au Puy-lalaude, commune de Cepoy.

Le droit perçu pour le Trajet de l'Ecluse de Montigny-Rapine au Port du Puy-lalaude est du 15eme comme celui fixé pour le trajet de Montargis à Buges.

L'Ecluse de Montigny-Rapine diffère par sa forme des écluses des deux canaux d'Orléans et de Briare ; les deux Têtes seulement, d'amont et d'aval, sont construites en pierre de taille, les côtés latéraux sont soutenus par des perrés en moellon ou pierre sèche. Elle reçoit deux bateaux par éclusée.

De l'écluse de Montigny-Rapine, on reprend le biez des Vallées jusqu'à l'Ecluse de ce nom. Là finit la 1^{ere} distance.

L'Ecluse des Vallées construite comme la précédente, et ainsi que toutes les écluses du canal de Loing jusqu'à celle de Saint-Mammès à son embouchure en Seine, reçoit quatre bateaux par éclusée. Cette dernière est la seule qui soit sur le modèle des écluses des 2. canaux d'Orléans et de Briare et construite avec des bajoyers ou mur de soutènement ; elle ne reçoit qu'un seul bateau.

De l'Ecluse des Vallées à celle de Montabon, il n'y a que très

---

(14) *L'écluse de Montigny-Rapine construite en 1759 avec l'embranchement de canal de 600 mètres de long aboutissant au Port de Puy-la-Laude et la route nationale n° 7, pour faciliter l'exploitation des bois de la forêt de Montargis.*

(15) *Ces bois, essence de chêne surtout, sont plus denses que ceux de la forêt de Fontainebleau ; plus durs à travailler, ils font un meilleur usage.*

peu de distance ; ce biez est bordé d'un chemin de hâlage sur chacune de ses rives. Il ne s'y trouve pas de port.

En sortant de l'Ecluse de Montabon on entre dans la rivière de Loing qui forme ce qu'on appelle une *râcle*. Cette *râcle* n'a qu'un seul chemin de hâlage sur la rive gauche jusqu'à la porte de garde de Vaux *.

Près de la porte de garde de la Râcle de Vaux se trouve un pertuis qui sert à maintenir les eaux du Loing à une hauteur navigable, et à faire écouler celles surabondantes en tems de crue.

De la porte de garde de la râcle de Vaux, on parcourt le biez de Vaux par un chemin de hâlage formé sur l'une et l'autre rive du canal, jusqu'à l'écluse de Rètourné.

Sur la rivière de Loing, entre la Porte de garde de Vaux et l'écluse de Retourné, se trouve le port des Barres.

Ce petit port sert à déposer les bois provenant des propriétés particulières. Pour s'y rendre, après avoir descendu l'écluse de Retourné, on remonte la rivière de Loing sur un parcours de 1,500. mètres environ.

Le garde de ce port réside au Puy-lalaude.

Le biez en bas de l'écluse de Rètourné, forme *Râcle*, la rivière s'y joignant ; on l'appelle la *ràcle* de Nargis.

On voit un pertuis en bas de l'écluse de Rètourné.

Après avoir descendu la *râcle* de Rètourné, on arrive à la porte de garde de Nargis, qui sert ainsi que celle de Vaux, à maintenir les eaux du Loing dans la saison des crües.

Il n'y a qu'un chemin de hâlage dans la Râcle de Nargis ; il est situé sur la rive gauche du canal.

De la Porte de garde de Nargis à l'écluse du Pont de Nargis, au Village de ce nom, on trouve un chemin de hâlage de chaque côté de ce biez. Cette écluse est enclavée dans la distance n° 3.

De l'écluse de Nargis à celle de Brisebarre, on trouve également un hâlage sur chaque rive.

En bas de l'Ecluse de Brisebarre, le Loing rentre dans le canal et forme la *râcle* de Thoury, sur la rive droite de laquelle

---

*. Une Porte de garde a la forme d'une écluse ; 2. portes en amont et 2. portes en aval, servent à sa manœuvre. Toute la différence consiste en ce qu'une écluse ne chôme jamais, tandis qu'une porte de garde ne fait le service d'une ecluse qu'en hiver seulement, lorsque les eaux du Loing ont dépassé leur hauteur ordinaire.

On trouve une porte de garde en tête de chaque râcle.

se trouve le petit port de Nancay, qui sert à déposer des bois provenant des propriétés riveraines.

Le chemin de hâlage de la *râcle* de Thoury est sur sa rive gauche, jusqu'à la porte de garde du même nom près de laquelle se trouvent un moulin et un pertuis.

De la Porte de garde de Thoury on se rend à l'écluse de Néronville, enclavée dans la distance n° 4.

Le biez de Néronville a un chemin de hâlage sur chacune de ses rives. A la moitié de ce biez, environ, on voit le Pont de Dordives construit dans la ligne du chemin de César, ou *Voie romaine* *. En face de ce pont et sur la rive droite du Loing se trouve le port de Dordives, sur lequel se déposent les bois à bruler et de charpente et les écorces à faire du tan, provenant des propriétés circonvoisines.

Pour faire arriver les bateaux au Port de Dordives, il faut descendre l'écluse de Néronville, et remonter la Rivière de Loing, l'espace de 1,800. mètres.

En bas de l'Ecluse de Néronville, sur la rive Gauche du Canal, on rencontre l'embouchure de la petite rivière du *Fuzin* qui prend sa source dans les marais de *Sceaux* (Loiret) (16) passe au pied de la petite ville de Chateaulandon et vient se jetter dans le canal de Loing **.

---

*. Cette voie construite par les Romains lorsqu'ils envahirent la Gaule Sénonaise, conduisait de Sens à Orléans.

On voit encore sur la rivière de Loing et dans la même ligne que celui du canal, les vestiges d'un ancien pont qui probablement fut construit par ces conquérants ; plusieurs arches existent encore dans leur entier.

** Il fut question il y a quelques années, d'opérer le desséchement des marais de *Sceaux*, et de canaliser la rivière du *Fuzin*. Il est à régretter que ce projet ne se soit pas réalisé. Ces marais malsains et infects, attirent sur les habitans des villages qui les environnent, des maladies épidémiques qui presque toutes deviennent mortelles. Sous le rapport de la salubrité le dessèchement par la canalisation aurait produit un avantage réel.

La canalisation du *Fuzin* (ce canal devait se joindre à celui de Loing, au bas de l'écluse de Néronville), serait encore d'un grand intérêt pour les populations agricoles qui habitent au delà des marais. Ce pays produit abondamment du blé, de l'avoine, des foins artificiels, et du vin. Il n'a que de mauvais chemins viccinaux, souvent impraticables pour les voitures les plus légères ; si le *Fuzin* était rendu navigable, il amènerait une grande partie de ces denrées à Paris, et il ramenerait de la capitale des tonneaux vides, des plâtres pour l'engrais de ses prairies artificielles, du noir de raffinerie pour l'engrais des terres à blé, du bois à bruler et de construction dont il manque et des pierres de la carrière de Chateaulandon pour construire.

(16) *Autrefois la tourbe aurait été amenée en barques au Loing ?*

Après l'embouchure du Fuzin, on entre dans la *Râcle* d'Egréville.

Sur la rive gauche de cette râcle et près de son chemin de hâlage, on trouve le Port *Crétet*. Ce port fut établi par les soins du Conseiller d'état de ce nom, alors Directeur général des Ponts et Chaussées. Il sert à déposer les beaux et énormes blocs de pierre calcaire, extraits de l'immense et inépuisable carrière de Chateaulandon, cette pierre se charge sur ce port pour être conduite à Paris, brute ou façonnée (17).

Les pierres de cette carrière servent aussi aux différens ouvrages de construction qui s'éxécutent sur les 3. canaux.

La Ville d'Orléans en a fait transporter la charge de plusieurs bateaux pour les réparations de sa cathédrale et de son Palais de Justice, et la ville de Gien pour la construction d'un quai et la réparation de son Pont sur la Loire.

En partant du Port *Cretet*, et en suivant le chemin de hâlage le long de la râcle, on arrive à la porte de garde d'Egréville. Là se trouve une carrière dans le flanc de la montagne, de laquelle on extrait du blanc, qui, brut ou travaillé, rivalise dans le commerce avec celui de Meudon. Il sert pour les peintures en batimens, pour les vitriers, et pour les tonneliers. Il s'en fait des chargemens assez fréquens quoiqu'en petite quantité.

Après la Porte de garde d'Egréville, on entre dans le biez de Beaumoulin. On voit près du Pont de Souppes un petit port destiné à recevoir quelques bois à bruler et des pierres provenant des carrieres voisines. Plus bas on trouve un autre petit port destiné au dépot des pierres de la Carrière de Beaumoulin, propriété des canaux d'Orléans et de Loing ; Ensuite l'Ecluse de Beaumoulin enclavée dans la distance n° 5.

Ce biez a un chemin de hâlage sur chacune de ses rives.

De l'Ecluse de Beaumoulin on se rend à celle de Bagneaux. Sur la rive gauche de ce biez on voit le Village de Bagneaux et une Verrerie (18).

---

(17) *Le Port-Créet est le port de Lorroy, encombré en partie depuis 1930 par l'éboulement de la falaise crayeuse exploitée en souterrain ; l'ouverture de cette carrière paraît récente puisque l'auteur ne parle que de la carrière d'Egreville. La carrière du « Gouvernement », à Château-Landon, n'est pas indiquée au plan de* LATTRÉ, *par contre celles de Beaumoulin le sont sous le nom de « Carrières du Canal »*

(18) *On souffla la première bouteille, façon de Sèvres, à Bagneaux, le 26 juillet 1753. Le plan de* LATTRÉ *qui indique la verrerie est donc postérieur à cette date.*

Ce biez a un chemin de hâlage de chaque côté.

De l'Ecluse de Bagneaux, en suivant le biez de Chaintreaux-ville on arrive à l'Ecluse de ce nom, située en tête de la *râcle de la Joie ou des Dames*. Le hâlage de Bagneaux à Chaintreaux-ville est praticable sur les deux rives de ce bief.

La montagne au pied de laquelle coule le canal, depuis Bagneaux jusqu'a Nemours, présente un aspect assez pittoresque ; ses flancs sont garnis de rochers et le sol est couvert d'un sablon aussi blanc que la neige. Ces rochers pour la plus-part en grès dur, sont employés à faire des pavés.

En sortant de l'Ecluse de Chaintreaux-ville, on entre dans la râcle de la Joie ; cette râcle est l'une des plus larges du canal de Loing et la rivière en cet endroit est très profonde *.

Au bas de la montagne qui longe le biez ou râcle de la Joie, on voit une infinité de fontaines dont les eaux limpides et abondantes viennent se jetter dans le canal, près l'abbaye de la Joie (**19**). De ce lieu on arrive à la porte de garde *dite* des Récolêts, située à l'entrée de la ville de Nemours, sur la route d'Orléans, par Beaumont, Bellegarde et Chateauneuf. Lorsque les vins du Gâtinais ont quelque qualité, on les conduit par cette route jusqu'a Nemours *, pour être ensuite chargés sur des bateaux et transportés par eau jusqu'a Paris. Ces vins abondans en couleur, fervent à en donner aux vins légers des environs de la Capitale.

Le Petit port situé près de la porte de garde des Récolêts sert à déposer différentes espèces de marchandises, entre-autres du sablon qui s'embarque là pour être conduit en différens lieux (**20**).

---

*. La ville de Nemours est agréablement située, sur la rivière de Loing et le canal, elle est à 20. lieues de Paris. En arrivant à Nemours, la rivière se trouve réssêrrée entre deux montagnes ; le 1er janvier 1802, les eaux du Loing inondèrent les rues de cette ville ; dans les quartiers bas elles s'éléverent à la hauteur de 1m. 66 c. (5. pieds.) il y a beaucoup de Tanneries dans cette ville.

(19) *Les sources de la Joie et de Chaintreauville captées par la Ville de Paris de 1898 à 1920. Débit en 1898, 20.000 mètres cubes en 24 heures ; en 1920, 50.000 mètres cubes.*

(20) *Cette exploitation de sable blanc oligocène n'a pris de l'extension que depuis 1868. Le tonnage du port au sable de Nemours, transféré en 1880 du Cours Balzac auprès de l'écluse des Buttes, s'est élevé à 150.000 tonnes en 1900 ; celui des marchandises de toutes sortes à 217.632 tonnes en 1904.*

De la Porte de garde des Récolêts pour se rendre à l'écluse des Buttes, située à l'extrémité nord-est de la ville de Némours, le canal décrit un démi-cercle, Traverse la route de Paris à Lyon, et va rejoindre l'écluse des Buttes de laquelle on entre dans le Loing qui forme en cet endroit la râcle de Fromonville. En amont de cette écluse se trouve la distance n° 7.

En face de l'Ecluse des Buttes, il y a un bureau de recette et de contrôle pour la pérception des droits sur les bateaux et marchandises chargés intermédiairement entre les bureaux de Cepoy et de St. Mammès.

Après avoir descendu cette écluse, sur la droite, et en remontant la rivière de Loing, on trouve le port des Buttes qui sert à déposer les bois à Bruler, les écorces et les bois de charpente (21) provenant des propriétés particulières.

Le chemin de hâlage de la Râcle de Fromonville et qui conduit à la Porte de garde de ce nom, est établi sur la rive droite (22).

En quittant la porte de garde de Fromonville, on entre dans le biez des Bordes ; ce biez à un chemin de hâlage sur chacune de ses rives.

Au Pont de Montcourt situé sur ce biez, on trouve un port qui porte le nom de ce pont. Il sert à déposer les bois provenant des propriétés riveraines. De là on se rend à l'écluse des Bordes, enclavée dans la distance n° 8.

De l'Ecluse des Bordes on arrive à celle de Berville, située au bas du village de la Génevraie, par un chemin de hâlage pratiqué comme dans le biez qui précède, sur l'une et l'autre rive du canal. On ne rencontre point de port dans le parcours de ce biez.

Après l'Ecluse de Berville, on trouve celle du bois de la Ferme ; ce biez a deux chemins de hâlage et point de port.

De l'Ecluse du bois de la ferme, on se rend à l'Ecluse

---

(21) *Le port au bois, transféré de la rive du Champ de Mars, aux Fontaines, en 1880 ; des ports particuliers se sont installés tant sur le canal que sur la râcle de Fromonville l'un d'eux est relié au Loing par un embranchement de près d'un kilomètre, creusé en 1926-27.*

(22) *Le canal qui a suivi jusqu'aux Buttes la R. G. du Loing passe sur la R. D. qu'il longe jusqu'au-delà de Moret où se trouve la dernière râcle. La Râcle de Fromonville a peu de chance d'être supprimée par un pont-canal en raison de la faible chute des Buttes et des constructions de Nemours.*

d'Epizy, située au village de ce nom. Ce biez offre également 2. chémins de hâlage, il est régulièrement planté d'arbres d'alignement (**23**) de même que les précédens. La campagne depuis Nemours n'offre rien de remarquable, d'un coté de vastes prairies, de l'autre des terres labourables d'une médiocre valeur.

En amont de l'Ecluse d'Epizy, sur la rive droite du canal, un ruisseau venant des montagnes voisines, vient se jetter dans ce biez ; on passe ce ruisseau sur un pont construit en face du déversoir de superficie qui verse dans le Loing les eaux surabondantes (**24**).

Au bas de l'Ecluse d'Episy on entre dans la Râcle de ce nom. Cette Râcle à 600. mètres de longueur ; son chemin de hâlage est situé sur sa rive gauche.

Cette partie du canal sert de garre pour les bateaux chargés de charbon de bois qui se rendent à Paris ; ils attendent en ce lieu leur numéro d'ordre pour être admis à la vente sur les ports de la capitale. Les bateaux chargés de charbon de terre y séjournent aussi, jusqu'a ce que les propriétaires de ce combustible aient trouvé l'occasion de s'en défaire avantageusement.

Le droit de Garre sur chacun de ces bateaux est de 0 f. 25 c. l'un par jour.

Après avoi passé la râcle d'Epizy, le canal rentre dans ses proportions ordinaires ; le chémin de hâlage situé sur la rive gauche, conduit à l'Ecluse d'Ecuelles, au village du même nom.

En bas de l'Ecluse d'Ecuelles, se trouve la râcle qui porte le nom de cette Ecluse ; elle a comme la précédente environ 600. mètres de longueur, et sert également de Garre pour le stationnement des bateaux de charbon de bois et de charbon de terre (**25**).

---

(23) *On charge à Montcourt et Nemours en 1834-36, pour un seul courtier de Villiers-sous-Grez, 1.230 barriques de vin du pays, à destination de Paris, à raison, à raison de 2 fr. 50 de transport. Une « barquette » contient alors 116 poinçons, un « margotat »*, 64.

(24) *Un port fut établi à Launoy pour la tuilerie ; l'écluse du Bois de la Ferme fut supprimée ; un aqueduc construit au-dessous du canal pour le passage du Lunain ; l'écluse d'Episy fut remontée de quelques centaines de pas, à l'amont du pont.*

(25) *Ces gares de bateaux ont des commissionnaires ou gardes-bateaux qui sont à l'époque : à Ecuelles,* Mussy, Lioret *(qui en a 39 en consignation le 22 mars 1831) et autres.*

L'éclusier, qui est Droin, *charpentier de la compagnie à ses moments perdus, doit enlever les passavants et les envoyer au Contrôleur de Saint-Mammès, auteur du présent travail !*

Le chemin de hâlage de cette râcle, longe la rive gauche du canal qui reprend après sa largeur ordinaire. Jusqu'aux Ecluses de Moret, depuis la fin de la Râcle, le hâlage est pratiquée sur les 2. rives.

Dans ce biez et près de l'ancien château de Ravannes, on trouve un port destiné à recevoir les pavés (26) qui se confectionnent sur les montagnes voisines et dans quelques parties de la Forêt de Fontainebleau. Il s'en charge une grande quantité, tant pour Paris que pour les villes et les routes qui ne sont pas trop éloignées de la ligne des canaux, de la Seine et de la Loire.

Plus loin, on Trouve le Pont de Bourgogne, situé sur la Route de Paris à Lyon par Dijon ; ensuite les deux écluses de Moret (27). Ces écluses sont les seules des deux canaux dont les sas * soient accolés. Elles sont les dernières grandes écluses du Canal de Loing.

Après avoir descendu les Ecluses de Moret, situées à quelque distance de cette ville, on entre dans la Rivière de Loing qui

---

(26) *Ces grès sont « cassés » sur la montagne de Trin en particulier, qui n'est plus qu'une vaste carrière abandonnée.*

F. Zeltner obtint les 20 septembre 1832 et 16 octobre 1834 la confirmation d'exploiter le Long-Rocher où ses ateliers sont depuis 1823. Il devait rendre le Loing navigable jusqu'à la Gravine, pratiquer une porte de garde dans la râcle d'Episy. Il préféra descendre les grès de Marion-des-Roches à Episy au moyen d'une voie ferrée, dont on remarque encore le tracé et un petit viaduc !

(27) *Les deux écluses de Moret se succèdaient immédiatement et n'avaient que trois paires de vantaux, ceux du milieu étant communs. L'une d'elle a été reconstruite en amont du pont de Bourgogne.*

Les plantations de Beaumoulin à Moret divisées en 12 lots sont exploitées de 1851 à 1854 ; replantées, elles furent abattues une deuxième fois vers 1885 et une dernière fois à la fin de la guerre. C'est l'ingénieur de Regemorte qui introduisit pour ces plantations, en 1743, les premiers peupliers d'Italie le long du canal de Briare.

« Les retenues d'eau des 2 râcles de Fromonville et de Saint-Mammès sont assurées par des barrages mobiles modernes, dont le coût est assez élevé (2.500 francs le mètre courant en 1900). Les vannettes de Saint-Mammès sont avec billes de roulement ! Celui de Fromonville long de 49 m. 50 a été construit en 1900.

* Sas ; ce mot est généralement employé en terme d'art hydraulique pour indiquer un bassin ou réservoir. J'aurai souvent l'occasion de m'en servir à l'Itinéraire du canal de Briare.

réjoint le canal sur la gauche de son cours, et prend alors le nom de râcle de St. Mammès.

Cette Rivière baigne les murs de la petite ville de Moret ; on la passe sur un pont d'ancienne construction, en amont duquel se trouve une chaussée ou *Duit,* servant à rétenir les eaux de la rivière et à les éléver à la hauteur nécessaire pour faire tourner plusieurs moulins à blé et à tan.

Les farines provénant de ces moulins à blé sont conduites à Paris sur des barquettes ou petits bateaux portant de 30. à 50. milliers.

Il en est de même pour le tan fabriqué dans les moulins de Moret. La majeure partie des écorces provénant des bois et des forêts qui avoisinent les canaux, est réduite en Tan dans les usines de Moret **.

En sortant des Ecluses de Morets sur la rive droite du canal, on trouve l'embouchure du Ru de Ravannes. Ce ruisseau qui descend de l'Etang de Moret, situé sur un plateau dominant le parc de l'ancien château de Ravannes vient mêler ses eaux à celles de la rivière de Loing, après avoir fait tourner dans son cours d'une démie lieue environ, plusieurs moulins ou usines.

Le Loing formant au dessous des Ecluses de Moret, la râcle de St. Mammès, offre une vaste garre aux bateaux chargés qui se rendent à Paris. C'est en ce lieu qu'ils sont souvent obligés d'attendre que la Rivière de Seine arrive à une tenüe favorable pour y naviguer dans la saison des crues de ce fleuve. C'est encore dans cette râcle que les bateaux chargés de bois, s'allègent et se mettent, à la ténue de la Seine, soit en mettant à terre une partie de leur chargement, soit en le réversant sur d'autres bateaux qu'ils louent aux maitres mariniers de Moret ou de St. Mammès.

L'Ecluse de St. Mammès ou de l'Embouchure en Seine, a 5. pieds cinq pouces de chûte ; elle est située à l'extrêmité de la râcle sur la rive droite de son cours, (côté du chémin de

---

**. La petite ville de Moret, est située à Trois lieues de Fontainebleau et quatre lieues de Montereau ; elle est traversée par la route de Bourgogne. Cette petit ville est très ancienne. Il s'y fait un grand commerce de farine. Son territoire est couvert de vignes, renommées plustot par l'abondance de leur récolte que par la qualité du vin. Cependant, aussitôt envés, ils sont conduits à Paris, où ils sont vendus avantageusement à cause de leur couleur foncée. Ils servent par fois à métamorphoser certains vins blancs en vins rouges

hâlage.) Cette écluse est construite comme celles des canaux d'Orléans et de Briare et ne reçoit qu'un seul bateau par éclusée. A la gauche de cette ecluse, on voit une digue ou retenue d'eau, fermée par des coulisses ou poutrelles de 6. pouces carrés, et réunies les unes sur les autres ; cette digue est construite en pierre de taille, elle a trois travées ou passages pour l'écoulement et la chute des eaux du Loing. Elle sert à les soutenir à la hauteur déterminée pour les bésoins de la navigation.

En face de l'Ecluse de St. Mammès, on trouve un Bureau composé d'un Receveur et d'un Contrôleur. Ces employés sont chargés d'établir la perception et de recevoir les droits sur les bateaux et marchandises venant de Paris ou de la Haute-Seine et de l'Yonne, et entrant dans le canal de Loing. Ils perçoivent aussi les droits sur les marchandises chargées intermediairement, depuis Nemours jusqu'en Seine.

La distance n° 10. se trouve à l'Ecluse de St. Mammès, et la partie du canal conduisant de cette ecluse au lieu dit *la Bosse,* ou il se jette dans la Seine, est appéllée communément le bas de Loing ; ce petit trajet forme les 613. millièmes du parcours total du canal de Loing. Ainsi l'on compte depuis la borne n° 1er située à l'Ecluse de Buges, jusqu'à l'embouchure du canal de Loing dans la Seine, 10. Distances 613./1,000^{e}.

Le Village de St. Mammès situé sur le bord de la Seine, est habité par des mariniers connaissant parfaitement la navigation de cette rivière. On y trouve aussi des maitres mariniers qui se chargent du transport des vins, bois, tans et farines.

Chapitre VII

A quelle époque furent commencés les travaux pour la construction du Canal de Briare. — Notes sur ce canal. — Itinéraire du canal de Briare.

Les auteurs varient sur l'époque précise de la fondation du canal de Briare : les mémoires de Sully disent que les travaux furent commencés en l'année 1604 *.

---

* En 1604. fut commencé le canal de Briare, qui devait être continué jusqu'à la Seine. Ce travail fut abandonné après y avoir dépensé 900.000 fr. par la malignité des envieux de M^{r} de Rosny ; cet ouvrage était alors fort avancé, il fut repris depuis et enfin achevé.

M^{r} de Thou donne des Louanges à M^{r} de Sully, en le reconnaissant l'auteur de ce projet. (Liv. 132.) Ce fait est prouvé par des médailles

Le Sr Defer, Ingénieur-Géographe, fixe le commencement des Travaux de ce canal, à l'année 1606 **.

Itinéraire du canal de Briare

On entre dans le canal de Briare par 3. Embouchures.
La 1ere Embouchure est située sur la rive droite de la Loire

---

d'argent et de cuivre, trouvées en 1737 en travaillant aux réparations des Ecluses de ce canal.

Une des médailles empreinte des armes de Mr de Sully, porte cette Inscription :

1607, Maximilien de Béthune,
sous le Règne de Henry IV.
par les mains de messire Ozon,
pour lors Maire de Montargis-le Franc.

Mémoires de Sully, année 1604.

* Suivant le Sr Defer : Ce canal fut commencé en 1606 (**28**), sous le Règne de Henri IV., et achevé au mois de mars 1641, sous le règne de Louis XIII. Le nommé Cosnier en fut l'entrepreneur ; il mourut avant d'avoir achevé cet ouvrage. Ce canal qui a douze lieues de cours, a été ouvert pour la facilité du commerce, en joignant les grandes rivières de Seine et de Loire, par celle de Loing.

En 1608, Henri IV et la Reine allèrent à Montargis pour voir les Travaux de ce canal ; Mr Lhoste, alors Lieutenant général, dans la harangue qu'il fit à ce prince, lui fit remarquer que cet ouvrage représentait la première lettre de son nom, en prenant les Rivières de Seine et de Loire pour les 2. jambages de la lettre H. et celle de Loing pour la transversale.

On employa suivant le même auteur, près de 12,000. ouvriers pour Travailler à ce canal. On leur donnait en payement des méreaux ou petites médailles dont les revers étaient semblables.

(28) *En réalité, l'adjudication des travaux est du 11 mars 1604 ; suspendus en 1611, ces travaux ne furent repris qu'en 1630 par la Société* Boutheroue *et* Jacques Guyon, *et achevés en 1641.*

Voir dans le Bulletin de l'Association des Naturalistes de la Vallée du Loing (VI, p. 105), *et l'excursion aux 5 écluses du Chesnoy, l'un des partis adoptés par* Cosnier *pour les longs biefs, et lors de l'excursion à Saint-Fargeau* (*l. c.*, V. [1922], pp. 75-97), *l'historique du canal de Briare.*

à 600. mètres environ de la ville de Briare, cette ecluse s'appelle le *Baraban* (29).

La 2eme Embouchure située 800. mètres plus bas en aval du fleuve, s'appelle le *Martinet.*

Et enfin la 3eme celle de *Rivotte,* est située à 900. mètres au dessous de l'écluse du Martinet ; elle a 3. mètres 05 c. de chute.

Sur la rive droite du canal, (en allant de Seine en Loire.) entre les Ecluses du Baraban et du Martinet, On trouve trois garres servant au stationnement des bateaux, qui peuvent s'y mettre à l'abri des glaces et des grandes crües de la Loire.

Des Trois écluses du Baraban, du Martinet et de Rivotte, on se rend à l'Ecluse de Briare, située près de la ville de ce nom. On trouve un port aux bois attenant les garres citées plus haut. Le chemin de halage qui conduit des Embouchures du Canal à l'Ecluse de Briare est sur la rive gauche du biez. Le canal est traversé à l'entrée de Briare par la route de Paris à Lyon en passant par le Bourbonnais, on le passe sur un pont bâti en aval de l'Ecluse ***.

Le Garde du port de Briare réside à Ouzouër sur Trézé.

Il y a à Briare un bureau de recette et de controle, ainsi qu'un Ingénieur pour les Travaux d'Entretien et de répara-

---

*** Il n'existe pas sur le canal de Briare ainsi que sur les canaux d'Orléans et de Loing (30), de bornes kilométriques servant à indiquer les distances ; on perçoit les droits à partir de tel ou tel lieu, jusqu'à tel ou tel ou tel autre ainsi qu'il est énoncé au tarif manuscrit des droits de perception pour la navigation de ce canal ; ces droits sont basés sur ceux qui se percoivent sur le canal d'Orléans, sauf quelques légères différences. (Voir ce Tarif, page 118).

Le canal de Briare est une propriété particulière régie par les plus hauts actionnaires ; cette administration a des règlemens particuliers à l'instar de ceux des canaux d'Orléans et de Loing, soit pour la tenue d'eau, soit pour la fermeture et l'ouverture de ce canal, fixés en rapport avec les 2. autres.

(29) *L'embranchement du Baraban fut construit en six semaines, en 1793, pour accélérer l'approvisionnement de Paris. Deux gares contenant 1.000 bateaux furent creusées en 1827 pour éviter l'encombrement du canal. Les gares du « Port au bois abatardi » et « du Port au bois et aux vidanges » furent aliénées à* J.-F. Baptérosse, *le manufacturier de Briare, le 30 décembre 1858.*

(30) *Deux kilométrages, au moins, ont été faits au XIXe siècle : il existe encore deux bornes à huit pans de l'avant-dernier à Moncourt et à Launay, sur le canal du Loing.*

tions. L'Ingénieur en chef directeur des Travaux des canaux d'Orléans et de Loing est également chargé de diriger ceux du canal de Briare.

La petite ville de Briare est très commerçante, par sa situation près de la Loire, sur le canal et la route de Lyon à Paris On achète à Briare tous les bateaux de sapin employés à la navigation des trois canaux. Ces bateaux servent surtout au transport des bois ; ils sont construits sur les chantiers de la haute Loire et de l'Allier. Ils arrivent aux Embouchures du canal de Briare, chargés de charbon de terre, de bois ou de vins, fruits etc. Mais, comme le tirant d'eau des rivières de Loire et d'Allier, est presque toujours au dessous de celui des canaux, il arrive souvent que de quatre bateaux de rivière on ne fait que deux bateaux de canal, et alors les bateaux vides sont vendus à des marchands de Briare qui en approvisionnent tous les maitres mariniers naviguant sur les canaux. On trouve aussi à Briare des mariniers qui entreprennent les transports de bois et de charbons de bois qui se déposent sur les ports des trois canaux.

De l'Ecluse de Briare on se rend à celle de la Place par un chemin de halage situé sur la rive gauche du biez. Il n'existe aucun port dans ce parcours.

De l'Ecluse de la Place on arrive par le biez de ce nom à celle de la Cognardière. Le chemin de hâlage se trouve sur la rive droite.

De l'Ecluse de la Cognardière on se rend à celle de Vénon. A la moitié de ce biez, environ, et entre ces deux écluses, je trouve le port de Belleau, situé coté du hâlage sur la rive droite du canal.

Ce port sert à déposer les bois à brûler et de charpente provenant des propriétés particulières.

Le garde de ce port réside à Ouzouër-sur-Trézé.

De l'Ecluse de Vénon on se rend à celle de Couranvaux ; dans le biez, les eaux de la rivière de la Gâtine se reunissent à celles du canal.

Le chemin de halage est sur la rive gauche ; il ne se trouve point de port dans ce biez.

Après l'Ecluse de Couranvaux on trouve celle d'Ouzouër-sur-Trézé, située au village de ce nom, 400 mètres environ avant d'arriver à cette écluse, on voit un port qui sert à déposer les bois de charpente, les bois à bruler et les charbons de bois provenant des propriétés particulières.

Le chemin de hâlage ainsi que le Village d'Ouzouer, résidence du garde port, sont situés sur la rive gauche du canal.

De l'Ecluse d'Ouzouër on se rend à celle du Moulin Neuf, par un chemin de hâlage sur la rive droite du canal. A quelque distance de cette écluse on trouve un port qui sert à déposer des pierres calcaires provenant des carrières qui avoisinent le canal.

De l'Ecluse du Moulin-neuf, on se rend à l'Ecluse des Fées, par un chemin de hâlage situé sur la rive gauche ; dans le biez du Moulin-neuf s'opère la rentrée de la rivière de Trézé. On trouve un port aux bois dans le biez des Fées ; il sert à déposer les bois coupés sur les propriétés particulières.

Le Garde-Port réside à Ouzouër-sur-Trézé.

Après l'Ecluse des Fées, on trouve celle de Notredame, il n'y a point de port dans ce biez, le chemin de hâlage est situé sur sa rive droite.

De l'Ecluse de Notredame (31) on se rend à celle du Petit-Challoy, par un petit étang servant de biez. Le halage est situé sur la rive gauche.

De l'Ecluse du Petit-Challoy, pour se rendre à celle de la Gazonne, on passe dans le grand Etang qui sert de biez. A droite se trouvent 2. petits Etangs, les Prés carrés, et le Rond. A gauche, à 150. mètres environ, on voit le port du Petit-Challoy, où se déposent des charbons de bois, des bois à bruler et de charpente. Le chemin de hâlage est sur la rive gauche.

Le garde-port réside à Ouzouër-sur-Trézé.

A l'Ecluse de la Gazonne, commence le biez de distribution, cette écluse est le point de partage de ce canal, coté de la Loire. Elle a 1. mètre 85. centimètres de chûte. Le chemin de hâlage est sur la rive droite du biez de distribution que l'on parcourt en allant à l'Ecluse du Rondeau ; ce biez reçoit les eaux de tous les réservoirs qui avoisinent le canal, il a 2,800. mètres de longueur (environ 1,400. Toises, près de 3/4. de lieue.

Il est alimenté, savoir :

A 200. mètres de l'Ecluse de la Gazonne, par 2. empellemens situés sur la rive gauche du canal, et communiquant dans l'étang de la Gazonne.

---

(31) *L'écluse de Notre-Dame est une des plus hautes, sa chute est de 4 m. 15. En 1889, cette écluse avait encore ses portes ferrées de gonds, et munies des balanciers, prévus au début !*

Sur la droite à environ 800. mètres se trouve le réservoir des Boudinières, qui lui donne ses eaux.

Par l'Etang de la Grand-rue dont les eaux traversent les Etangs du Chesnoy et de la Gazonne.

Par les eaux des étangs de Champoulet, de la Tuilerie et de la Cahaudrie qui passent par la rigole du Bréteau, et viennent se rendre dans l'étang de la Gazonne.

A l'autre extrémité du biez, à 200. mètres de l'Ecluse du Rondeau, le biez de distribution reçoit par deux autres empéllemens, les eaux de l'Etang de Moutier, qui sert de barrage à la rivière de Loing *. Aux eaux de l'étang de Moutier, se reunissent, au dessous de St. Fargeau, les eaux de l'Etang-Bourdon. Toutes ces eaux passent par la rigole de St. Privé qui tire son nom de ce village ou elle prend sa source. Elles arrivent ainsi dans le biez de distribution au dessus de l'Ecluse du Rondeau, point de partage des eaux de ce canal, côté de la Seine.

En allant de l'Ecluse du Rondeau aux 7. Ecluses de Rogny, on parcourt le biez *dit de la Montagne.* Ce biez en outre des eaux qu'il reçoit de celui de distribution, peut encore être alimenté par celles de la bonde de fond de l'étang de la Bousicandière et celles de la Rigole de St. Privé que l'on peut faire arriver par ledit étang, au moyen d'une rigole pratiquée à environ 600. mètres de l'écluse du Rondeau, sur la rive droite coté du hâlage **.

A l'Extrémité du biez de la Montagne se trouvent les 7. écluses de Rogny, situées au village de ce nom : elles ont ensemble une chûte de 24. mètres. Les 7. sas sont accolés. Les bateaux descendent ces écluses sans éprouver aucune sécousse et sans craindre le moindre danger (32).

---

* La rivière de Loing prend sa source au village de St. Sauveur en Puysaye, ci-devant Election de Clamecy. Elle traverse le canal de Briare au dessous des écluses de Rogny et le traverse encore à Châtillon sur Loing. Depuis ce dernier lieu, cette rivière suit la rive droite du canal, jusqu'au bas des écluses de Marolles, à Montargis.

** Après avoir descendu le biez de distribution à l'écluse du Rondeau, la droite devient la gauche, et la gauche se trouve la droite en suivant le cours de l'eau.

(32) *Les écluses multiples ont été séparées vers 1882 ; elles employaient beaucoup d'eau, car elles ne permettaient pas de faire alterner un bateau « montant » et un « avalant ».*

La maçonnerie des Sept-Ecluses existe toujours ; on en trouvera de bonnes vues dans « Rogny et Saint Eusoge ». Le

En bas des Ecluses de Rogny, on trouve une ile appellée le Grand-Port (**33**), où se déposent tous les bois provenant du flot qui s'opère annuellement dans les mois de Mars et d'Avril. Ces bois se partagent et se trient dans le mois de Mai.

Deux des bras de l'Ile ou grand port, appellés lancières, sont navigables et permettent aux bateaux de circuler autour de ce port pour y faire leurs chargemens.

On trouve encore sur la rive droite du canal à 20. mètres du grand port de Rogny, le port à charbon sur lequel il se charge tous les ans de 70. à 80. bateaux de ce combustible. On y charge aussi des bois de charpente soit flottés soit en bateau.

Toutes ces marchandises proviennent des propriétés particulières et surtout des bois situés dans les environs de St. Fargeau, St. Privé etc.

Il existe encore trois autres ports dans le biez, celui de la Cardière, situé près de la garre de ce nom, dans laquelle on peut faire stationner 100. bateaux chargés de charbon de bois. Le port de Dame-Marie situé près le pont du village de Dame-Marie sur la rive droite du canal, coté du chemin de hâlage ; et le port du Crot-à-Plèssis qui touche à la partie de ce biez, appellée les Murs du Moulin-brulé. Cette portion de biez est soutenue par des murs sur une longueur de 800. mètres.

Ces trois ports sont situés sur la rive droite de ce biez.

Le garde de ces ports est le même que pour celui de Rogny, il réside dans ce village.

Il y a un bureau de contrôle auprès des 7. Ecluses de Rogny ; l'Employé de ce bureau, constate tous les chargemens faits depuis Briare ; les droits de navigation se payent à Montargis.

Le village de Rogny est un point central pour le commerce des bois et des charbons de bois. Les marchands s'y rendent à certaines époques de l'année, soit pour faire le partage des bois du flot, soit pour acheter les quantités nécessaires pour approvisionner leurs chantiers.

---

canal a été dévié au Nord dans un vallon, à travers l'étang de la Javacière ; les écluses isolées maintenant rachètent une pente de 24 mètres 83. En 1866, les 36 premières écluses étaient aux emplacements énoncés en 1611, lors de l'arrêt des travaux de COSNIER.

(33) *Ce port est sur le Loing avant sa jonction avec le canal.*

Après avoir parcouru le biez situé au dessous des 7. Ecluses, dont j'ai donné plus haut la description, on arrive aux 4. Ecluses du Moulin-Brulé.

Depuis ces 4. Ecluses jusqu'aux 2. Ecluses de Briquemaux, on ne rencontre point de Ports.

Des 2. Ecluses de Briquemaux, on se rend à l'Ecluse de Châtillon-sur Loing, par un chemin de hâlage situé sur la rive droite de ce biez. On trouve à Châtillon, un port qui sert à déposer des bois à bruler, des bois de charpente et des charbons de bois.

Le Garde-port réside à Châtillon-sur Loing.

De l'Ecluse de Châtillon-sur Loing, aux 2. Ecluses de l'Epinoy, le chemin de hâlage est sur la rive droite du canal *. Arrivé aux Trois quarts de ce biez, ou environ, on rencontre le port des Bérangers, qui sert à déposer les bois de toute nature, provenant des propriétés riveraines.

Le garde-port réside à Châtillon-sur Loing.

Des 2. Ecluses de L'Epinoy, jusqu'aux 2. Ecluses de Montbouy, séparées par un lac, il se trouve un petit port destiné au dépôt des bois à bruler et charbons de bois provenant des propriétés particulières.

Le garde-port réside à Châtillon-sur Loing.

Des 2. Ecluses de Monbouy, on se rend aux 5. Ecluses du Chesnoy, le biez situé entre ces 2. points s'appelle *le Grand biez.*

On trouve 2. ports dans ce biez, ils sont tous les deux sur la rive gauche du canal, le 1er est appellé le port des Salles, le 2eme celui de Montcresson. Ces ports recoivent en dépôt les bois provenant des propriétés particulières.

Le garde-port réside à Châtillon sur Loing.

Les 5. Ecluses du Chesnoy sont séparées par deux lacs, savoir :

Une ecluse et un lac, Trois ecluses, un lac et une écluse.

Des 5. Ecluses du Chesnoy, on se rend à l'écluse de la Sablonnière, située près du village de Conflans, sur la rive gauche du canal ; près de ce lieu, la rivière d'Ouanne se réunit à celle de Loing.

De l'Ecluse de la Sablonnière, on se rend à celle de la Tuilerie située près du village de St. Firmin sur la rive gauche du canal.

De l'Ecluse de la Tuilerie, on se rend aux 2. Ecluses de

---

* De Châtillon sur Loing jusqu'à Montargis, le chemin de hâlage ne change point de côté, il est toujours sur la rive droite du canal.

Marolles (34), situées à l'entrée de la Ville de Montargis près le faubourg de Lyon.

En bas de ces Ecluses, et sur la rive droite, la rivière de Loing se réunit au canal.

Les magasins et chantier du canal de Briare sont établis près des écluses de Marolles. On trouve en ce lieu un bureau de recette et de contrôle pour la perception des droits sur les marchandises chargées depuis Briare, et de celle qui entrent dans ce canal, destinées pour les différens ports de canal ou allant en Loire.

Il y a aussi dans cet établissement un Ingénieur chargé de l'Exécution des Travaux d'entretien et de réparation.

L'Ecluse de la Rénette située à peu de distance des écluses de Marolles, est la dernière écluse du canal de Briare, qui se réunit à celui de Loing, et perd son nom à 150. mètres, environ, au dessous de cette écluse, ainsi que l'indique la colonne de séparation que j'ai citée au chapitre VI. de cet ouvrage, contenant l'itinéraire du canal de Loing.

Chapitre VIII

Rémarques sur la hauteur des eaux de la Loire prise au dessous de l'Ecluse de l'embouchure du canal d'Orléans, comparée à la hauteur des eaux du biez de distribution de ce canal, et à celle des eaux de la Seine, au dessous de l'Ecluse de l'embouchure du canal de Loing à St. Mammès. — Plan figuré de ces différentes lignes d'eau.

On croit assez communément, (les personnes de l'art exceptées,) que les eaux de la Loire entrent dans les canaux d'Orléans et de Briare, et les alimentent. Les personnes qui commettent cette erreur, n'ont aucune idée de la construction d'un canal purement artificiel, et à Point de partage ; je vais tâcher de leur faire comprendre le mécanisme de cette espèce de canal, en commençant par celui de Briare.

Depuis la Loire, prise au dessous de l'Ecluse de Rivotte, pre-

---

(34) *Il existe une vue de l'écluse double de la Marolle dans la « Statistique agricole commerciale et intellectuelle de l'arrondissement de Montargis »*, de Boyard.
Orléans, 1836, in-8° (avec 10 lithos).

mière embouchure du canal de Briare, jusqu'à l'écluse de la Gazonne, par laquelle on entre dans le biez de distribution ;

Un bateau fait un trajet de 14,894. mètres et monte à la hauteur de 39. mètres, environ 117. pieds ancienne mèsure. Ce bateau parcourt ensuite sans monter ni descendre un trajet de 2,895. mètres, dans le biez de distribution.

De l'Ecluse du Rondeau, par laquelle on sort du biez de distribution, pour arriver dans le canal de Loing au dessous de l'écluse de la Rénette à Montargis, ce bateau fait un trajet de 38,978. mètres, et descend 80. mètres, 242. pieds ancienne mésure.

Par conséquent, il est certain que la différence de la hauteur des eaux de la Loire prise à l'Embouchure du canal de Briare, avec celle des eaux du Loing prise au dessous de l'Ecluse de la

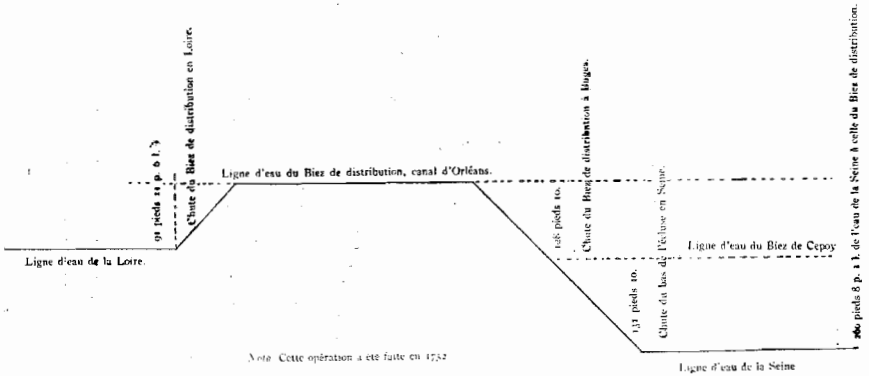


Fig. 2. — Nivellements schématiques des canaux du Loing et d'Orléans en 1752-1830, d'après GOURDET.

Rénette à Montargis, déduction faite des 39. mètres qu'il a fallu monter pour arriver au biez de distribution, est de 41. mètres, environ 124. pieds ancienne mésure.

Depuis la Loire, prise au dessous de l'écluse de l'Embouchure du canal d'Orléans, jusqu'à l'écluse de Combreux par laquelle on entre dans le biez de distribution, un bateau fait un trajet de 27,550. mètres et monte à la hauteur de 30. mètres 50. centimètres, près de 92. pieds ancienne mesure.

Ce bateau parcourt ensuite sans monter ni descendre, une longueur de 19,210. mètres, en faisant le trajet du grand biez de distribution depuis l'écluse de Combreux jusqu'à celle du Point de partage.

De l'écluse du Point de partage par laquelle on sort du

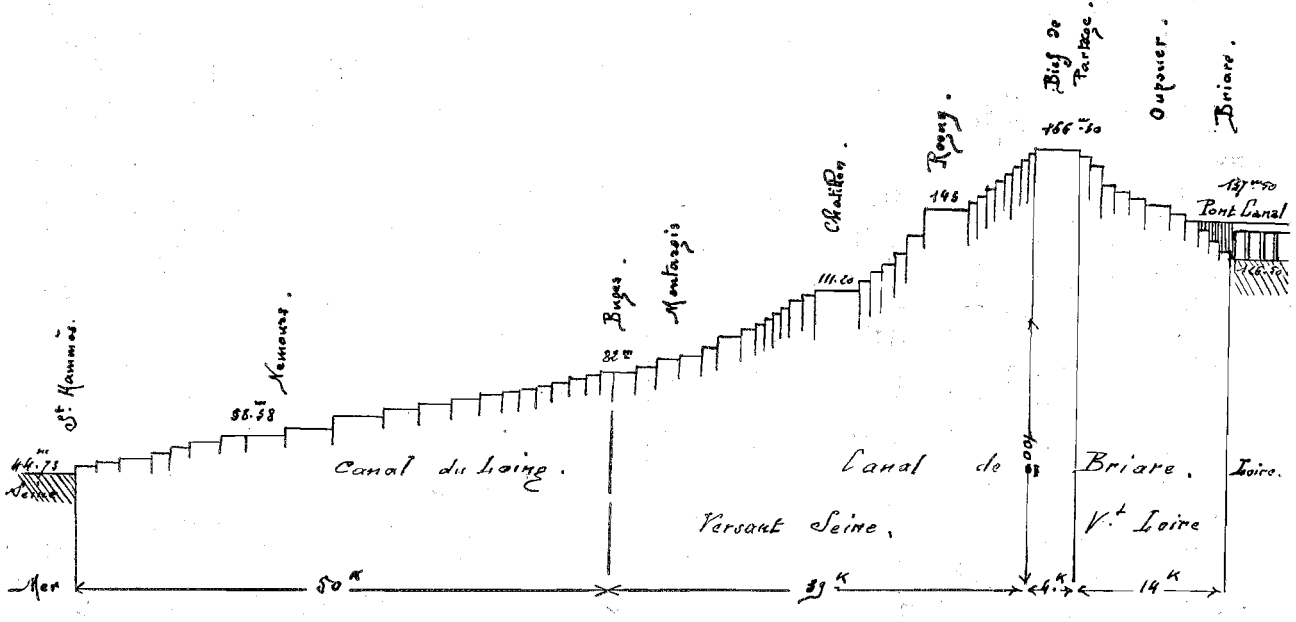


Fig 3. — Nivellements schématiques des canaux du Loing et de Briare en 1930, d'après des documents récents. (P. Bouex, *del.*).

grand biez de distribution, pour se rendre au dessous de l'écluse de Buges ; on parcourt un trajet de 28,445. mètres et l'on descend 43. mètres, environ 129. pieds ancienne mesure.

Depuis le bas de l'écluse de Buges, (canal de Loing,) jusqu'à l'écluse de l'embouchure en Seine à St. Mammès ; on parcourt un trajet de 50,244. mètres, et l'on descend 44. mètres ; environ 132. pieds, ancienne mésure.

Pour donner une idée plus nette des différences de chûtes et des lignes d'eau des rivières de Loire et de Seine, je vais mettre sous les yeux du lecteur une figure qui pourra lui faire concevoir plus facilement le système de navigation des canaux d'Orléans et de Briare. Quant au canal de Loing qui n'est qu'une dérivation de la rivière de ce nom, son mécanisme est simple et uniforme, sans biez de distribution, ni point de partage.

Canaux d'Orléans et de Loing

Tarif des droits de Navigation qui se perçoivent sur les Canaux d'Orléans et de Loing, conformément à la loi du 27 nivose an V, au Tableau d'assimilations approuvées par Ordonnance Royale du 27 Novembre 1823 et à diverses modifications consenties par le Commerce (1).

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/15e du trajet entier	De Montargis en Seine
A		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Acier	voir métaux						
Alluchons	le cent	04	61	055	58	04	62
Alun	voir épiceries						
Amandes en coques	voir fruits						
— sans coques	voir épiceries						
Anchois	idem						
Ancres	voir métaux						
Arbres fruitiers, à haute tige	le cent	21	3, 08	285	3, 02	20	3, 23
— — à basse tige	idem	05	77	0713	76	05	81
Arbustes en caisses	la caisse de 0 m. 50	20	3	30	3	20	3, 20
Ardoises de toute espèce	la ténue de 24 pouces	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— carrée en petite quantité	le millier	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
— rousses, en petite quantité	idem	28	4, 10	38	4, 03	27	4, 30
Aune (perches d')	voir bois en grume						
Avoine	voir grains						
B							
Balais	le cent	09	1, 28	1188	1, 26	08	1, 34
Bascules à poisson	le mètre carré de tillac	16	2, 39	22	2, 23	15	2, 48
Bateau vide	la ténue	68	9, 97	94	9, 98	67	10, 64
Bétail	la ténue	5, 46	80, 02	7, 54	80, 02	5, 33	85, 36

(1) *Les droits de navigation ont été supprimés lors du rachat des canaux vers 1860.*

Beurre	voir épiceries						
Bierre	voir liquides						
Blanc-brut. Bᵉᵃᵘ au-dessus de 23 mètres.	la ténue	2, 28	33, 41	3, 15	33, 39	2, 22	35, 61
— Bᵉᵃᵘ au-dess. de 16 m. jusqu'à 23 m.	idem	1, 71	25, 06	2, 36	25, 04	1, 67	26, 71
— Bᵉᵃᵘ de 16 m. de long et au-dessous.	idem	1, 14	16, 71	1, 57	16, 69	1, 12	17, 81
— Excédant	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75	25	4
— en petite quantité	l'hectolitre	03	43	04	48	03	46
Blanc, fabriqué	idem	04	64	06	65	04	69
Blé	voir grains						
Boîtes et caisses vides	vʳ mᵒˢ de poids 1ʳᵉ classe						
Bois carré en train	la ténue	5, 17	75, 77	7, 06	74, 93	5	79, 92
— en bateau	idem	5, 12	75, 04	7, 06	74, 93	5	79, 92
— en petite quantité	le mètre cube	125	1, 83	17	1, 80	12	1, 92
Bois de charronnage	la ténue	4, 79	70, 20	6, 06	64, 31	4, 29	68, 60
Idem en petite quantité — Jantes	le cent	25	3, 66	33	3, 50	23	3, 74
Bois de chauffage							
Chargemens entiers							
En bois de moule dur ou blanc	le stère	045	66	06	64	04	68
En cotrêts, fagots, bourrées, etc.							
A 24 p. de tenue au-dessous :							
Cotrêts, fagots	le cent	1168	1, 75	165	1, 75	12	1, 87
Bourrées	idem	0584	88	0825	88	06	93
Au-dessus de 24 pouces :							
Le bateau	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
Excédant	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75	25	4
Chargemens mélangés							
A 24 p. et au-dessous :							
Bois	le stère	045	66	06	64	04	68
Cotrêts	le cent	1168	1, 75	165	1, 75	12	1, 87
Bourrées	idem	0584	88	0825	88	06	93
Tenue de 24 p. à 28 :							
Le bateau	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
Excédant	le double centimètre	50	7, 33	70	7, 43	50	7, 92

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/15e du trajet entier	De Montargis en Seine
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
A 28 p. 1/2 et au-dessous :							
60 stères avec cotrêts, le bateau.	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
75 stères avec bourrées, excédant. . . .	le double centimètre	35	5	47	5	35	5, 35
A 24° et au-dessus :							
Plus de 60 stères avec cotrêts, le bateau.	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
De 75 stères avec bourrées, excédant. .	le double centimètre	50	7, 33	70	7, 43	50	7, 92
Régale.	voir bois de moule						
Souches.	idem						
Bois de fente de toute espèce.	la ténue	5, 46	80, 02	7, 54	80, 02	5, 33	85, 36
Bois de fente de toute espèce							
En petite quantité :							
Boissellerie.	le millier	07	1, 03	095	1, 01	07	1, 08
Cercles à cuves.	le cent	105	1, 54	1425	1, 51	10	1, 61
— à poinçons.	le millier	105	1, 54	1425	1, 51	10	1, 61
— à feuillettes.	idem	0525	77	0713	76	05	81
Douelles et merrain.	idem	45	6, 60	615	6, 53	44	6, 96
Echallats.	les 100 bottes de 50	45	6, 60	60	6, 37	42	6, 79
Lattes à tuile.	idem	50	7, 33	65	6, 90	46	7, 36
Parquet.	le millier	35	5, 13	465	4, 94	33	5, 26
Sabots.	le cent	095	1, 39	13	1, 38	09	1, 47
Treillage.	le millier	09	1, 32	12	1, 27	09	1, 36
Bois de fusils.	voir bois de sciage						
Bois de sciage, planches en train. . . .	la ténue	4, 14	60, 68	5, 66	60, 07	4	64, 07
— de toute essence, en bateau	idem	5, 46	80, 02	7, 54	80, 02	5, 33	85, 36
idem, en petite quantité :							
Bois de fusils bruts.	le millier	07	1, 03	095	1, 01	07	1, 08
Bois ouvragés.	v[r] m[es] de poids 1[re] classe						

— de 3 c. d'épaisseur.	idem	105	1, 64	1425	1, 51	10	1, 61
— de 4 c. d'épaisseur.	idem	1225	1, 80	1663	1, 76	12	1, 88
— de 5 à 6 c. ou membrures. .	idem	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
Plateaux de noyer, cerisier, frêne. . . .	idem	28	4, 10	38	4, 03	27	4, 30
Bois des Iles.	voir bois de sciage						
Bois en grume de toute espèce.	la ténue	3, 42	50, 12	4, 61	49, 99	3, 33	53, 32
En petite quantité :							
Ponr charpentes.	le mètre cube	125	1, 83	17	1, 80	12	1, 92
Perches d'aunes de 48 c. de grosseur. .	le cent	07	1, 03	095	1. 01	07	1, 08
Boisselierie.	voir bois de fente						
Boisson.	voir liquides						
Bourrées.	la ténue						
Bouteilles de verre, par Orléans. . . .	idem	8, 67	130	12, 25	130		
— — par Briare.	idem			21, 59	229, 09	15, 28	244, 37
Idem, Excédant. Par Orléans.	le double centimètre	50	7, 33	70	7, 43		
Par Briare.	idem			1, 34	14, 28	1, 02	15, 30
Idem, En petite quantité.	vr mes de poids 1re classe						
Bouteilles de Grès.	voir poterie						
— vides pr vitriol.	vr mes de poids 1re classe						
Braise.	voir charbon de bois						
Brins de bouleau.	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
— — en petite quantité. .	le 100 de bottes	0875	1, 28	1188	26	08	1, 34
Briques de toute espèces.	la ténue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— doubles en petite quantité. .	le millier	28	4, 10	38	4, 03	27	4, 30
— simples, id. . .	idem	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
C							
Cabriolets, voitures, etc..	vr mes de poids 1re classe						
Cacao.	voir épiceries						
Café.	idem						
Cailloux, bruts ou pulvérisés. . . .	la ténue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— bruts en petite quantité. . .	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
— pulvérisés, id. . . .	vr mes de poids 1re classe						
Canelle.	voir épiceries						
Cannes à sucre.	idem						
Canons.	la ténue	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— en petite quantité.	voir métaux						
Carreaux de Marbre poli.	le 100 de carreaux de 0 m. 33 carrés	34	4, 98	465	4, 94	33	5, 26
— de pierre de Liais.	idem	17	2, 49	2325	2, 47	16	2, 63

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/15e du trajet entier	De Montargis en Seine
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
— de terre cuite.	la ténue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— de four en petite quantité. . .	le cent	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
— ordinaires id. . . .	le millier	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
Cendres d'Orfèvres.	vr mes de poids 2e classe						
— de Plomb.	idem						
— de Varech.	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
— Gravelées.	idem	07	1, 09	1031	1, 09	07	1, 17
— léssivées ou charrée.	voir engrais						
— neuves.	la ténue	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— — en petite quantité. . .	l'hectolitre	07	1, 09	1031	1, 09	07	1, 17
Cercles, de toute espèce.	voir bois de fente						
Chandelle.	voir épiceries						
Chanvre.	vr mes de poids 2e classe						
Charbon de bois venant de la basse Loire ou chargé dans les Canaux. . .	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
— Excédant.	le double centimètre	50	7, 33	70	7, 43	50	7, 92
— en petite quantité.	l'hectolitre	024	35	033	35	02	37
— venant de la Loire par Orléans.	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98		
— Excédant.	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75		
— en petite quantité.	l'hectolitre	07	10	01	10		
— à la ténue de 30 pouces. . .	par bateau	5	75	7, 07	75		
Charbon de terre, Bateau de 23 m. et au-dessous.	la ténue	1, 71	25, 06	2, 36	25, 04	1, 67	26, 71
— Bau au-dessus de 23 m.. . . .	idem	2, 28	33, 41	3, 15	33, 39	2, 22	35, 61
— Excédant Par Orléans. . .	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75		
Par Briare. . .	idem	50	7, 33	70	7, 43	50	7, 92
— en petite quantité.	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46

Châtaignes	voir fruits						
Chaux de toute Espèce	la ténue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— éteinte en petite quantité	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
— vive	idem	04	64	06	65	04	69
Chénévis	voir graines						
Chévilles, à poinçons	le poinçon	09	1, 32	12	1, 27	08	1, 36
Chévrons	voir bois de sciage						
Chiffons de laine pour Engrais	voir engrais						
Chiffons de linge	v^r m^es de poids, 2^e classe						
Cidre	voir liquides						
Ciment hydraulique	la ténue	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— en petite quantité	v^r m^es de poids, 5^e classe						
— ordinaire	la ténue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— en petite quantité	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
Cocos (noix de)	v^r m^es de poids 2^e classe						
Cordages	idem						
Cornes à Engrais	idem						
Cornouiller	voir verges de fouets						
Coton	v^r m^es de poids, 1^re classe						
Cotrets	voir bois de chauffage						
Cotrillons	idem						
Couperose	voir épiceries						
Crin	v^r m^es de poids 1^re classe						
Cuir	idem 2^e classe						
Cuivre	voir métaux						
D							
Dégras	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
Douelles	voir bois de fente						
Drogueries, de toute espèce	v^r m^es de poids 3^e classe						
E							
Eau de vie	voir liquides						
Eaux minérales	idem						
Ecailles	v^r m^es de poids 2^e classe						
Echalats	v. bois de fente						
Ecorce	les 100 bottes	56	8, 21	76	8, 07	54	8, 60
Emeri	v^r m^es de poids 5^e classe						

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/13e du trajet entier	De Montargis en Seine
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Engrais :							
Cendre lessivée ou charrée, chiffons de laine, cornes à engrais, ergots, fumier, noir de raffinerie, os bruts ou broyés, poudrette, terre argileuse, terre brute, urate.	bateau au-dessus de 23 m.	2, 28	33, 41	3, 15	33, 39	2, 22	35, 61
	bat. de 16 m. et au-desous	1, 71	25, 06	2, 36	25, 04	1, 67	26, 71
		1, 14	16, 71	1, 57	16, 69	1, 12	17, 81
Engrais, Excédant.	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75	23	4
— en petite quantité.	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
Epicerie :							
Alun, amandes sans coques, anchois, cacao, café, canelle, canne à sucre, chandelle, couperose, garance, giroffle, gomme, huile, indigo, muscade, noir de fumée, piment, poivre, potasse, pruneaux et autres fruits secs, raisiné, riz, rocou, ruches abeilles, savon, soude, sucre, suif, sumach, tabac, thé, vermicelle.	les 100 kilos venant d'Orléans	03	45	045	45		
	les 100 kilos venant de Montargis			075	80	05	85
Ergots.	voir engrais						
Etain.	voir métaux						
Excédant :							
Blanc d'Egréville, bois de chauffage, bouteilles et fayence, charbon de bois, charbon de bois, charbon de terre, Engrais, noir de Menat, plâtre et sablon ;	voir ces différents articles pour les modifications de droits						
Tous les autres objets.		50	7, 33	70	7, 43	50	7, 92
F							
Fagots.	voir bois de chauffage						

Fer	voir métaux						
Fer-blanc	idem						
Fèves et fèverolles	voir graines						
Foin	la ténue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— en petite quantité	le 100 de bottes	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
Fonte	métauex						
Fougère	voir foin						
Froment	voir grains						
Fruits en grenier, amandes en caques, noix, pommes, poires :							
Bateau de plus de 21 m. 50	la ténue	4, 79	70, 20	6, 06	64, 32	4, 29	68, 60
— de 21 m. 50	idem	4, 10	60, 09	5, 65	59, 96	4	63, 96
— de 20 m. 50	idem	3, 75	54, 96	5, 18	54, 98	3, 67	58, 65
— de 18 m. 50	idem	3, 07	44, 99	4, 23	44, 39	2, 96	47, 35
— de 16 m. 00	idem	2, 05	30, 05	2, 82	29, 92	1, 99	31, 91
Fruits, marrons ou châtaignes	idem	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— en petite quantité	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
— secs, pruneaux, etc	épiceries						
Fumier	voir engrais						
G							
Grains :							
(Venant d'Orléans)							
Froment, seigle, orge	l'hectolitre	014	20	02	20		
Avoine, remoulage, sarrasin	idem	007	10	01	10		
Son	idem	004	05	005	05		
(Venant de Briare)							
Froment, seigle, orge	idem			03	32	02	34
Avoine, rémoulage, sarrasin	idem			02	20	01	22
Son	idem			01	10	005	11
Graines :							
(Venant d'Orléans)							
Chénevis, graine de moutarde	l'hectolitre						
Lin, millet, vesce	idem	014	20	02	20		
Fèves, haricots, lentilles, pois	idem						
(Venant de Briare)							
Les dits objets	idem			025	27	02	29
Luzerne et trèfle	v[t] m[es] de poids 2[e] classe						
Grès brut en bloc	la ténue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— en pavés ou en coins	idem	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— en petite quantité	le mètre cube	125	1, 83	17	1, 80	12	1, 92
— poli en carreaux	le cent	17	2, 49	2325	2, 27	16	2, 63

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/15e du trajet entier	De Montargis en Seine
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
H							
Harengs	voir marée						
Haricots	voir grains						
Huile	épiceries						
I							
Indigo	épiceries						
J							
Jantes de roues	voir bois de charonnag						
Jus de Nerprun	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
L							
Laines	vr mes de poids 1re classe						
Lattes	voir bois de fente						
Légumes, betteraves, oignons	la ténue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
— en petite quantité	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
Lentilles	voir graines						
Lie de vin	voir liquides						
Liège	vr mes de poids 1re classe						
Lin (graine de)	voir graines						
Liquides en fûts :							
Eau-de-vie, vin, vinaigre	le poinçon de 228 litres	10	1, 47	14	1, 485	10	1, 584
Idem., venant de la Haute-Loire par Orléans	idem	085	1, 25	125	1, 25		
Bière, boisson, cidre, râpé	idem	067	98	0933	99	07	1, 06
Lie de vin	idem	05	73	07	74	05	79
Liquides en bouteilles :							
Eau-de-vie, liqueurs, vin et eaux minérales	vr mes de poids 2e classe						

Liqueurs	voir liquides						
Luzernes (graine de)	v^r m^es de poids 2^e classe						
M							
Manganèse	vior cendres neuves						
Maquereaux	voir marée						
Marbre brut	la ténue	4, 79	70, 20	6, 06	64, 32	4, 29	68, 60
— — en petite quantité	le mètre cube	50	7, 32	68	7, 22	48	7, 70
— Poli en carreau	le cent de 0^m33^c carrés	34	4, 98	4, 65	4, 94	33	5, 26
— Sculpté	v^r m^es de poids 2^e classe						
Marchandises payant au Poids							
Encombrantes :							
Première Classe							
Boites et caisses vides, bois de fusils ouvragés, bouteilles de verre, bouteilles vides p^r vitriol, coton, crin, fayence, laine, liège, meubles, outils aratoires, paille de maïs, plumes, porcelaines, roseaux et joncs, verres à boire, voitures	les 100 kilos venant d'Orléans	035	52	05	52		
	les 100 kilos venant de Montargis			094	1	07	1, 06
Non : Encombrantes :							
Seconde Classe							
Cendres d'Orfèvre et de Plomb, Chanvre, chiffons de linge, cordages, cornes et cornets façonnés, cuirs écailles, Goudrons, liquides en bouteilles, luzerne et Treffle, marbre et pierres sculptées, métaux, nacre, noix de cocos, papiers, soies de porcs, Tan, Toile, verre à vitre, verre pilé	les 100 kilos venant d'Orléans	035	52	05	52		
	les 100 kilos venant de Montargis			075	80	05	80
Troisième Classe	les 100 kilos venant d'Orléans	03	45	045	45		
Drogueries et Epiceries	les 100 kilos venant de Montargis			075	80	05	85

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/15e du trajet entier	De Montargis en Seine
Quatrième Classe		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Farine	les 100 kilos venant d'Orléans	027	40	04	40		
	les 100 kilos venant de Montargis			075	80	05	85
Cinquième Classe							
Cailloux pulvérisés, ciment hydraulique, Emeri, mastic minéral, noir de Menat, pierre ponce, poterie et Tripoli	les 100 kilos venant d'Orléans	023	35	035	35		
	les 100 kilos venant de Montargis			075	80	05	85
Marée :							
Anchois et Merluches	épiceries						
Harengs, Maquereaux, Saumon	l'hectolitre	05	70	07	69	05	74
Morue	idem	04	64	06	65	04	69
Marrons	voir fruits						
Mastic, minéral	la ténue	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— en petite quantité	vr mes de poids 5e classe						
Mâts de sapin	voir bois carré						
Mécaniques et meubles	vr mes de poids 1re classe						
Membrures	voir bois de sciage						
Merluche	voir épiceries						
Merrain	voir bois de fente						
Métaux :							
Acier, ancres, cuivre, Etain, Fer blanc, fonte, Plomb, Quincaillerie, Tôle	les 100 kilos venant d'Orléans	035	52	05	52		
	les 100 kilos venant de Montargis			075	80	05	85
Meubles	vr mes de poids 1re classe						
Meules de Coutelier	la ténue	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— de 4 décim. de diamètre	la meule	17	25	02	21	01	23
— de Moulin	idem	68	9, 97	94	9, 98	67	10, 64

Moellon ordinaire	la ténue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— en petite quantité	le mètre cube	125	1, 83	17	1, 80	12	1, 92
— de Chateaulandon	en bat^{au} de 21^{m}50 t^{te} ténu	1	15	1	10, 61	71	11, 31
Morue	voir marée						
Moutarde (Graine de)	voir graines						
Muscade	voir épiceries						
N							
Nacre	v^{r} m^{es} de poids 2^{e} classe						
Neige	voir charbon de terre						
Noir de Fumée	voir épiceries						
Noir de Menat, Carbo-Bitumineux	la ténue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— venant d'Orléans	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75		
— venant de Briare	idem			70	7, 43	50	7, 92
— en petite quantité	v^{r} m^{es} de poids 5^{e} classe						
Noir de Raffinerie	voir engrais						
O							
Ocre brut	voir charbon de terre						
Ocre fabriqué	l'hectolitre	04	64	06	65	04	69
Oignons	voir légumes						
Orge	voir graines						
Os bruts et broyés	voir engrais						
Osier de toute espèce	la ténue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
Idem en petite quantité :							
Blanc en bottes	les 100 bottes	14	2, 05	19	2, 02	13	2, 15
Fendu en poignées	les 100 poignées	14	21	019	20	01	22
Outils aratoires	v^{r} m^{es} de poids 1re classe						
P							
Paille de maïs	v^{r} m^{es} de poids 1re classe						
— ordinaire	voir foin						
Papiers	v^{r} m^{es} de poids 1re classe						
Parquet	voir bois de fente						
Pavés de Grès ou de Pierre	voir grès						
Perches d'Aune	voir bis eon grume						
Pierres à fusil	l'hectolitre	04	64	06	65	04	69
— de Liais, poli en carreaux	le cent	17	2, 49	2325	2, 47	16	2, 63
— de Meulière	la ténue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
— de taille, ordinaire	idem	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/15e du trajet entier	De Montargis en Seine
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Pierre en petite quantité	le mètre cube	25	3, 66	34	3, 61	24	3, 85
— façonnée	la tenue	8, 20	120, 18	11, 31	120, 03	8	128, 04
— en petite quantité	le mètre cube	50	7, 32	68	7, 22	48	7, 70
— de Chateaulandon	en bateau de 21 m. 50	2	30	2	21, 22	1, 41	22, 63
— sculptée	vr mes de poids 2e classe						
Pierre-ponce	idem, 5e classe						
Piment	voir épiceries						
Planches de bois blanc, de chêne ou de sapin	voir bois de sciage						
Plançons ou Plantards	la tenue	2, 46	36, 05	3, 39	35, 98	2, 40	38, 38
— en petite quantité	le cent	07	1, 03	095	1, 01	07	1, 08
Plâtre, brut	la tenue	2, 74	40, 16	3, 77	40, 01	2, 67	42, 68
Excédant	le double centimètre	25	3, 75	36	3, 75	25	4
Plâtre en petite quantité	le mètre cube	125	1, 83	17	1, 80	12	1, 92
— Battu	l'hectolitre	03	43	04	43	03	46
Plomb	voir métaux						
Plumes	vr mes de poids 1re classe						
Poinçons vides	le poinçon de 228 litres	01	15	015	16	01	17
Pois	voir graines						
Poivre	voir épiceries						
Porcelaine en bateau ou en caisse	vr marchandises de poids						
— cassée	voir charbon de terre						
Potasse	voir épiceries						
Poterie	la tenue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— en petite quantité	vr mes de poids 5e classe						
Poudrette	voir engrais						
Pruneaux	voir épiceries						

Q							
Quincaillerie de toute espèce.	voir métaux						
R							
Raisiné.	voir épiceries						
Râpé de fruits ou de raisin.	voir liquides						
Rémoulages.	voir grains						
Riz.	voir épiceries						
Rocou.	idem						
Roseaux et Joncs.	vr mes de poids 1re classe						
Ruches d'Abeilles.	voir épiceries						
S							
Sable pour bâtir.	voir charbon de terre						
Sablon de Nemours.	voir blanc-brut						
— pour fayence.	voir charbon de terre						
Sabots.	voir bois de fente						
Salpêtre.	voir sel						
Sarrazin.	voir grain						
Saumon.	voir marée						
Savon.	voir épiceries						
Scories.	voir charbon de terre						
Seigle.	voir grains						
Sel.	l'hectolitre	02	28	026	26	02	29
Soies de Porcs.	vr mes de poids 2e classe						
Solives.	voir bois carré						
Son.	voir grains						
Souches.	voir bois de chauffage						
Soude.	voir épiceries						
Sucre.	idem						
Suif.	idem						
Sumach.	idem						
T							
Tabac.	voir épiceries						
Tables ou plateaux de noyer.	voir bois de sciage						
Tan.	vr mes de poids 2e classe						
Terre, brute, argileuse et de Buyère. . .	voir engrais						
Terre à fayence et à pipes.	voir charbon de terre						
Terre à Sucre.	l'hectolitre	04	64	06	65	04	69
Thé.	voir épiceries						

Désignation des marchandises	Bases de l'établissement des droits	Canal d'Orléans		Canal de Loing			
		Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Loire à Buges	Par distance de 5 kilomètres	Trajet entier de Buges en Seine	De Montargis à Buges 1/13e du trajet entier	De Montargis en Seine
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Toile	vr marchandises de poids						
Tôle	voir métaux						
Tourbe	voir charbon de terre						
— Carbonisée	voir charbon de bois						
Trèfle (graine de)	voir graines						
Treillage	voir bois de fente						
Tripoli	vr me9 de poids 5e classe						
Tuiles	la ténue	4, 10	60, 09	5, 66	60, 07	4	64, 07
— en petite quantité	le millier	28	4, 10	38	4, 03	27	4, 30
U							
Urate	voir engrais						
V							
Verges de Fouêts	la ténue	5, 46	80, 02	7, 54	80, 02	5, 33	85, 36
— en petite quantité	le cent de bottes	175	2, 56	24	2, 52	17	2, 69
Vermicelle	voir épiceries						
Verres à boire	vr mes de poids 1re classe						
Verre à Vitres	vr me9 de poids 2e classe						
Verres cassés	voir charbon de terre						
— Pilé	vr me9 de poids 2e classe						
Vesce	voir graines						
Vin	voir liquides						
Vinaigre	idem						
Voitures	vr me9 de poids 1re classe						
Volige	voir bois de sciage						
Voyageurs	par voyageur	03	47	044	47	03	50
— Militaires, Mariniers, Nourrices	idem	016	235	022	235	015	25

Tarif des droits du Canal de Briare

Désignation des marchandises	Mode de les contrôler	De Briare à Montargis 55.310 mètres	Observations
		f. c.	
A			
Arbres fruitiers à haute tige.	au cent	3, »	
— — à basse tige.	idem	0, 75	
Arbres verts.	idem	0, 25	
Arbustes en caisses.	par caisse	3, »	Paient au poids sur le canal de Loing.
Ardoise de toute espèce.	au bateau	120, »	Le double centimètre d'excédant est de
— carrée, en petite quantité. . .	au millier	2, »	6 fr. 80 sur l'ardoise.
— rousse.	idem	4, 50	
Aune (perches d').	au bateau	60, »	
— en petite quantité.	au cent	5, »	
Avoine.	par kilolitre	1, 90	
B			
Bascule de poisson.	mètre carré de tillac	2, 25	
Bateau vide.	par bateau	17, »	
Bétail.	au bateau	60, »	
Bière et cidre.	au poinçon	1, »	Jauge d'Orléans.
Blé-froment.	par kilolitre	3, »	Au poinçon, 0 fr. 60.
Blé-seigle.	idem	2, 50	
Blé-orge.	idem	2, 50	
Bois-carré en bateau.	au bateau	80, »	
— en train.	au train	75, »	
— en petite quantité.	au mètre cube	3, »	

Désignation des marchandises	Mode de les contrôler	Droits	Observations
		f. c.	
Bois de charonnage.	au bateau	80, »	
Bois de moule.	par stère	0, 67	Paye au décastère ou 2 cordes, ancienne mesure.
Bois en grume, fruitiers, etc.	au bateau	60, »	
— en petite quantité. . .	au mètre cube	3, »	
Bois de sapin (mâts).	au train	60, »	
Boissellerie, seilles, etc.	au bateau	80, »	
Bourrées et ramilles à un lien.	au bateau	30, »	
— en petite quantité.	au cent	0, 75	
Betteraves, au bateau.	par bateau	80, »	
Bouteilles de verre.	au bateau	80, »	
— — en petite quantité. .	au cent	0, 50	
Briques de toute espèce.	au bateau	60, »	
Briques doubles en petite quantité, carreaux de four.	au millier	6, »	
Briques simples, en petite quantité. .	idem	3, »	
C			
Carreaux de terre cuite.	au bateau	60, »	
— petits, en petite quantité. . .	au millier	3, »	
— grands, à four.	idem	6, »	
Cendres gravelées.	au poinçon	2, 50	
Cercles à poinçons.	au millier	2, 25	
— de cuves.	au cent	5, »	
Charbon de bois.	au bateau	90, »	
— de terre.	idem	33, 35	

Echalats ou lattes carrées.	au millier	1, 30	20 bottes pour un millier
Ecorces en bottes.	au cent	8, »	
Excédant (au-delà de 24 pouces de ténue)	par double décalitre	4, »	
F			
Fayence.	au bateau	80, »	
Foin.	idem	60, »	
Fruits, pommes poires, etc.	au bateau	60, »	
idem	au poinçon	1, »	
idem	au pannier	0, 50	
J			
Jantes de roues.	au cent	5, »	
L			
Lattes à ardoise.	au millier	2, 75	40 bottes pour un millier
Légumes secs (fèves, pois, etc.).	par kilolitre	5, »	Par poinçon, 1 franc.
Légumes verts (oignons carottes, etc.). .	par poinçon	1, 50	
Lie de vin.	idem	0, 75	
M			
Meules de moulin.	par meule	10, »	
— de coutellier.	idem	0, 25	
Manganèse.	au poinçon	1, 50	
Marbre brut.	au bateau	80, »	
— en carreaux.	au cent	5, »	
Marchandises encombrantes.	par 500 kgs	5, »	
— de poids.	idem	4, »	

Désignation des marchandises	Mode de les contrôler	Droits	Observations
		f. c.	
Marrons ou châtaignes.	au bateau	80, »	
Merrain à poinçons.	au millier	6, 50	
Moellon, au bateau.	par bateau	40, »	
O			
Ocre fabriqué, en pagal.	au bateau	80, »	
— au poinçon.	par poinçon	1, 50	
— brut.	au bateau	60, »	
Osier blanc.	au bateau	60, »	
— brut.	idem	40, »	
P			
Planches de chêne.	au bateau	80, »	
	au train	75, »	
idem de 0 m. 03 d'épaisseur	au cent de mètre cou[t]	1, 50	
idem de 0 m. 04 d'épaisseur	idem	1, 75	
Planches de sapin et de bois blanc. . .	au bateau	60, »	
idem	au train	60, »	
idem	au cent de mètre cour[t]	1, 50	
Pierres à fusils.	au poinçon	1, 50	
Pierre de taille.	au bateau	60, »	
— en petite quantité.	le mètre cube	3, 25	
Pipes vides.	par pipes	0, 20	
Plâtre.	au mètre cube	1, 70	
Poinçons vides.	par poinçon	0, 15	

Sable à faire la fayence.	au bateau	60, »	
Sable-sablon.	au poinçon	1, »	
Sabots.	au bateau	80, »	
— en petite quantité.	a la grosse	2, »	
Sel.	par 500 kilogrammes	1,34	Loing. Au kilolitre pesant 930 kilog., paye pour 500 kilog, 1 fr. 5822.
Souches et régale.	au stère	0,32	Loing. Comme bois de moule.
idem	au bateau	36 »	
T			
Tables de noyer, merisier, etc.	au bateau	80, »	
idem	au cent de mètre cour[t]	4, »	
Tuiles.	au bateau	80, »	
— en petite quantité.	au millier	6, »	
V			
Vins de toute espèce en fûts.	au poinçon	1,50	Jauge d'Orléans. On déduit le 21e et la boîte. (1 poinçon par bateau) (1).
idem en bouteilles. . .	au poids par 100 kgs	4, »	
Voliges de sapin et bois blanc.	au cent de mètres cour[t]	0,75	

(1) *La déduction d'un fût sur 21, est la conséquence du don, fait par le vendeur, de 4 ou 5 fûts supplémentaires par cent pièces, pour le bénéfice de l'intermédiaire, ou pour parer au déchet ou coulage en cours de route. La* boite *ou* boëtte, *(bouette), est la boisson donnée au marinier qui en fait profiter les éclusiers, lesquels, à l'époque, ont toujours sur l'écluse, une grande cruche de grès pour percevoir leur part !*

Le poinçon de boëtte doit éviter le piquage des autres fûts en cours de route. Ces fûts ne payent ni transport, ni droits.

Les Canaux de Briare, d'Orléans et du Loing

par Paul Bouex

La navigation du Loing au XVI^e^ et au XVII^e^ siècles

La navigation primitive fut promptement entravée par les barrages des moulins établis sur la rivière ; le Pouvoir dut intervenir à maintes reprises pour obliger les propriétaires à réserver et entretenir dans les digues des ouvertures, duits, ou pertuis pouvant être fermés, ou démasqués pour le passage des bateaux. Les premières traces de réglementation remontent au XIII^e^ siècle. On eut ensuite l'idée de faire passer en une fois plusieurs bateaux ou trains à jours fixes ; il en résultait un arrêt moindre de l'usine et un dérangement minimum du personnel. On attendait que l'eau fut emmagasinée, et en ouvrant brusquement l'ouverture de la digue on donnait issue à une crue factice qui surélevait le niveau d'aval : c'est ce qu'on nommait l'éclusée. Il y avait un avantage incontestable à la descente favorisée par le courant ; la vitesse pouvait atteindre 1 mètre à la seconde, mais le moment critique était le passage du pertuis. Par contre inconvénient à la remonte, l'abaissement du niveau de l'eau à l'aval du barrage, « affameur » et halage très dur dans la chute du duit.

Ce système d'éclusées ne fut supprimé que le 1^er^ septembre 1871 sur l'Yonne et la Haute-Seine, à la fin de 1898 sur la Petite-Seine en amont de Montereau, mais il existe encore sur le Grand-Morin.

Un pertuis existe encore à Moret ; il doit être modifié très prochainement. Les pièces de bois, verticales et mobiles, sont nommées *aiguilles* ; elles buttent au bas contre un *seuil, heurtoir,* ou *scie-gravier,* et sont arcboutées à la partie supérieure contre une *barre* horizontale, mobile sur un axe vertical (*chandelier*) qui la supporte d'une façon inégale : la plus grande partie (*la volée*) supporte les aiguilles, la plus courte au *culasse,* équilibre la volée par l'adjonction d'un poids. Un arrêt mobile maintient la volée en place (*l'arrêt*). Cet arrêt étant enlevé ou effacé, libère la volée, la barre pivote, sous la poussée de l'eau, vers l'aval ; les aiguilles s'échappent dégageant l'ouverture ; si on a pris soin de les attacher par des cordes fixées à leur sommet on les repêche facilement. Le bateau s'engage dans l'ouverture et manœuvre pour conserver le chenal et ne pas s'échouer sur la rive !

Les meuniers ne pouvaient encombrer les parties réputées navigables et les seigneurs empêcher le passage, sauf paiement des redevances anciennement fixées : Sainte-Croix d'Orléans jouissait ainsi des péages de Nemours et Souppes. L'Ordonnance de 1415 qui régla longtemps ces usages est formelle, comme celles de 1560 et 1579, et encore les titres postérieurs à 1579 sont révoqués. Les seigneurs sont tenus de l'entretien du halage, ponts et passage, souvent des naufrages sauf imprudence du marinier, d'enlever les roches, souches et autres, de « répondre » de la piraterie ; les meuniers doivent prêter aide aux mariniers pour monter ou descendre le pertuis, d'entretenir ceux-ci et d'avoir câbles, cabestans, « avis » et autres harnais.

Le bateau montant avait la préférence dans les ponts et pertuis. Si les embarcations se croisent ailleurs l'avalant doit crier à temps « Vas t'en mettre à terre ! » et le montant s'il ne le fait est responsable des dégats. Le marinier doit trois jours « de planche » à l'affréteur pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Les plus anciens documents locaux concernant la navigation remontent au XIV^e^ siècle : Dès 1353, le roi JEAN II LE BON, passant par Nemours un certain jour de juillet, va embarquer à Grez pour redescendre vers Paris. Jean BLANCHEBARBE et Pierre FAVIER, mariniers, touchèrent de ce fait 14 florins à l'écu, et 28 livres d'autre part (1). Les marchands de Montargis plaidant en 1554 pour être exemptés du péage de Saint-Mammès. René RAZE, voiturier par eau demeurant au même endroit, obtient le 4 avril 1596 décharge des marchands de Paris pour lesquels il a transporté tant par terre que par eau, de Gien au port de Grève, divers objets.

Le 22 novembre 1600, Jean HUTTEAU, de Nemours, entreprend de Jean LEMAITRE de conduire au port Saint-Paul, 300 poinçons de vin moyennant 20 sols tournois le poinçon ; la même année ce transport est coté 43 sols tournois, et même il en coûte en 1608, à Achille DE HARLAY, seigneur de Beaumont, premier Président au Parlement, 47^s^ 6^d^ le tonneau pour 58 fûts de vin blanc de sa récolte. En 1613, François LE SAGE, l'un des douze privilégiés servant la Cour, fait mener au même endroit 365 poinçons, à 60 sols le tonneau, mais le voiturier Guillaume SIMON paiera les acquits de Melun.

Après la construction du Canal de Briare, la navigation

(1) M^lle^ SADLER, Giez-sur-Loing, p. 250.

devint plus active et les actes abondent, toujours dressés devant notaire ; en 1645, 7 bateaux façon de Montargis, sont loués 21 livres par semaine. Le trajet de Montargis à Saint-Mammès demande parfois 4 à 5 semaines. L'année suivante on rompt une arche du pont de Nemours pour laisser passer les orangers saisis un siècle plus tôt au Connétable DE BOURBON, que l'on conduit par eau de Moulins à Fontainebleau (on montrerait encore les mêmes orangers à Versailles !). Le pont est réparé par le produit d'un double péage, mais en 1670 le paiement n'est pas achevé... et en 1704 on refait une arche marinière sur le modèle de celle encore visible au pont de Grez.

Les chevaux nécessaires à la remonte, de la bouche du Loing à Montargis, des boutiques à poissons de Jean DES BORDES, poissonnier du Roi, seront fournis pendant un an, au prix de 8 livres 10 ˢ la journée de 2 chevaux et du conducteur, qui forment « une courbe », sans autres frais ou nourriture ; le retour de Montargis à Montigny devra se faire d'une journée. L'année qui suit l'achèvement du Canal de Briare (1642), GUILLIN, l'un des deux cents chevau-légers du roi, donne à bail pour trois ans à Toussaint COTTARD, voiturier par eau à Nemours, sa maîtrise du coche d'eau de Nemours à Paris obtenue de Sa Majesté, moyennant 50 livres par an, le preneur fournissant le matériel, et véhiculera gratuitement le bailleur et sa famille, ses meubles et paquets ; il n'en coûtera à COTTARD que 500 livres de cordes par an, 410 livres pour le bateau long de 10 toises, large de 10 pieds et demi sur rabe, et de 3 pieds de haut, avec gouvernail, plancher relevé, huche, etc., construit en bon chêne. Le transport de Nemours au port au blé de Paris, coûte 8 livres 10 ˢ le muid (1.131 litres) d'orge, à cette époque ; 10 muids de sel venant de Rouen et contenus en 72 futailles coûtaient, de Saint-Mammès au grenier de Nemours où ils seront mesuré 10 livres par muid reconnu ; le plâtre acquitte 20 livres la toise cube en 1698, du port au plâtre de Paris à la Bosse ; Louis DE LA CHASTRE, Maréchal de France, seigneur d'Egreville, paie 7 livres 10 ˢ par corde de bois, et 7 livres par muid d'orge qu'il envoie par Souppes au port Saint-Paul.

Nous avons dit le coche d'eau de Nemours, destiné aux voyageurs de Nemours, fondé par lettres patentes du 14 janvier 1640. Le service est assez sûr, pour pouvoir remonter en novembre 1696, les équipages royaux allant au-devant de la duchesse de Bourgogne. Il y a cependant de fréquents naufrages et en 1699 Charles JOUHIN, voiturier à Saumur et Cl. VALOT voiturier à Orléans transigent pour un bateau de blé

péri au-dessous du port de Souppes : les 17 muids 37 minots de blé, mesure de Nemours, équivalait à 88 boisseaux de Saumur, achèvent de s'essorer dans les greniers de Souppes !

En 1724, le coche part les mercredi et samedi à 7 heures du quai des Célestins et arrive à Nemours le vendredi à 10 heures. En l'an XI (1803) le coche d'eau de Briare part de Paris le mardi à 8 heures en hiver, 7 heures en été, arrive le jeudi, repart le lendemain pour arriver le dimanche au port Saint-Paul. On arrivait dès le jour même, de bonne heure à Saint-Mammès en ayant payé environ 3 livres de place (moitié pour les soldats, nonnes et autres !!).

Les bateaux au XVII[e] ont des noms pittoresques : « le Bateau de 9 piles », « le Mariage fait à l'uzé », « le Polisson », « le Darle », « le Grain gellé », « Fort à d'huire », « Montmeillant », COTTARD en possède jusqu'à 17. « Champ d'avoine » tient 5 poinçons de vin au fond et est loué 14 livres la semaine en 1637 ; « La Forest » et « la Bavière » estimés 325 livres ont péri au pont de Samois et sur le gravier de la bouche du Loing (1633). On peut comparer avec les prix actuels : une barque de promenade en sapin coûte actuellement de 8 à 900 francs. Mais tout est relatif !

Lors de l'ouverture du Canal du Loing, on régla l'ordre des passages aux écluses : 1° les bateaux munis d'ordre de préférence de la Cour (coches et autres) ; 2° le poisson ; 3° les fruits, foins, les huiles, l'eau-de-vie, les vins, les sels, et enfin les bois et charbons. Les bateaux ont alors 11 toises de long, 10 toises et demie, 9 et demie et 8 toises, et tirent 22 pouces sans le fond ! On a réservé, au tarif, un prix spécial pour les bateaux de bestes fauves et les caisses « d'oranger en pied » !

Encore du XVIII[e] siècle les mariniers dont le bateau avait été déchiré à Paris, regagnaient Grèz et le chemin royal qui suivait le Loing vers Montargis, par Arbonne et le rocher dit des Mariniers, le chemin des Pieds-pourris qui passe par Recloses (1) après avoir traversé la forêt de Fontainebleau.

La construction du canal du Loing

C'est vers 1680 qu'il fut projeté de continuer jusqu'à la Seine les canaux de Briare et d'Orléans, mais la gloire et le profit en furent réservés au Régent, PHILIPPE, duc d'Orléans, Valois,

(1) Ch.-H. WADDINGTON : dans *L'Abeille de Fontainebleau*, 26 février 1915.

et Nemours. Le rois Louis XV lui accorda la concession par lettres patentes de novembre 1719. C'est le sieur J.-B. DE RÉGEMORTE, directeur des canaux d'Alsace et des ponts et turcies de Loire qui en fit les plans ; en septembre 1719 il nivela tout le tracé, de Montargis à la Seine.

On avait projeté de faire passer dans Nemours, le nouveau canal par les Petits-Fossés, ou bien encore d'emprunter le lit du Loing, mais M. DE RÉGEMORTE trouvait l'emplacement trop étroit, ou trop exposé aux crues, préféra contourner la ville.

M. PELLETIER DE LA HOUSSAYE, chancelier du duc d'Orléans fit l'adjudication des travaux, à Nemours, le 27 novembre 1719. Pierre LECLERC pour le sieur PITRE, liégeois, s'en rendit adjudicataire, mais il retrocéda aux sieurs Pierre OUDART, de Philippeville, et GROSMANT DUMONT, parisien, qui eux-mêmes retrocédèrent à des tâcherons. D'autre part le Duc obtint du Roi six bataillons d'infanterie pour les terrassements ; ces troupes campèrent à proximité du tracé, la première année, de Montargis à Nemours. Ainsi les trois bataillons du régiment de Champagne étaient vers Montargis, Royal-Marine était au centre et les deux bataillons de Pont au Nord. Deux hôpitaux étaient installés à Montargis et Nemours. La tradition conserve le souvenir d'une forte mortalité et veut que les ossements humains trouvés aux lieux mêmes des campements soient ceux des soldats inhumés. Nous avons relevé dans les registres de Nemours et Saint-Pierre 50 actes de décès de soldats et employés ; ce nombre est faible si on considère les effectifs, et ne peut que concerner les catholiques. Dès 1721, Royal-Marine fut remplacé par deux bataillons du régiment suisse de Diesbach, composé en grande partie de calvinistes, et en 1722, les autres régiments remplacés par deux bataillons également suisses, le régiment Dessy ou Darsy ! Enfin en 1723, le régiment de Touraine termina le travail. Ces régiments comprenaient d'ailleurs des soldats de tous les âges, de 18 à 52 ans, certains sont mariés et ont avec eux, femmes et enfants. De Régemorte, ingénieur des travaux avait pour inspecteurs des ouvrages ses deux fils, dont l'aîné fut directeur général, et les sieurs FRANÇOIS et BÉGUIN qui conservèrent leurs postes après achèvement. FOURNET, commissaire des guerres était ordonnateur de toute cette armée d'ouvriers et organisa l'hôpital de Nemours dans les écuries, les greniers et la chapelle du château.

Le chevalier DE TESSÉ, commandait en chef et était logé au château de Toury ; le prince DE PONS était au château de Faÿ,

son 1er bataillon à Bagneaux ; son lieutenant-colonel était à la maison des Fontaines, à Chaintréauville ; M. DE CHATEAUNEUF, au Boulay, et ses troupes à Néronville ; M. DE COSSÉ, à Toury, son lieutenant au Martroy ; le prince DE CHAMPAGNE et ses troupes à Nargis.

Le 18 mai 1720, aux jours les plus tumultueux de la banque de Law, l'ordre du Cabinet parvint à Nemours, à 3 heures du matin, de faire partir les troupes sur Paris ; elles devraient camper le 19 mai sous Melun, le 20 à Charenton ; l'Arrêt du 21 mai réduisit d'environ 10.000 livres les actions du Mississipi et fit perdre aux billets de banque la moitié de leur valeur ; aussi Paris s'agite !

Le 10 août les troubles sont apaisés, et les troupes rejoignent leurs campements.

A la Toussaint 1721, première relève ; les régiments suisses amènent leurs ministres, et les prêches ont lieu dans les greniers du château de Nemours, dont le public est tenu à l'écart par des sentinelles postées à toutes les issues.

Les travaux de maçonnerie marchent de pair, et sur toute la longueur du canal avec les terrassements. Le 8 décembre 1720, l'entrepreneur Pierre OUDART, demeurant à Cepoy retrocède aux frères THIVEAU, entrepreneurs demeurant à Moret, pour la façon et la fourniture de grès piqué, avec mortier de ciment, et la maçonnerie ordinaire en mortier de chaux et sable, — OUDART étant tenu de la fouille et des épuisements, — et ce moyennant 50 livres la toise cube de maçonnerie, et 60 livres pour la toise carrée de pierre de taille ou grèserie, en or ou argent ayant cours ! Les matériaux peuvent être pris où bon leur semblera sans être tenus de payer les indemnités, qui devront être demandées à S. A. R. le Régent. Ces travaux sont estimés 1.900 livres en tout (Minutes Chahuet à Nemours).

Le Canal aurait coûté d'après HÉDELIN, juge-conservateur du canal à l'origine, 2.600.000 livres, y compris les indemnités de terrain, et il a rapporté la première année plus de 500.000 livres ! Les lettres patentes de 1719, donnent au duc D'ORLÉANS, les droits de justice sur l'ouvrage et ses dépendances ; ils sont exercés par le juge-conservateur dont le siège est Nemours, avec un lieutenant à Moret (Ozon) ; les droits fixés par les mêmes lettres sont centralisés par le procureur-fiscal, Etienne BERTRAND, à Nemours, avec deux adjoints, DESCHAMPS, à Montargis, et CARRÉ, à Moret. Au XIXe siècle des contrôleurs-conducteurs les remplacent. Le Canal revint à l'Etat en 1792 ; il fut vendu à une compagnie de 180 actionnaires à 10.000 francs.

En 1814, la famille d'Orléans le réclara, et il fut racheté par l'Etat en 1863 (loi du 19 avril) (d'après le manuscrit Hédelin : Histoire de Nemours — XVIIIe siècle).

Statistique

I. Canal d'Orléans

Niveau de la Loire 94 m. 84 (L) ; du bief de partage 124 m. 45 ; — du canal à Buges 82 m. 60.

Pente : 29 m. 61 rachetée vers la Loire par 11 écluses.

Pente : 41 m. 85 rachetée vers la Seine par 16 écluses.

Le canal a été prolongé sur la R. D. de la Loire, jusqu'à Orléans en 1921.

Alimentation par 11 réservoirs principaux, de 3.334.000 mètres cubes (a) La rigole de Courpalet ou de Vieilles-Maisons (31 kilomètres 228 de long et 1 mètre 12 de pente seulement) ; elle collecte sur la rive Est : l'Etang de Torcy ou Courpalet (1) celui du Gué-Lévêque (2), ceux de Saragosse, de Glatigny, du Pont-Barré, d'Orléans (3) (51 hectares — par la rigole de Fontenelle) ; l'étang des Bois (4), l'étang Palhnun, celui du Gué de Cens, et celui de la Noue-Mazonne (5).

La rigole de Cosuet amène l'eau de l'étang de Châtenoy.

La rigole de Guillermaison, collecte l'étang de la Goazière.

La rigole de la Folie les étangs du Gué-Boyer, de Chicamour et des Bruyères.

La rigole de Quenes, draine l'étang de la Grande-Noue.

Sur la rive Ouest, l'alimentation est complétée par les étangs de Brin-d'Amour, des Liesses (20 H.), des Morches (27 H.), l'étang-Neuf (11 H.) et les étangs de la Vallée et du Crot-au-Sablon. Celui de la Vallée contient 1.350.000 mètres cubes.

L'***Alimentation complémentaire*** est opérée par le relèvement de bief en bief au moyen de pompes placées en 12 stations de 2 pompes de 315 à 350 litres-seconde, alimentées à 500 w. par 28 kilomètres de ligne venant de la centrale de Faÿ-aux-Loges (655 chevaux eff. 8.000 w.) qui fonctionne depuis 1910. Le tout a coûté un million (voir *Annales des Ponts et Chaussées,* 1911).

Mouillage : 1 m. 25 ; doit être porté à 2 m. 20. Le nombre

(1 à 5) Ces étangs sont des principaux avec ceux de l'Ouest.

d'écluses réduit à 22 ; le profil normal des autres canaux sera atteint.

Les Bateaux sont des flutes ou berrichons de 30 m. longueur sur 1 m. 10 portant au maximum 100 tonnes (6).

Géologie : Les étangs sont aménagés sur les sables et argiles de Sologne et de l'Orléanais (m^1, m^2) le canal creusé dans les mêmes sols, dans le calcaire d'Orléans, les alluvions, et la Craie noduleuse (C^7) dans les derniers kilomètres de son tracé de Sainte-Catherine à Buges.

Historique. Concédé à MONSIEUR, DUC D'ORLÉANS, frère du roi par édits de 1679. Le privilège est cédé le 23 avril 1681 aux sieurs LAMBERT et C^ie^, qui y renoncent en 1686. Le prince s'en ressaisit et le fait terminer (1692) ; il a coûté 8.000.000 de livres et fut inauguré le 5 mars 1692. Bien national il fut cédé par l'Etat à une Société le 16 mars 1810 et fut racheté en vertu des lois du 1^er^ avril et 28 juillet 1860.

II. Canal de Briare

Niveau : de la Loire 126 m. 50 ; du pont-canal en 1896 137 m. 50 ; du bief de partage 166 m. 30 ; à Buges 82 m. 60 ; d'où pente vers la Loire 39 m. 80 rachetée par 12 écluses, vers le Loing 83 m. 70 et 28 écluses.

Alimentation par 18 étangs principaux de 770 hectares contenant 19.300.000 de mètres cubes, sur les sables argileux, la craie glauconieuse et les argiles tertiaires. Le canal est sur la Craie, l'Argile et les Alluvions.

Sur le versant du Loing l'alimentation est fait par la rigole de Saint-Privé (22 kilomètres de long avec 1 m. 60 de pente par kilomètre qui collecte les eaux de l'étang de Montiers (36 H. 65) et l'étang Nezeau (2 H. 39) contenant ensemble 938.000 mètres cubes, l'étang Charmoy, et le réservoir du Bourdon (308 H.) mis en service en 1904, dont la contenance de 8.123.000 mètres a été portée par une surélévation du niveau de 0 m. 48 en 1928, à 9 millions de mètres cubes ; l'étang de la Boussicauderie ou Etang-Neuf (14 H.), l'étang du Rondeau (4 H. 71) et l'étang de la Javassière.

Sur le bassin de la Trézée, la rigole aux Chèvres ou du Gloutoir amène les eaux des étangs du Parc, des Cos, de la Baille,

(6) Voir tonnages au Canal du Loing. Est considéré comme annexe du canal de Briare.

Lelu (19 H.) petit et grand du Bouza (14 H. 78). La rigole de la Serre du Seigle collecte les eaux des étangs du Four et Batard (0 H. 37). La rigole de Beaurois de 1.740 mètres de long amène les eaux des étangs de Beaurois (31 H. 34), des Rosiers à l'étang de la Grand'Rue (124 H.) qui contient 5.048.000 mètres.

La rigole de Breteau réunit d'abord la rigole de la Chasserie drainant les étangs du Château (18 H.) et de la Cahauderie (15 H.) et la rigole de Dammarie desservant étangs Susson, du Bois d'Elbat, de la Gautellerie, et les eaux des étangs Painchaud et de la Tuilerie (72 H.) contenant 2.796.000 mètres. Les étangs du Chesnoy (21 H.) du Grand Chaloy, de la Gazonne (31 H.), de la Boudinière ou Robert, le Grand-Etang, et le Petit-Etang (2 H.) alimentent directement les écluses.

Une ***alimentation complémentaire*** est fournie par l'usine de Briare depuis 1895 qui par une conduite forcée et rigole de 14 kilomètres de long remontait de 43 mètres, 40.000 mètres par jour. Quatre nouvelles pompes électriques construites en 1929 portant ce chiffre à 60.000 mètres cubes. Par suite de l'***évaporation*** et des pertes, 14.000.000 de mètres seulement peuvent être utilisés, si l'hiver a été favorable. La consommation journalière est de 30 éclusées ou 30.000 m. ; les pertes en année sèche sont équivalentes. Aussi, on projète un nouveau réservoir sur le Loing supérieur de 3 millions de mètres.

Prix. La première estimation a été de 505.000 livres ; le devis a atteint 1.083.000, dont 965.127 pour les travaux COSNIER (1611), le reste fut terminé par BOUTHEROUE et J. GUYON (1641) et le total atteindrait 6.500.000 francs ; le rachat fut fait par l'Etat en 1860 pour 6.264.839 francs. Les recettes furent en 1709 de 74.030 livres ; en 1840 de 460.000 francs ; les dépenses montèrent en 1709 à 68.669 livres, en 1840 à 160.000 francs. Le trafic est confondu avec celui du canal du Loing ; ces deux canaux comportent 78 ponts dont 8 ponts-levis et 1 oscillant.

III. Canal du Loing

Mesure à compter de la borne de Montargis 53 kilomètres, et 49.514 de Buges. Il descend à Saint-Mammès à la cote 44 m. 73 niveau de la retenue normale du barrage de Champagne. Sa pente de 37 m. 87 est rachetée par 20 écluses dont la porte de garde de Fromonville.

Le ***mouillage*** est de 2 mètres à 2 m. 10. Les bateaux, des péniches du Nord de 38 m. 50 sur 5 mètres de large et 1 m. 80

d'enfoncement, pour 70 % du trafic, portant 300 Tonnes, des Berrichons de 27 m. 50 sur 2 m. 55 et 1 m. 80 d'enfoncement, pour 25 %, portant 90 tonnes, et pour le reste des bateaux nivernais ou Batards, de 30 mètres sur 5 m. 05 et 1 m. 70 de tirant d'eau portant 150 tonnes.

L'***Alimentation*** est assurée par les canaux supérieurs et le canal étant latéral par des prises d'eau sur le Loing. Ce Canal suivant le cours de la rivière est souvent creusé dans les alluvions ; il entraille, lorsqu'il cotoie les coteaux, le terrain crétacé, les argiles et poudingues de Nemours.

Il a coûté 2.600.000 francs et 4.576.000 francs de 1880 à 1892 pour la reconstruction des écluses et des ponts lors de la mise à grande section.

Trafic des canaux :

Remonte en 1913 :	4.440 bateaux	et 654.455 tonnes	effectives
Remonte en 1928 :	3.305 —	et 509.203 tonnes	—
Descente en 1913 :	7.730 —	et 1.003.244 tonnes	—
Descente en 1928 :	4.649 —	et 855.115 tonnes	—

D'où au total :

En 1913 :	12.170 bateaux	et 1.657.699 tonnes	effectives
En 1928 :	7.954 —	et 1.364.318 —	—

la moyenne de chargement passe par contre de 130 à 170 tonnes par bateau, et pour 1.000 bateaux vides il passe 6.700 chargements. Le trafic de la région représente la moitié du tonnage et comprend 70 % d'expéditions et 30 % de réceptions :

En 1927 on a compté : 293.000 T à la descente et 115.000 T à la remonte pour les expéditions, dont 80 % de matériaux divers et 10 % de bois. Pour les arrivages, 44.000 T à la descente, et 123.000 T à la remonte, dont 32 % houille, 42 % matériaux et 15 % d'engrais.

Montargis. . . Trafic :	175.000 T	120.000 T	
Souppes.	100.000	50.000	(Pierre)
Bagneaux.	55.000	40.000	
Nemours.	252.000	152.000	(Sable)
Montcourt.	—	54.000	(Sable)
Emelles.	—	93.000	(Pierre)
Moret.	45.000	18.000	

Sur cent bateaux, 5 ont des moteurs (il y en a eu 268 en 1927 avec 56.000 T.) ; 30 ont des attelages à bord, et 65, ou les deux tiers, sont hâlés par des entreprises de traction. La traction à

bras usitée presque complètement encore en 1880, concurremment avec de très rares ânes ou mulets, est interdite, sauf pour de très courts trajets. Depuis 1926, les auto-chenilles remplacent en partie les attelages.

Le ***fret*** se paye de Saint-Mammès à Montargis, 9 francs la tonne ou 0 fr. 170 la tonne kilométrique en 1930 ; il était de 0 fr. 04 en 1913. Mais le marinier paie 0 fr. 053 pour la même tonne kilométrique contre 0 fr. 005 en 1913, que la traction soit mécanique ou animale. Un bateau vide, ou vidange, paie 5 fr. 50 le kilomètre. La traction humaine était de 0 fr. 006 la tonne kilométrique en 1913.

Bibliographie

*** Les Us et Coutumes de la mer avec les règlements de la navigation des fleuves et rivières. Rouen, chez E. Viret — 1671 — in/8°.

*** Arrêt du Conseil d'Etat du Roy portant qu'il sera fait plusieurs réparations à la rivière du Loing, du 30 avril 1715. — Imp^rie royale — 1715 — in/8°.

HÉBERT. — Plan de la rivière du Loing, levé par ordre des Prévôts et Echevins de la Ville de Paris, en presence de Geoffroy, 1^er échevin en titre, procureur du Roi, par H. professeur de mathématiques (échelle 1/100.000^e environ).

LEBE-GIGUN. — Cosnier et les origines du Canal de Briare. Paris — 1889 in/8°, (et *Annales des Ponts et Chaussées*, novembre 1889).

*** Collection de documents sur la législation et l'exploitation du Canal de Briare, 1638-1833 — dossier in/4° (Biblio. Ecole P. et Ch.).

*** Mémoire pour l'instance pendante entre les seigneurs du Canal de Briare et S. E. le duc d'rléans — 1754 — in/4°.

*** Canal de Briare — Procès-verbal de prise de possession par l'Etat des immeubles dépendant du canal (et titres de propriété), 20 avril 1867, Orléans, Calais, in/4°, 137 p.

C. BLOCH. — La justice du canal de Briare au XVIII^e siècle, in *Annales Société archéologique du Gâtinais*, XX, [1902].

P. PINSSEAU. — Briare-le-Canal et ses seigneurs — Orléans — 1923 — in/8°.

G. GAUTHIER. — Rogny et Saint-Eusoge (Yne) Auxerre 1896 — plan et vues ; contient : (a) Lettres du roi à G. Bouteroue et J. Guyon pour l'achèvement du canal de Briare (15 avril 1639), fixant le tarif, fon de coche, justice, privilèges de noblesse ; (b) Arrêté pour le flottage du bois sur le Loing supérieur (18 nivose X) (ce flottage existait depuis le XVIIIe siècle sur un étroit canal).

G. GOUJON. — La Puisaye (cartes et fig.), Paris-Delagrave, pet in/4° (extrait *Revue de Géographie*, V, [1911].

*** Lettres patentes du Roy en forme d'édit du mois de novembre 1719 qui accordent à Mons, le Duc d'Orléans... la faculté de faire construire à ses frais un canal sur la rivière de Loing, avec la propriété incommuable à perpétuité. Paris — Ve Saugrain et P. Prault (1720) in/8°.

*** Tarif des droits qui doivent être payés tant en descendant qu'en montant par les bateaux, marchandises et denrées qui passeront sur le Canal du Loing, conformes à ceux qui sont perçus aux canaux d'Orléans et Briare et à l'édit du mois de Novembre 1719, registré au Parlement, Chambre des Comptes, et Cour des Aides — Paris-Prault 1754 in/4°.

*** Origines du Canal du Loing (?) n'est connu que par une facture de Prault accompagnant le tarif ci-dessus, en notre possession.

*** Ordonnance du 19 mars 1723 sur la police du canal du Loing.... — in/8°.

*** Enquête sur l'avant-projet proposé pour l'amélioration du canal du Loing — Fontainebleau, E. Bourges, 1867 — in/8°.

*** Enquête d'utilité publique sur un avant projet d'amélioration, Nemours, Boisramé — 1880 — in/8°.

*** Mémoire de la commune de Souppes pour l'enquête ouverte en novembre 1861 sur la navigabilité du Loing — 4 pp. in/8° lithog.

DURRINGER. — Rapport de l'ingénieur en chef pour l'avant-projet d'augmentation du mouillage en vue de la circulation des péniches à l'enfoncement de

2 m. 00 — Nevers, 3 avril 1930 — in/8° 5 pp. dacty.

*** Canaux d'Orléans et du Loing — Règlement de police (vers 1813) Montargis-Sensier — in/8°.

MAZOYER. — Etude de la voie navigable du Havre à Marseille par... Montargis *Annales des Ponts et Chaussées,* [1907].

LALANDE. — Des canaux de navigation et spécialement du canal du Languedoc — Paris 1778 — in-f°, pl.

VITRY D'AVANCOURT. — Canaux de Briare et du Loing — situation, trafic, améliorations (Mono. des canaux — n° 11) 14 p. in/8° Vannes-Lafolye — s. d. (1929).

WENDER. — Vannes à galets avec roulement sur billes au barrage de Saint-Mammès sur le Loing (Notice sur les modèles exposés en 1900 par le Ministère des T. P.)

*** Prospectus pour l'exploitation d'une carrière de grés appelée « Le Long Rocher » concédée pour 99 ans à M. Frantz de Zeltner — Paris — 1832, carte.

*** Carte particulière du cours de la rivière de Loing et du nouveau canal que S. A. R. Mgr. le Duc d'Orléans a fait construire le long de ladite rivière (avec les plans et profils des écluses du canal et de celles du canal de Briare, sur une plus grande échelle que celle de la carte) Echelle carte 1/53.500 ; des écluses 0,069 et 0.061 par mètre. Manuscrite, Musée de Nemours.

DE FER. — Les jonctions des deux grandes rivières de Loire et de Seine par le nouveau canal d'Orléans et celuy de Briare, mis à jour par ....., 1697 — grav. par INSELIN — double in-f°.

DE FER. — Id., 2e édit., 1716 — in/4°, grav. par STARCHMANN.

*** Cartes des canaux d'Orléans de Briare et de Loing, gravées par les Ordres de son Altesse Sénénissime Monseigneur Le Duc d'Orléans — 21 cartes grav. par LATTRÉ — in-f° (vers 1760), échelle approx. 1/18.600e (Chalcographie du Louvre).

*** Cartes de service de la Navigation, en 3 couleurs, avec courbes de niveau, fes in-plano — (vers 1900) ; 1/20.000e.

Consulter en outre : *Bulletin de l'Association des Naturalistes de la Vallée du Loing*, V. p. 75 à 97, P. MALHERBE, Excursion à Saint-Fargeau et aux étangs du canal de Briare ; historiques, construction du canal (*l. c.* VI, p. 105 : Excursion au Chesnoy et au grand'bief de Montbouy.

P. GIRARDIN, *L'Illustration* de 1896 et 1897 (fig.).

Abbé CLÉMENT, le Village et l'ancien Prieuré de Saint-Mammès — Moret — 1900 in/8° fig. (ces deux derniers pour les mœurs pittoresques des bateliers).

Divers. — Cours de navigation intérieure 4e Ple (Canaux) 2 Ple (Barrages) ; 1re Ple (Rivières) Paris — L. Eyrolles — 1920-22 in/8°.

Additions à la Flore phanérogamique de la Vallée du Loing

par le Dr P. DUCLOS

Ranunculus hederaceus L. — Fossés remplis d'eau, sur sables ferrugineux de la Puisaye, au milieu de touffes de Sphaignes, sur le côté gauche de la route de Saint-Sauveur à Saint-Amand-en-Puisaye vers le Moulin du Cognot (Yonne). Espèce subatlantique, très rare en Puisaye : déjà signalée à Toucy (DÉY, RAVIN, MOREAU), « particulièrement abondant sur la terre du sous-bief du Moulin près la gare de Toucy-Moulins (RAVIN) », localité où nous n'avons pu découvrir cette espèce en juillet 1930 ; existe dans les doubles de l'Herbier Ravin provenant de « Mares à Moutiers ». Se rencontre immédiatement en dehors de nos limites à Appoigny (Yonne) (sur sables ferrugineux également) (RAVIN) et dans la Forêt d'Orléans (Route des Râles) (JULLIEN-CROSNIER).

Ranunculus trichophyllus D C. — Sur les grèves de l'Etang de Chassin, à Saint-Sauveur-en-Puisaye (Yonne), qu'il couvre d'un tapis continu lorsque l'étang est desséché (mai 1931).

Ranunculus Lingua L. — Forme une bande continue dans la Phragmitaie sur la rive Nord de l'Etang du Pin à Mérinville (Loiret).

Ranunculus nemorosus D C. — Fréquent et abondant dans les bois frais de l'argile plastique, sur les bords herbeux des che-

mins forestiers : bois de la Forteresse à Montmachoux (S.-et-M.), bois de la Brandelle à Villebéon (S.-et-M.), bois de Mérinville (Loiret), forêt de Montargis, près Cépoy (Loiret).

Corydalis solida Swartz. — Taillis calcaires à la montée de l'écluse de Beaumoulin vers La Madeleine, près Souppes (S.-et-M.).

Diplotaxis viminea DC. — Jardins et cultures calcaires à Moret-sur-Loing (S.-et-M.).

Reseda Phyteuma L. — Champs pierreux calcaires à Bagneaux-sur-Loing (S.-et-M.).

Polygala serpyllacea Weihe. — Bruyères et bords des chemins forestiers dans la Forêt de Merry-Vaux à La Villotte (Yonne).

Stellaria uliginosa Murr. — Fossés des bouchures et prairies humides où il est abondant, aux environs de l'Etang de Chassin, à Saint-Sauveur-en-Puisaye (Yonne).

Trifolium elegans Savi. — Bords des chemins, Saint-Sauveur (Yonne), à l'Etang de Chassin et à l'Etang des Barres ; Forêt de Merry-Vaux, à La Villotte (Yonne).

Trifolium fistulosum Gilib. — Prairies humides : abondant aux environs de Villebéon (S.-et-M.) ; dans la vallée de la Cléry au Corbelin, près Griselles (Loiret) ; dans la vallée de l'Ouanne, à Villiers-Saint-Benoît (Yonne) ; talus du canal du Loing, à Nemours et à Episy (S.-et-M.).

Radiola linoides Roth. — Sentiers humides des bois entre l'Etang-Neuf et l'Etang de la Grande Rue (Loiret).

Lythrum Hyssopifolia L. — Champs sablonneux humides, fossés et grèves des étangs du Pin et des Champs dans les bois de Mérinville (Loiret).

Tillæa muscosa L. — Allées sablonneuses humides dans le Parc de l'Ecole forestière des Barres à Nogent-sur-Vernisson (Loiret).

Peucedanum gallicum Latour. — Bois de Mérinville (Loiret); Forêt de Merry-Vaux à La Villotte (Yonne).

Œnanthe fluviatilis Coleman (*Œ. Phellandrium* Lamk. var. *natans* Mut.) — Dans le Loing à Moret (S.-et-M.), en aval des moulins, où il fleurit et fructifie par les années de basses eaux. Espèce atlantique d'abord signalée en Grande-Bretagne et dans la Plaine rhénane, puis en France dans les cours d'eau lents de la Plaine d'Alsace. (Une plante longtemps méconnue *Œ. fluvia-*

tilis E. Issler et E. Walther, in *Bull. Soc. bot. France*, [1928], LXXV, p. 68) et dans l'Ourcq à Mareuil-sur-Ourcq (Oise) (P. Jovet).

Conium maculatum L. — Fossés de bordure du Marais d'Episy (S.-et-M.).

Petasites officinalis Mœnch. — Bords de l'Etang de La Tour à La Genevraie (S.-et-M.).

Pulicaria vulgaris Gœrtn. — Champs sablonneux humides et grèves de l'Etang du Pin à Mérinville (Loiret) et de l'Etang-Neuf, à l'Est d'Escrignelles (Loiret).

Anthemis nobilis L. — Chemins humides sur le limon des plateaux vers l'Etang des Champs, dans les bois de Mérinville (Loiret) ; grèves de l'Etang-Neuf, à l'Est d'Escrignelles (Loiret).

Bidens cernuus L. — Bords d'une petite mare près le Canal, à Episy (S.-et-M.).

Hieracium Auricula L. — Talus des routes et bruyères à Saint-Sauveur (Yonne) où il abonde vers l'Etang de Chassin ; Forêt de Merry-Vaux, à La Villotte (Yonne).

Lobelia urens L. — Bois et bruyères humides au Sud de Rogny (Yonne), route de Saint-Eusoge à Breteau (Loiret).

Erythræa pulchella Horn. — Champs humides et sentiers, bois de Mérinville (Loiret), avec le suivant.

Cicendia pusilla Gris. — Sentiers humides des bois sur limon des plateaux, partie septentrionale des bois de Mérinville (Loiret).

Anchusa sempervirens L. — Bois humides à l'Ecole forestière des Barres, à Nogent-sur-Vernisson (Loiret).

Verbascum virgatum With. — Friches pierreuses au Nord de la gare de Breteau (Loiret), sur la route de Saint-Eusoge.

Linaria striata D. C. — Haies et bords des routes à Saint-Sauveur (Yonne), à l'Etang de Chassin et à l'Etang des Barres ; autour de l'Etang d'Orléans, près Lorris (Loiret). Nous n'avons jamais rencontré cette espèce, donnée commune par les flores, dans le Gâtinais.

Veronica acinifolia L. — Très abondant dans les champs humides sur limon des plateaux, au Nord des bois de Mérinville (Loiret).

Scutellaria minor L. — Fossés à l'Etang des Champs (bois de Mérinville (Loiret).

Euphorbia dulcis L. — Bois de La Brandelle, à Villebéon (S.-et-M.), bois frais sur argile à silex où elle est souvent associée à *Ranunculus nemorosus* (ainsi qu'en Forêt de Montargis).

Salix decipiens White (*S. fragilis* × *S. triandra*). — Un pied ♀, très robuste au bord du Lutin, dans la prairie de la Seine à Veneux-Les Sablons (S.-et-M.).

Alisma ranunculoides L. — Abondant dans l'Heleocharetum de l'Etang du Pin, à Mérinville (Loiret).

Damasonium stellatum Dalèch. — Grèves de l'Etang des Bois (Forêt d'Orléans), près Lorris (Loiret), sur la rive droite, près de la bonde. Cette station relie les localités de la Sologne et de la Vallée de la Loire (Saint-Aubin, Châteauneuf-sur-Loire, Saint-Aignan-des-Gués, Bouzy) (JULLIEN-CROSNIER) à celles de la région de Bléneau à l'étang des Luneaux (DÉY, MOREAU).

Orchis mascula L. — Prairies marécageuses près l'Etang de Chassin, à Saint-Sauveur (Yonne), où il est abondant.

Orchis Chatini G. Camus (*O. Simio militaris* × *O. Simia*). — Friches calcaires arides entre Ecuelles et Episy (S.-et-M.).

Orchi-Aceras Bergoni (de Nant.) G. Camus (*Aceras anthropophora* × *Orchis Simia*). — Même localité que le précédent, où se rencontre un véritable peuplement dense d'Orchidées : *Orchis militaris* L. et sa var. *intercedens* Beck., *Orchis Simia* Lamk., *Aceras anthropophora* R. Br. Cet hybride rarissime a été d'abord décrit par de Nanteuil sur les échantillons récoltés près de la station de Bouray (S.-et-O.), par P. BERGON. Il y a lieu de signaler l'omission de cette localité initiale dans la Flore de France de ROUY, XIII, p. 156, qui ne cite que la suivante : aux environs de Paris, « Champagne, près l'Isle Adam » (BERGON). S'agit-il là d'une confusion ou d'une seconde localité ?

Luzula campestris DC., var. ***congesta*** Diard. — Fréquent et très développé dans les prairies à *Sphagnum*, autour de l'Etang de Chassin, à Saint-Sauveur-en-Puisaye (Yonne).

Luzula Chaberti Rouy (*L. multiflora* × *L. campestris*). — Bois frais, sur l'argile plastique : bois de la Brandelle, à Villebéon (S.-et-M.) ; bois d'Ainville, à Villemer (S.-et-M.). Déjà signalée par CHABERT en Forêt de Fontainebleau, aux Ventes-Bourbon.

Juncus Tenageia L. — Sentiers humides, où il forme, avec *Cicendia pusilla* et *Erythræa pulchella*, des fragments de Cicendietum, dans les bois de Mérinville (Loiret).

Juncus tenuis Willd. — Bois de Mérinville (Loiret), sur les bas-côtés de la route de Rozoy-le-Vieil.

Carex Œderi Ehrh., var. ***elatior*** Anders. — Prairies à Sphaignes, à l'Etang des Champs, près Mérinville (Loiret).

Scirpus setaceus L. — Abondant dans tous les champs sablonneux humides de la région de Mérinville (Loiret).

Scirpus ovatus Roth. — Grèves de l'Etang du Pin, à Mérinville (Loiret). Espèce déjà signalée par CHOUARD à de nombreux étangs de la région de Courtenay.

Scirpus uniglumis Link. — Abondant dans l'Heleocharetum de l'Etang du Pin, à Mérinville (Loiret).

Digitaria filiformis Koel. — Friches de Poligny, près la ferme de La Forêt, à Bagneaux-sur-Loing (S.-et-M.).

Avena pratensis L. — Coteaux calcaires des Gros, à Moret (S.-et-M.).

Polystichum dilatatum D C. — Bois humides : Forêt de Merry-Vaux, à La Villotte (Yonne) ; bois de Recloses (S.-et-M.) ; bois de Nanteau-sur-Lunain (S.-et-M.).

Athyrium Filix-fœmina Roth. — Bois humides : Forêt de Merry-Vaux, à La Villotte (Yonne) ; vallée de la Cléry, à Thurelles, près Dordives (Loiret).

Cystopteris fragilis Bernh. — Abondant sur les vieilles écluses, à Rogny (Yonne) ; talus de la voie ferrée, à Veneux-Les Sablons (S.-et-M.).

Les Récoltes bryologiques du Dr F. Camus en forêt de Fontainebleau d'après son herbier des environs de Paris.

par R. GAUME

J'ai pensé qu'il serait peut-être intéressant de donner, dans un recueil spécialement consacré aux richesses naturelles de la forêt de Fontainebleau, un inventaire complet des récoltes bryologiques de feu le Dr Fernand CAMUS dans cette localité, bien que, à vrai dire, quelques-unes d'entre elles aient déjà fait l'objet de plusieurs communications de la part de cet excellent botaniste lui-même (**2-3-4**), ou aient été signalées récemment par

notre savant Collègue le Dr P. Duclos dans deux intéressants mémoires sur les Muscinées du Bassin du Loing (**11-12**).

M. G. Dismier, si connu par ses nombreux travaux sur la Bryologie française, a publié, lui aussi, il y a peu de temps, une note dans laquelle il fait part de deux des bonnes découvertes du Dr F. Camus en forêt de Fontainebleau (**9**).

En consultant l'important herbier des Muscinées de la région parisienne que F. Camus a constitué presque entièrement avec ses récoltes personnelles, et qu'il a donné au Laboratoire de Cryptogamie du Muséum d Histoire naturelle (1), j'ai pu cependant constater que beaucoup des trouvailles de ce regretté bryologue étaient restées inédites ; j'entreprends donc de donner aujourd'hui la liste complète de toutes les espèces recueillies en forêt de Fontainebleau par F. Camus et qui figurent dans son herbier ; ce sera pour moi une occasion de rendre hommage à la mémoire d'un homme aussi savant que modeste, qui accueillait toujours les débutants avec la plus parfaite bonne grâce et savait leur communiquer son enthousiasme pour une science qu'il aimait avec désintéressement.

D'après une fiche manuscrite, qui m'a été aimablement communiquée par mon ami M. P. Allorge, Sous-Directeur du Laboratoire de Cryptogamie du Muséum, auquel je suis heureux d'adresser ici mes bien vifs remerciements, il ressort que F. Camus a fait de très nombreuses excursions bryologiques en forêt de Fontainebleau entre les années 1892 et 1919, excursions dont le total n'est pas inférieur à quatre-vingts ; les points visités par cet infatigable chercheur sont particulièrement les suivants : la Belle Croix, Franchard, le Gros Fouteau, la Vallée de la Solle, le Calvaire, le Fort des Moulins, la Fontaine Sanguinède, la Haute Borne, les Hautes Plaines, Barbizon, Bois-le-Roi, Bourron, la Mare aux Evées et la Glandée, Valvins et le Bois Gauthier, la Gorge aux Loups, les Gorges du Houx et celles d'Apremont, le Long Rocher, les Rochers Cassepot, Saint-Germain, des Demoiselles, Bouligny, Canon, etc...

Dans l'énumération que l'on trouvera ci-dessous, la classification suivie est celle de K. Müller pour les Hépatiques (**15**) et celle de Brotherus et de Paul pour les Sphaignes et les

---

(1) Je prie M. le Pr Mangin, Directeur du Laboratoire de Cryptogamie du Muséum d'Histoire Naturelle, de bien vouloir accepter ici mes plus sincères remerciements pour l'amabilité avec laquelle il m'a toujours accueilli à son Laboratoire.

Mousses (1) ; j'ai fait figurer entre parenthèses la synonymie employée par F. CAMUS lorsqu'elle ne correspondait pas à la nomenclature adoptée par les auteurs cités plus haut, et ai mentionné le lieu de la récolte des espèces présentant un certain intérêt, me contentant de nommer simplement les espèces vulgaires ; enfin, j'ai cru devoir, dans certains cas, signaler la fertilité ou la stérilité des échantillons observés dans l'herbier et faire quelques remarques personnelles relativement à la station ou au degré de fréquence en forêt de Fontainebleau d'un certain nombre des Muscinées citées.

I. Hépatiques

A. — *Marchantiales* :

Riccia fluitans L. : Mares de Belle Croix ; Rocher de la Salamandre.

Riccia Bischoffii Hübn. : Belle Croix, sur la terre couvrant les affleurements et cuvettes de grès ; platière de grès près Recloses.

Riccia bifurca Hoffm. : Belle Croix, sur la terre couvrant les affleurements et cuvettes de grès.

Riccia subbifurca Warnst. : Platière de grès près Recloses; carrefour de la Belle Croix.

Riccia sorocarpa Bisch. : la Glandée ; route d'Orgenois ; mare aux Evées ; champs cultivés en lisière de la forêt près Montigny.

Riccia glauca L.

Tessellina pyramidata Dum. : Platière de grès, lisière sud de la forêt près de Recloses, au bord d'une mare avec *Riccia Bischoffii, R. subbifurca* et *R. sorocarpa* (mai 1911). Un autre exemplaire de cette Hépatique figure dans l'herbier, récolté par DELACOUR au Long Rocher en juin 1900. Cette plante méditerranéenne a fait l'objet d'une note spéciale du Dr CAMUS (4).

Targionia hypophylla L. : Recloses, fentes humides des grès, exposition sud.

Marchantia polymorpha L. : (fr.) Franchard ; Belle Croix.

B. — *Jungermanniales* :

Sphærocarpus terrestris (Micheli) Smith (*S. Michelii* Bellardi) : Champs sablonneux près la gare de Bois-le-Roi.

Sphærocarpus californicus Aust. : Champs sablonneux à Bois-le-Roi, entre la gare et la forêt.

Aneura pinguis (L.) Dum. : Butte du Fort des Moulins.

Metzgeria furcata (L.) Lindb : Se trouve à la fois sur les arbres et les grès.

Pellia epiphylla (L.) Lindb. : Escarpements de grès suintants, route tournante des hauteurs de la Solle. Je l'ai observé dans des stations identiques sur d'autres points de la forêt.

Fossombronia Wondraczeki Dum. (*F. cristata* Lindb.) : Champ de tir de la Glandée.

Fossombronia pusilla (L.) Dum. : Mare à Bauge.

Alicularia scalaris (Schrad.) Corda : Mares de Belle Croix ; le Calvaire.

Alicularia geoscypha de Not. : Butte du Fort des Moulins, escarpements humides presque suintants ; Belle Croix. M. Dismier a déjà signalé cette belle découverte de F. Camus (9).

Eucalyx hyalinus (L.) Breidl. (*Nardia hyalina* Lindb.) : Talus d'un chemin de la forêt entre Bourron et le Cr des Forts de Marlotte.

Haplozia crenulata (Sm.) Dum. (*Jungermannia crenulata* Sm.) : la Glandée ; route des Ventes aux Lys.

Sphenolobus exsectiformis (Breidl.) Stephan. (*Jungermannia exsectiformis* Breidl.) : Sur les grès. Gorge aux Loups, Bois Gauthier, Butte du Fort des Moulins, le Calvaire, Fontaine Sanguinède, entre Bourron et Recloses. J'ai rencontré fréquemment cette hépatique en forêt sur les grès ombragés, plus rarement sur les talus siliceux.

Lophozia excisa (Dicks.) Dum. (*Jungermannia excisa* Dicks.) : Mont Andart ; talus d'une rigole vers le croisement des routes de Dammarie et des Ventes aux Lys (la Glandée) ; Mont Aigu (passage à la var. *cylindrica*) ; mare sur platière du Grand Mont Chauvet.

Lophozia gracilis (Schleich.) Stephan. (*Jungermannia attenuata* Lindb.) : Rocher Canon ; Rocher des Demoiselles ; Grand Mont Chauvet. Cette espèce semble assez répandue sur les grès en forêt.

Lophozia barbata (Schmid.) Dum. (*Jungermannia barbata* Schmid.) : Rochers au-dessus de la Caverne des Brigands, côté nord ; les Hautes Plaines.

Lophozia bicrenata (Schmid.) Dum. (*Jungermannia bicrenata* Schmid.) : Barbizon ; Rocher Cassepot ; la Glandée.

Lophozia incisa (Schrad.) Dum. (*Jungermannia incisa* Schrad.) : Sur grès près la Fontaine Sanguinède (**R. R.**).

Lophozia ventricosa (Dicks.) Dum. (*Jungermannia ventricosa* Dicks.) : Cette hépatique est assez commune en forêt, où on la trouve sur les grès, généralement mêlée à d'autres muscinées.

Gymnocolea inflata (Huds.) Dum. (*Jungermannia inflata* Huds.) : Fontaine Sanguinède ; fond des mares desséchées au croisement des routes du Lapin et du Panneau. Déjà signalé par Camus (2) à la Haute Borne.

Plagiochila asplenioides (L.) Dum. Cette espèce, commune dans beaucoup de régions, est plutôt rare à Fontainebleau, où on la trouve sur les grès ombragés exposés au nord et sur les talus frais.

Leptoscyphus anomalus (Hook.) Lindb. (*Jungermannia Taylori* var. *anomala* Nees) : Mares de Belle Croix dans les Sphaignes. Cette rare hépatique, retrouvée par M. Dismier à Belle Croix (9), y existe toujours ; je l'ai récoltée en abondance sur des grès humides au bord d'une mare, dans le voisinage de Sphaignes, en juillet 1931. Bescherelle l'avait déjà recueillie à Belle Croix en 1867.

Lophocolea cuspidata Limpr.

Lophocolea heterophylla (Schrad.) Dum.

Lophocolea minor Nees : Assez répandu sur les talus de sables calcaires dans la forêt. Route de Milly ; Bois Gauthier ; route de Recloses.

Cephalozia connivens (Dicks.) Spruce : Mare aux Couleuvreux.

Cephalozia bicuspidata (L.) Dum.

Cephalozia media Lindb. (*C. lunulæfolia* Dum.) : Rocher des Demoiselles.

Cephaloziella Starkii (Funck) Schiffn. : les Hautes Plaines ; Rocher Cassepot ; Franchard ; route de Recloses.

Cephaloziella papillosa (Douin) Schiffn. (*C. Douini* Schiffn.) : Talus au bas du Rocher Cassepot, versant Sud.

Cephaloziella Turneri (Hook) K. Müll. : Talus entre Bourron et le carrefour des Forts de Marlotte.

Cephaloziella Hampeana (Nees) Schiffn. (*C. trivialis* Schiffn.) : Cuvettes de grès à Franchard (*forma inundata*).

Odontoschisma Sphagni (Dicks.) Dum. : Sur un point très restreint des mares de Belle Croix. Déjà signalé par Camus (2) à cette localité.

Calypogeia Trichomanis (L.) Corda : Sur les talus siliceux ombragés et aussi sur les grès suintants exposés au nord.

Pleuroschisma trilobatum (L.) Dum. (*Mastigobryum triloba-*

tum Nees) : Sur les grès à Belle Croix, à Bourron, au Rocher Canon et au Rocher des Demoiselles. Cette jolie hépatique est assez commune sur les grès ombragés exposés au nord ; elle est particulièrement abondante et de très belle venue sur les pentes du Grand Mont Chauvet. Toujours stérile.

Lepidozia reptans (L.) Dum. : Très abondant et souvent fertile dans les excavations des grès ombragés.

Lepidozia silvatica Evans : Long Rocher, tranchée de grès sub-suintants. Cette découverte a été signalée par M. Dismier, qui a trouvé cette hépatique à Belle Croix (**9**).

Lepidozia setacea (Web.) Mitt. : Bourron, bas-fond de la Garenne sur grès suintants, avec sphaignes. Signalé aussi à la Haute Borne par Camus (**2**).

Blepharostoma trichophyllum (L.) Dum. : Grand Mont Chauvet ; gorges d'Apremont ; Rocher Bouligny. Cette jolie petite plante est assez répandue sur les grès ombragés de la forêt, mais généralement par petite quantité ; elle présente presque toujours des périanthes.

Diplophyllum albicans (L.) Dum. : Forme souvent de grandes plaques sur les grès suintants avec *Calypogeia Trichomanis*.

Scapania compacta (Roth). Dum. : Le Calvaire ; Butte du Fort des Moulins. Déjà signalé par Camus au Calvaire (**2**).

Scapania nemorosa Dum. : A terre et plus rarement sur les rochers.

Radula complanata (L.) Dum. : Sur les arbres et les rochers.

Madotheca platyphylla (L.) Dum. : Sur les arbres. Je l'ai observé fertile auprès du restaurant de Franchard. Rarement sur les rochers.

Frullania dilatata (L.) Dum. : Parfois sur les grès.

Frullania Tamarisci (L.) Dum. : Très abondant dans la forêt. Corticicole et saxicole.

Frullania fragilifolia Tayl. : Trouvé pour la première fois aux environs de Paris, à Fontainebleau, par M. Dismier (**5**), ce *Frullania*, que Camus a récolté ensuite sur de nombreux points de la forêt (Rocher Cassepot, Belle Croix, Barbizon, les Hautes Plaines, Caverne des Brigands, etc.), y est vraiment commun sur les grès éclairés ; on le trouve aussi, mais moins fréquemment, sur les écorces.

Microlejeunea ulicina (Tayl.) Evans (*Lejeunea ulicina* Tayl.) : Corticicole le plus souvent, mais aussi saxicole. Fontaine Sanguinède ; croisement des routes du Rocher Canon et des Monts de Fays, sur grès ; Gorges d'Apremont ; Grand Mont Chauvet (forme compacte, sur grès).

Lejeunea cavifolia (Ehrh.) Lindb. (*L. serpyllifolia* Lib.) : Sur les arbres et sur les grès.

C. — ***Anthocerotales :***

Anthoceros lævis L. : Abondant dans un champ moissonné près du village de Fay, commune de Chailly-en-Bière, à la lisière occidentale de la forêt.

Anthoceros punctatus L. : Même localité que le précédent, mêlé avec lui.

II. Mousses

A. — ***Sphagnales :*** (1)

Sphagnum acutifolium Ehrh. : Mares de Belle Croix (var. *versicolor* Warnst.) ; Bourron, mares sur grès ; mare aux Couleuvreux ; gorges du Houx ; mares près la Caverne des Brigands.

Sphagnum recurvum Pal. Beauv. var. *mucronatum* Russ. : Belle Croix.

Sphagnum compactum D. C. (*Sphagnum rigidum* Schimp.) : les var. *imbricatum* W., *subsquarrosum* W. et *squarrulosum* à Belle Croix ; Fontaine Sanguinède (var. *subsquarrosum* W.) ; mares près la Caverne aux Brigands (même var.) ; Rocher Cassepot.

Sphagnum cuspidatum Ehrh. : Très répandu à Fontainebleau, où il présente les var. *falcatum* Russ., *submersum* Sch et *plumosum* Sch. : Franchard ; Fontaine Sanguinède ; Belle Croix ; mare aux Couleuvreux ; etc...

Sphagnum crassicladum Warnst. : *forma plumosa :* Mare aux Pigeons.

Sphagnum Gravetii Russ (*sens lat.*) : Echantillons provenant de nombreux cantons de la forêt. Commun.

Sphagnum papillosum Lindb. : Franchard ; Rocher des Demoiselles.

Sphagnum palustre L. (*Sph. cymbifolium* Ehrh.) : Mare aux Couleuvreux ; Franchard ; Bourron ; Belle Croix.

Sphagnum magellanicum Brid. (*Sph. medium* Limpr.) : var. *versicolor,* mares de Belle Croix, 21 novembre 1892. C'est la

---

(1) Beaucoup de ces Sphaignes ont déjà été signalées à Fontainebleau par Camus (**3**) ; un certain nombre des échantillons récoltés ont été revus par Warnstorf en 1892-94.

première fois que cette sphaigne était trouvée dans la région parisienne (2).

B. — ***Bryales*** :

Fissidens bryoides (L.) Hedw.

Fissidens minutulus Sull. : Forêt, tranchée de travertin au-dessus de Valvins.

Fissidens incurvus Stark. : Bois Gauthier, sur la terre argileuse.

Fissidens cristatus Wils. (*F. decipiens* de Not.) : Commun et souvent fertile sur les talus et éboulis de sables calcaires de la forêt.

Archidium alternifolium (Dicks.) Schimp (*A. phascoides* Brid.) : Mare aux Evées ; Mare à Bauge ; mares desséchées à la Haute-Borne.

Pleuridium subulatum (Huds.) Rabenh. : la Glandée.

Pseudephemerum axillare (Dicks.) Hag. (*Pleuridium nitidum* Rabenh.) : Mare aux Evées et Rocher Canon (fossés).

Ditrichum flexicaule (Schleich.) Hamp.

Ditrichum pallidum (Schrad.) Hamp. : la Glandée (fr.).

Ceratodon purpureus (L.) Brid.

Distichium capillaceum (Sw.) Br. eur. : Côte de la Canche aux Lièvres, très rare. Localité déjà indiquée par Camus (2).

Seligera Doniana (Sm.) K. Müll. : Bois Gauthier le long du mur du château de la Rivière, sur travertin. Trouvé pour la première fois aux environs de Paris, à Chantilly, par M. Dismier (8).

Seligera pusilla (Ehrh.) Br. eur. : Rochers calcaires. Bois Gauthier et Valvins.

Anisothecium rubrum (Huds.) Lindb. (*Dicranella varia* Schimp.) : Carrefour de l'Epine Foreuse.

Dicranella heteromalla (L.) Schimp.

Campylopus brevipilus Schimp. : Franchard ; mares de Belle Croix ; Rocher des Demoiselles ; mare au croisement des routes du Lapin et du Panneau. Déjà signalé à Fontainebleau par Camus (2).

Campylopus fragilis (Dicks.) Br. eur. : Butte du Fort des Moulins ; le Calvaire ; fruct. sur un talus en contre-bas de Belle Croix ; route tournante des hauteurs de la Solle. La localité du Calvaire déjà citée par M. Dismier (6) et F. Camus (2).

Campylopus flexuosus (L.) Brid. : Les trois échantillons provenant de la forêt sont fertiles.

Campylopus introflexus (Hedw.) Mitt. (*C. polytrichoides*

de Not.) : Caverne des Brigands ; Rocher des Demoiselles ; Bourron ; Belle Croix. Ce *Campylopus* se trouve à la fois sur les platières humides et sur les grès secs et ensoleillés.

Campylopus paradoxus Wils. : Rocher Bouligny, sur la terre au pied des arbres.

Campylopus pyriformis (Schultz) Brid. (*C. turfaceus* Br. eur.) : Bois Gauthier, pente nord de la Butte du Montceau ; route des Artistes (fr.).

Rhabdoweisia striata (Schrad.) Kindb. (*R. fugax* B et S.) : Long Rocher ; Franchard ; Gorges d'Apremont.

Cynodontium Bruntoni (Sm.) Br. eur. (*Dicranoweisia Bruntoni* Schimp.) : Bourron ; Rocher Cassepot ; Rocher Bouligny ; Long Rocher ; le Calvaire ; Fontaine Sanguinède.

Dicranoweisia cirrata (L.) Lindb. : Très abondant sur les grès ensoleillés de la forêt ; fréquent sur les vieux bouleaux ainsi que l'a indiqué le Dr Duclos (11).

Orthodicranum montanum (Hedw.) (*Dicranum montanum* Hedw.) Lœsk. : Rocher des Demoiselles ; Belle Croix ; Bourron ; Rocher Canon ; Gorge aux Loups ; Fontaine Sanguinède. Cette mousse, toujours stérile ici, est assez fréquente sur les grès ombragés, mais toujours en très petite quantité.

Dicranum spurium Hedw. : Assez répandu dans les bruyères de la forêt. Trouvé fertile par Camus à la Gorge du Houx. Boscherelle l'avait déjà récolté fertile à Franchard et distribué de cette localité.

Dicranum Bonjeani de Not. : Forêt, plaine de Sermaise.

Dicranum scoparium (L.) Hedw.

Dicranum undulatum Ehrh. : Canton du Petit Franchard (fr.) ; Bourron ; Franchard.

Leucobryum glaucum (L.) Schimp. : Je l'ai rencontré fréquemment fertile en forêt.

Encalypta vulgaris (Hedw) Hoffm. : Barbizon, talus de sables calcaires.

Encalypta contorta (Wulf.) Lindb. (*E. streptocarpa* Hedw.) : Vallée de la Solle, éboulis de terrains mélangés (fr.). Cette espèce, très rarement fertile aux environs de Paris, est abondante sur les talus de sables calcaires de la forêt.

Hymenostomum microstomum (Hedw.) R. Br.

Hymenostomum tortile (Schwægr.) Br. eur. : Valvins, sur calcaire de Brie.

Weisia viridula (L.) Hedw.

Eucladium verticillatum (L.) Br. eur. : Parois d'une fon-

taine, Butte du Calvaire ; Valvins ; suintements des fissures de grès au Fort des Moulins.

Trichostomum brachydontium Bruch (*T. mutabile* (Bruch) Br. eur.) : Affleurements de grès près des mares du Parc aux Bœufs.

Tortella inclinata (Hedw, fil.) Limpr. (*Barbula inclinata* Schwægr.) : Fertile à la Vallée de la Solle. Mousse assez répandue sur les sables calcaires de la forêt aux expositions chaudes.

Tortella tortuosa (L.) Limpr. (*Barbula tortuosa* W. et M.) : Pentes pierreuses des Monts Saints Pères (fr.) ; Gros Fouteau sur les arbres ; Long Rocher. Je l'ai trouvé fertile sur de vieux chênes à la Tillaie. La var. *depauperata :* Rocher artificiel à la Croix de Franchard.

Pleurochæte squarrosa (Brid.) Lindb. (*Barbula squarrosa* Brid) : Assez répandu sur les pelouses calcaires bien exposées.

Didymodon rubellus (Hoffm.) Br. eur. : Commun sur les sables calcaires et fertile ; généralement associé à *Encalypta contorta.*

Barbula acuta Brid. (*Barbula gracilis* Schwægr.) : Rocher Saint Germain, sables calcaires (fr.).

Barbula Hornschuchiana Schultz. : Route de Nemours dans la forêt, (fr.).

Barbula fallax (Hedw. : Les échantillons figurant dans l'herbier sont tous fertiles.

Barbula vinealis Brid. : Thomery, vieux murs (fr.).

Barbula vinealis var. *cylindrica* (Tayl.) Boul. (*B. cylindrica* Schimp.) : Route entre la Table du Grand Maître et Belle Croix ; route descendant de la route tournante des hauteurs de la Solle au Champ de manœuvres (st.).

Barbula rigidula (Hedw.) Mitt. (*Didymodon rigidulus* Hedw.) : Route du Cèdre, sur une pierre calcaire.

Barbula convoluta Hedw..

Acaulon muticum (Schreb.) K. Müll. : la Glandée.

Phaseum curvicollum Ehrh. : Table du Grand Maître, talus argilo-calcaires.

Pottia bryoides (Dicks.) Mitt. (*Phascum bryoides* Dicks.) : Sables près la gare de Bourron (fr.).

Pottia lanceolata (Hedw.) K. Müll. : Talus de la route de Nemours.

Pottia truncatula (L.) Lindb. (*Pottia truncata* Fürnr.) : Canton de la Glandée.

Pottia intermedia (Turn.) Fürnr. : Route de Nemours.

Aloina ericæfolia (Neck.) Kind. (*Barbula ambigua* B. et S.) : Route de Bourgogne ; Valvins.

Aloina aloides (Koch.) Kind. (*Barbula aloides* Fürnr.) : Au croisement de la Route Ronde et de la Route des Princes, terrain argilo-calcaire ; escarpements à Valvins.

Tortula ruralis (L.) Ehrh. var *ruraliformis* Besch. (*Barbula ruralis* (Hedw.) : Pentes sablonneuses en montant à Belle Croix (fr.) ; Barbizon, sables calcaires (fr.).

Grimmia campestris Bruch (*G. leucophæa* Grev.) : Platières de grès à Recloses. Cette espèce semble très rare en forêt.

Grimmia decipiens (Schultz) Lindb. (*G. Schultzii* Wils.) : Espèce commune dans la forêt sur les grès ensoleillés; souvent fertile.

Grimmia trichophylla Grev. : Grès ensoleillés au Champ de courses de la Solle (fr.) ; Barbizon (fr.) ; lisières de la forêt près Bois-le-Roi (var. *propagulifera*) (fr.). Déjà signalé à Fontainebleau par Camus (2).

Rhacomitrium heterostichum (Hedw.) Brid. : Fertile à Belle Croix, à Barbizon, au Rocher Cassepot, au Rocher des Demoiselles, etc...

Rhacomitrium hypnoides (L.) Lindb. (*R. lanuginosum* Brid.) : Sur les grès ensoleillés. Fertile à Barbizon et à Belle Croix. Espèce assez répandue en forêt, de même que la précédente.

Rhacomitrium canescens (Weis., Timm.) Brid. : Commun sur les sables de la forêt, rarement fertile. Echantillons fructifiés provenant du Tertre Blanc près Montigny et du Rocher des Demoiselles.

Ephemerum serratum (Schreb.) Hamp. : Route d'Orgenois ; mare à Bauge.

Funaria obtusa (Dicks.) Lindb. (*Enthostodon ericetorum* Sch.) : la Glandée.

Georgia pellucida (L.) Rabenh. (*Tetraphis pellucida* Hedw.) : Vallée de la Solle (fr.). Cette mousse est commune dans les anfractuosités fraîches des grès et porte souvent des capsules.

Webera cruda (L.) Bruch : Talus route de Milly dans la forêt (fr.) ; Marlotte, talus d'un chemin ombragé allant au carrefour des Forts de Marlotte (fr.).

Webera nutans (Schreb.) Hedw..

Webera annotina (Hedw.) Bruch. : Route d'Orgenois. Déjà signalé par Camus (2) en forêt.

Mniobryum carneum (L.) Limpr. (*Webera carnea* Sch.) : Bois Gauthier.

Mniobryum albicans (Wahlenb.) Limpr. (*Webera albicans* Sch.) : Route d'Orgenois ; Route du Lancer ; Route d'Arbonne.

Bryum pendulum (Hornsch.) Schimp. : Route tournante des hauteurs de la Solle, sables calcaires. Déjà signalé par Camus (2) en forêt.

Bryum pallens Sw. : Entrée de la route de Milly, talus sableux humide.

Bryum ventricosum Dicks. (*B. pseudotriquetrum* Schw.) : Belle Croix (forme inondée) ; environs de Franchard (fr.).

Bryum bimum Schreb. : Mare du Grand Mont Chauvet (fr.).

Bryum cæspiticium L. : Vieille charbonnière au sud du Rocher Bouligny (fr.).

Bryum argenteum L.

Bryum bicolor Dicks. (*B. atropurpureum* Br. eur.) : Route de Nemours, dans la forêt, avec le précédent (st.).

Bryum erythrocarpum Schwægr.. : La Glandée, dans une coupe.

Bryum alpinum Huds. : Champ de tir de la Glandée ; mare du Parc aux Bœufs ; mare aux Fées ; platière de grès à Recloses. Stérile partout.

Bryum capillare L.

Bryum fallax Mild. : Route d'Orléans, talus de la montée avant la Croix de Souvray (fr.).

Rhodobryum roseum (Weis.) Limpr. (*Bryum roseum* Schreb.) : Route de Recloses ; Petit Franchard ; Bourron. Echantillons stériles.

Mnium hornum L. : Par rapport à d'autres régions, ce *Mnium* est relativement peu fréquent en forêt de Fontainebleau.

Mnium rostratum Sshrad. : Barbizon, talus (fr.).

Mnium undulatum (L.) Weis. : Bas-fond humide entre Bourron et Recloses (fr.).

Mnium affine Bland.

Mnium stellare Reich. : Bois Gauthier, talus sablonneux avec éboulis (st.).

Mnium punctatum (L., Schreb.) Hedw. : Fontaine Sanguinède (fr.) ; Gorge aux Loups.

Aulacomnium androgynum (L.) Schwægr. : Fertile au Haut Mont, à la Butte du Fort des Moulins, à Barbizon, à Belle Croix. J'ai trouvé moi-même cette espèce fertile à la Mare aux

Couleuvreux et au Rocher de la Reine près d'Arbonne. Stérile elle est très commune, surtout dans les anfractuosités des grès.

Aulacomnium palustre (L.) Schwægr. : Fertile aux mares de Belle Croix.

Bartramia pomiformis (L. *ex part.*) Hedw. : Route de Recloses.

Philonotis fontana (L.) Brid. : Belle Croix. Déjà signalé à cet endroit par M. Dismier, d'après Camus (7).

Zygodon Forsteri (Dicks.) Mitt. : Fontaine Sanguinède, sur un tronc de hêtre (fr.), 19 mars 1903. Cette belle découverte de F. Camus n'a pas encore été publiée, à ma connaissance. Le *Zygodon Forsteri* est nouveau pour la région parisienne.

Zygodon viridissimus (Dicks.) R. Br. : Route au sud de la vallée de la Solle (fr.). Cette espèce est très répandue sur les chênes de la forêt, tandis qu'elle paraît très rare sur les hêtres ; elle y est très rarement fertile.

Orthotrichum rupestre Schleich. : Sur grès à Franchard (fr.).

Orthotrichum rupestre var. *Sturmii* (Hornsch.) Jur. (*O. Sturmii* Hornsch.) : Bourron, blocs de grès sur la route de Recloses.

Orthotrichum anomalum Hedw. : Forêt, grès sur la route de Nemours (fr.), à 8 et à 16 dents dans une même touffe.

Orthotrichum affine Schrad.

Orthotrichum speciosum Nees : Troncs de chênes près de la Mare à Bauge (fr.).

Orthotrichum striatum (L.) Schwægr. (*O. leiocarpum* Br. eur.).

Orthotrichum Lyellii Hook. et Tayl. : Corticicole. Je l'ai rencontré une fois sur un grès.

Orthotrichum stramineum Hornsch. : Sur vieux hêtre à l'angle de la vieille route de Bourgogne et de la route de l'Andouiller (fr.) ; entre le Cr de la Croix du Grand Maître et la Croix de Montmorin (fr.).

Orthotrichum tenellum Bruch. : Entre Bois-le-Roi et la Mare aux Evées (fr.) ; Cr de l'Epine (fr.).

Ulota americana (Palis.) Limpr. (*Ulota Hutchinsiæ* Sch.) : Rochers de grès à Belle Croix (fr.). Cette mousse est assez répandue et fertile sur les grès ombragés de la forêt.

Ulota ulophylla Ehrh. (*Ulota crispa* Brid.) : Rocher Canon ; environs de la Mare aux Evées. Cette espèce est abon-

dante sur les hêtres de la forêt, plus particulièrement sur les branches ; elle est communément fertile. Rarement saxicole.

Ulota crispula Bruch. : Fontaine Sanguinède, sur branches d'arbres (fr.).

Climacium dendroides (Dill., L.) Web. et Mohr : Mare à Bauge (st.).

Hedwigia albicans (Web.) Lindb. (*H. ciliata* Ehrh.) : Cette espèce est très répandue sur les grès ensoleillés de la forêt ; je l'ai observée aussi, mais rarement, sur l'écorce crevassée des vieux bouleaux.

Cryphæa arborea (Huds.) Lind. (*C. heteromalla* Mohr) : Valvins (fr.). Mousse qui paraît très rare en forêt ; je l'ai observée une fois sur de jeunes chênes route de Chailly à Samois, près du Pavé de la Cave (fr.).

Leucodon sciuroides (L.) Schwægr.

Antitrichia curtipendula (Hedw.) Brid. : Fertile à Belle Croix et au Cr de l'Epine, sur grès. Espèce commune en forêt sur les grès et plus rarement sur les arbres, rarement fertile.

Pterogonium ornithopodioides (Huds.) Lindb. (*P. gracile* Sw.) : Grès à Recloses. Existe aussi sur les arbres en forêt, où je l'ai trouvé sur un chêne au Mont Fessas et sur des hêtres au Gros Fouteau.

Neckera pumila Hedw. : Gorge aux Loups ; troncs de hêtres près du Cr de l'Epine Foreuse (st.).

Neckera crispa (L.) Hedw. : Abondant sur les vieux troncs du Gros Fouteau (fr.) ; pierres et ponceau près du Cr de l'Epine Foreuse (st.).

Neckera complanata (L.) Hüben. : Fertile sur vieux hêtres près de la Croix de Saint-Hérem.

Homalia trichomanoides (Schreb.) Br. eur. : Souches au Bois Gauthier (fr.).

Isothecium viviparum (Neck.) Lindb. (*I. myurum* Brid.).

Isothecium myosuroides (Dill., L.) Brid. : Abondant sur les grès ombragés.

Plasteurhynchium striatulum (Spruc.) Fleisch. (*Eurhynchium striatulum* Br. eur.) : Long Rocher, sur grès à ciment calcaire ; Valvins ; Bois Gauthier, sur Calcaire de Champigny.

Anomodon viticulosus (L.) Hook. et Tayl. : Valvins, rochers de calcaire de Brie (fr.) ; vieux troncs au Bas-Bréau (fr.).

Thuidium Philiberti Limpr. : Entrée de la route de Milly, très abondant sur un talus sablonneux ; Bois Gauthier ; envi-

rons de la Mare aux Evées ; route d'Orléans, éboulis de calcaire de Beauce.

Thuidium tamariscinum (Hedw.) Br. eur. : Fertile aux Gorges d'Apremont. Ce Thuidium se rencontre assez souvent fructifié en forêt.

Abietinella abietina (Dill., L.) K. Müll. (*Thuidium abietinum* Br. eur.) : Répandu sur les sables calcaires des basses plaines de la forêt.

Cratoneurum filicinum (L.) Roth. (*Hypnum filicinum* L.) : Route du Châtelet, dans la forêt, sur la terre argilo-calcaire, au bord de la route.

Campylium hispidulum var. *Sommerfeltii* (Myr.) Lindb. (*Hypnum Sommerfeltii* Myr.) : Route du Châtelet, dans la forêt, talus pierreux calcaire.

Campylium chrysophyllum (Brid.) Bryhn. (*Hypnum chrysophyllum* Brid.) : Ventes au Diable, talus argilo-calcaire ; route de Recloses, éboulis calcaires ; entre la route du Pavé de la Cave et Belle Croix.

Amblystegium Juratzkanum Schimp. : Près la Mare du Parc aux Bœufs (fr.).

Drepanocladus exannulatus (Gümb.) Warnst. (*Hypnum exannulatum* Gümb.) : Mares de Belle Croix (var. *falcifolium*).

Drepanocladus aduncus (Hedw.) Mönkem (*Hypnum aduncum* Hedw.) : Barbizon ; Mare aux Evées (var. *intermedium* Br. eur.) ; bas-côtés de la route conduisant du Cr de l'Epine Foreuse à Fay (*forma gracilescens*) ; Mares de Belle Croix (*pseudofluitans*) ; Mare à Bauge (var. *Kneiffii* Sch.) ; etc.

Drepanocladus fluitans (Dill.) Warnst. (*Hypnum fluitans* L.) : La Haute Borne (*amphibium* Ren. var. *serratus* Lindb.) ; Mare aux Fées (d°) ; Mare aux Corneilles (d°) ; Mares de Belle Croix (var. *subserratus* Ren.) ; Mares de Belle Croix (*amphibium* var. *rigidiusculus* Ren.) ; Rocher de la Salamandre (voisin de la var. *submersus* Sch.) ; Rocher Bouligny (var. *Jeanbernatii* Ren. *forma elata*).

Calliergonella cuspidata (L.) Loesk. (*Acrocladium cuspidatum* Lindb.).

Brachythecium albicans (Neck.) Br. eur. : Fertile près de Barbizon et près de Montigny ainsi qu'à Bourron. Sur les sables.

Brachythecium glareosum (Bruch.) Br. eur. : Dans l'herbe, au bord de la route entre le Cr de l'Epine Foreuse et Fay. Cette mousse paraît commune sur les talus de sables calcaires de la forêt ; je l'ai rencontrée avec quelques capsules au bord de la route tournante des Hauteurs de la Solle.

Brachythecium Mildeanum (Schimp.) Schimp. : Belle Croix ; Mare du Parc aux Bœufs ; route de Nemours près l'aqueduc.

Brachythecium rutabulum (L.) Br. eur.

Brachythecium velutinum (L.) Br. eur. : Talus sablonneux, route Ronde près la gare de Thomery ; Bourron.

Brachythecium populeum (Hedw.) Br. eur. : Grès ombragé, entrée de la route de Melun, dans la forêt (fr.).

Brachythecium plumosum (Sw.) Br. eur. : La Glandée, sur un bloc de grès dans un fossé (fr.). J'ai déjà signalé cette localité (**14**). Le Dr Duclos a trouvé récemment ce *Brachythecium* sur un autre point de la forêt, à la Vallée Jauberton, près de Bourron (**13**).

Cirriphyllum piliferum (Schreb.) Grout. (*Eurhynchium piliferum* Br. eur.) : Forêt à Valvins (st.).

Scleropodium illecebrum (Vaill., Schwægr.) Br. eur. : Barbizon (fr.), pelouses rases ; j'ai trouvé cette espèce sur des talus sablonneux avec mélange de calcaire au Cr de Paris et au bord de la route tournante des Hauteurs de la Solle (st.).

Rhynchostegium megapolitanum (Bland.) Br. eur. : Sables de la Gareune de Bourron (fr.) ; route de Nemours, près l'aqueduc (fr.).

Rhynchosteigium murale (Neck.) Br. eur. : Murettes et rochers couverts de terre dans la forêt (fr.).

Rhynchostegiella algiriana (Brid.) Broth. (*Rhynchostegium tenellum* Br. eur.) : Long Rocher (fr.). Je l'ai rencontré dans des anfractuosités de rochers calcaires au Cuvier-Châtillon.

Oxyrrhynchium prælongum (Hedw.) Warnst. (*Eurhynchium prælongum* Br. eur.) : Route de Milly dans la forêt (var. *rigidum* Boul.) ; bord de la Route Ronde, entre le Cr du Grand Veneur et Franchard (var. *rigidum* Boul.).

Eurhynchium Schleicheri (Hedw. fil.) Lor. : Route Ronde, près de la Croix de Saint-Hérem ; Bois Gauthier (fr.).

Eurhynchium striatum (Schreb.) Schimp.

Pterigynandrum filiforme (Timm) Hedw. : Gros Fouteau, sur troncs de hêtres. Espèce montagnarde que j'ai également rencontrée sur les hêtres au Gros Fouteau, non loin de la Fontaine Sanguinède. Toujours stérile et peu développée.

Entodon orthocarpus (La Pyl.) Lindb. (*Cylindrothecium concinnum* Sch.) : Cr de la Croix d'Augas ; lisière de la forêt en direction de Valvins. Se rencontre çà et là en forêt, sur les sables mêlés de calcaire.

Pseudoscleropodium purum (L.) Fleisch. (*Hypnum purum* L.) : Echantillons fertiles.

Pleurozium Schreberi (Willd.) Mitt. (*Hypnum Schreberi* Willd.) : Fertile à Barbizon et au Rocher Cassepot.

Plagiothecium silvaticum (Huds.) Br. eur. : Les Hautes Plaines ; Rocher Bouligny ; Gorge aux Loups (fr.) ; Bourron. Sur grès.

Plagiothecium denticulatum (L.) Br. eur. : Long Rocher, au bas de rochers de grès ombragés (fr.).

Hypnum cupressiforme L. : var. *filiforme* Brid., au Rocher Cassepot (fr.) et aux Hautes Plaines ; var. *ericetorum* Schp., à Belle Croix et à la Butte du Montceau ; et une forme remarquable, se rapprochant de *H. resupinatum*, sur des troncs d'épicéas taillés, le long de la voie ferrée.

Hypnum resupinatum (Wils.) Broth. : Rocher Bouligny. Espèce appartenant à la région atlantique.

Breidleria arcuata (Lindb.) Lœsk. (*Hypnum arcuatum* Lindb.) : Cr de l'Epine Foreuse, sur la terre ; bas-côtés de la route conduisant de l'Epine Foreuse à Fay.

Isopterygium elegans (Hook.) Lindb. (*Plagiothecium elegans* Schimp.) : Nombreux échantillons provenant de la forêt, tous stériles. Cette mousse est commune dans les anfractuosités fraîches des grès ; le Docteur Duclos l'a signalée dans beaucoup des grottes de Recloses (10).

Isopterygium depressum (Bruch) Mitt. : Bois Gauthier, sur calcaire de Champigny.

Dolichotheca silesiaca (Selig.) Fleisch. (*Plagiothecium silesiacum* Br. eur.) : Gorge aux Loups, directement sur les grès (fr.) ; sur une vieille souche près de la gare de Thomery, Route Ronde.

Ctenidium molluscum (Schimp.) Mitt. (*Hypnum molluscum* Hedw.) : Long Rocher, grès à ciment calcaire (fr.) ; route de Recloses, éboulis calcaires (fr.).

Rhytidium rugosum (Ehrh.) Kindb. (*Hypnum rugosum* Ehrh.) : Recloses.

Rhytidiadelphus squarrosus (L.) Warnst. (*Hylocomium squarrosum* Br. eur.) : Fossé près de la Mare à Bauge (st.).

Rhytidiadelphus triquetrus (L.) Warnst. (*Hylocomium triquetrum* Br. eur.) : Barbizon (fr.).

Rhytidiadelphus loreus (Dill., L.) Warnst. (*Hylocomium loreum* Br. eur.) : Gorge aux Loups ; Rocher Canon et plateau des Monts de Fays ; Bas Bréau. Cette mousse est très abondante sur les grès ombragés des pentes nord du Grand Mont Chauvet, où on la trouve çà et là fertile.

Lœskeobryum brevirostre (Ehrh.) Fleisch. (*Hylocomium brevirostre* Br. eur.) : Belle Croix (fr.).

Hylocomium proliferum (L.) Lindb. (*H. splendens* Br. eur.) : Barbizon (fr.).

Catharinæa undulata (L.) Web. et Mohr (*Atrichum undulatum* P. B.).

Catharinæa angustata Brid. (*Atrichum angustatum* Br. eur.) : Descente de la Table du Grand Maître à la route de Chailly ; Petit Franchard.

Pogonatum subrotundum (Huds.) Lindb. (*Pogonatum nanum* (Schreb.) Palis) : La Glandée (fr.) ; Mare aux Evées (fr.).

Pogonatum aloides (Hedw.) Palis : Talus d'un fossé déversoir de la Mare aux Evées.

Polytrichum attenuatum Menz. (*Polytrichum formosum* Hedw.).

Polytrichum commune L. : Mares de Franchard (fr.) ; Belle Croix ; plateau des Hautes Plaines ; mare du Parc aux Bœufs ; mare aux Couleuvreux (fr.) ; Rocher Cassepot (fr.).

Polytrichum piliferum Schreb. : Commun et généralement fertile sur les sables de la forêt.

Polytrichum juniperinum Willd. : Commun sur les sables et platières de la forêt ; souvent fertile.

Comme on peut s'en rendre compte par la longue énumération ci-dessus, F. Camus a fait de très nombreuses récoltes dans la forêt de Fontainebleau ; presque toutes les espèces existant dans cette riche localité y ont été recueillies par lui et intercalées dans son herbier des environs de Paris. Je soulignerai, en terminant, l'intérêt que comporte, au point de vue bryogéographique, la découverte en forêt de Fontainebleau d'espèces telles que : *Alicularia geoscypha, Lepidozia silvatica, Seligera Doniana, Distichium capillaceum, Zygodon Forsteri.*

Index Bibliographique

1. — Brotherus (V.-F.) et Paul (H.) : Die natürlichen Pflanzenfamilien (Engler). Mousses et Sphaignes ; X et XI, 2e éd., Leipzig, 1924-25.
2. — Camus (Dr F.) : Glanures bryologiques dans la flore parisienne. *Bull. Soc. bot. de France,* XL, [1893] et XLII, [1895].
3. — Id., Catalogue des Sphaignes de la flore parisienne. *Bull. Soc. bot. de France,* L, [1903], p. 239.

4. — Id., Sur l'extension vers le Nord de deux Hépatiques méridionales. *Bull. Soc. bot. de France,* [1913], p. 624.

5. — Dismier (G.) : Le *Frullania fragilifolia* Tayl. aux environs de Paris ; étude sur sa distribution géographique en France. *Bull. Soc. bot. de France,* [1902], p. 115.

6. — Id., Muscinées nouvelles, rares ou peu connues pour la flore parisienne. *Bull. Soc. bot. de France,* [1904], p. 182.

7. — Id., Révision des *Philonotis* de la région parisienne. *Bull. Soc. bot. de France,* LIV, [1907].

8. — Id., Sur le *Seligeria Doniana* C. Müller, aux environs de Paris. *Bull. Soc. bot. de France,* [1910], p. 539.

9. — Id., Note sur la présence de deux Hépatiques intéressantes et nouvelles pour la forêt de Fontainebleau : *Lepidozia silvatica* Er. et *Alicularia geoscypha* de Not. *Bull. Soc. bot. de France,* LXXIV, [1927], p. 886.

10. — Duclos (Dr P.) : Muscinées cavernicoles de Recloses (S.-et-M.). *Bull. Ass. Nat. de la Vallée du Loing,* XI, [1928], p. 146.

11. — Id., Catalogue des Muscinées de la Vallée du Loing et de la forêt de Fontainebleau (Secteur Sud). *Bull. Ass. Nat. de la Vallée du Loing,* X, [1927], p. 135.

12. — Id., Additions à la flore bryologique de la Vallée du Loing. *Bull. Ass. Nat. de la Vallée du Loing,* XIII, [1930], p. 48.

13. — Id., Nouvelle station de *Brachythecium plumosum* (Sw.) Br. eur. en Forêt de Fontainebleau. *Bull. Ass. Nat. de la Vallée du Loing,* XIII, [1930], p. 121.

14. — Gaume (R.) : Le *Brachythecium plumosum* (Sw.) Br. eur. dans la forêt de Rambouillet (S.-et-O.) et sa répartition dans la région parisienne. *Rev. bryol.,* [1928], p. 132.

15. Müller (K.) : Rabenhorst's Kryptogamenflora (Hépatiques). 1912-1916.

Entrées à la Bibliothèque pendant les 2e, 3e et 4e trimestres de 1931

1° Périodiques

Annales de la Société d'Histoire naturelle de Toulon, nos 14 et 15.
Annales de la Société historique et archéologique du Gâtinais, XL, fasc. 2 et 3.
Annales de la Société horticole, vigneronne et forestière du départ. de l'Aube, 1931, nos 9-10.
Association française pour l'Avancement des Sciences, 1° Congrès d'Alger, 1930 ; 2° *Bulletins* nos 94-97.
Bollettino del Laboratorio di Zoologia Generale e Agraria del R. Istituto sup. Agrario in Portici, XXIV, 1929-1930.
Bulletin de la Société botanique de France, 1931, nos 3-6.
Bulletin de la Société botanique des Deux-Sèvres, 1931.
Bulletin de la Société des Amis des Sciences de Rouen, 1928 et 1929.
Bulletin de la Société d'Etudes des Sciences naturelles d'Elbeuf, 1930.
Bulletin de la Société des Naturalistes et Archéologgues du Nord de la Meuse, 1931, n° 3.
Bulletin de la Société des Sciences de Seine-et-Oise, XII, fasc. 3 et 4.
Bulletin de la Société d'Etudes scientifiques d'Angers, 1929 et 1930.
Bulletin de la Société d'Histoire naturelle de l'Afrique du Nord, 1931, nos 7-8.
Bulletin de la Société entomologique de France, 1931, nos 5-17.
Bulletin de la Société géologique de Normandie, 1930.
Bulletin de la Société linnéenne de la Seine maritime, 1930, n° 12 bis ; 1931, nos 1-12.
Bulletin de la Société linnéenne de Normandie, XXXV, 1924-1930.
Bulletin de la Société linnéenne du Nord de la France, 1930.
Bulletin de la Société nationale d'Acclimatation de France, 1931, nos 7-11.
Bulletin de la Société des Sciences naturelles de l'Ouest de la France, 1930.
Bulletin de la Société des Sciences naturelles du Maroc, 1931, nos 1-3.
Bulletin du Cercle des Naturalistes Corbeillois et de la Vallée de l'Essonne, nos 9-10 ; et *Croquis du Naturaliste*, n° 10.
Bulletin du Muséum national d'Histoire naturelle, nos 1-6, 1931 et suppl.
Bulletin trimestriel de la Ligue des Amis de la Forêt de Soignes, 1931, 2, 3 et 4.
L'Année biologique, XXXV, fasc. 3-6, 1931.
La Géographie, LVI, 1931.
Les Naturalistes Belges, XII, 1931.
Le Monde des Plantes, nos 73-75.
La Revue scientifique du Limousin, nos 364-368.
Mémoires de la Société des Sciences naturelles du Maroc, XXV, XXVI.

DATE DE TIRAGE DES FASCICULES DU *BULLETIN* 1931

Le fascicule 1 (pages 1-60) a été tiré le 17 septembre 1931.
Les fascicules 2-3-4 (pages 61-176) ont été tirés le 24 janvier 1932.

TABLE DES MATIÈRES

I. DIVERS

Liste des Membres du Conseil d'administration. 1
Liste des Membres de l'Association. 2
Liste des Sociétés correspondantes. 41
Entrées à la Bibliothèque. 59, 174
Date de tirage des fascicules du *Bulletin* 1931. 175

II. TABLE ANALYTIQUE

BOTANIQUE

Dr P. Duclos, Additions à la Flore pharénogamique de la Vallée du Loing. 151
R. Gaume, Les récoltes bryologiques du Dr F. Camus en Forêt de Fontainebleau, d'après son herbier des environs de Paris. 155

ENTOMOLOGIE

Dr Maurice Royer, La Collection de Diptères de Robineau-Desvoidy retrouvée et transportée au Muséum national d'Histoire naturelle (avec un portrait hors-texte). 44

PRÉHISTOIRE

Abbé André Nouel, Note sur la Station Aurignacienne de Beauregard (Seine-et-Marne) (avec 4 planches hors-texte). 50
Louis Nougier, Quelques abris paléolithiques dans les poudingues du Montgagnant à proximité de Bagneaux-sur-Loing (S.-et-M.) (avec 3 planches hors-texte). 55

DIVERS

Paul BOUEX, Les Canaux de Briare, d'Orléans et du Loing. 138

E. P. Z. G....., [† GOURDET], Le Guide du commerce sur les Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, réunissant le Bassin de la Loire à celui de la Seine et opérant la jonction de la Manche avec l'Océan, et la carte générale de ces trois canaux (avec 3 figures). 61

Achevé d'imprimer le 24 Janvier 1932.

L'Administrateur-Gérant : Dr Maurice ROYER

IMP. J.L. PATON, TROYES