

---

## Suite de la discussion du projet de décret sur les ponts et les chaussées lors de la séance du 14 décembre 1790

Jérôme Legrand, Pierre Joseph Grangier, Jean-Louis Gouttes, Alexandre François, vicomte de Beauharnais, Armand Sigismond, comte de Sérent, Antoine Charles Gabriel, marquis de Folleville, Jacques Defermon des Chapelières, Guillaume François Goupil de Préfelin, Charles François Lebrun

---

### Citer ce document / Cite this document :

Legrand Jérôme, Grangier Pierre Joseph, Gouttes Jean-Louis, Beauharnais Alexandre François, vicomte de, Sérent Armand Sigismond, comte de, Folleville Antoine Charles Gabriel, marquis de, Defermon des Chapelières Jacques, Goupil de Préfelin Guillaume François, Lebrun Charles François. Suite de la discussion du projet de décret sur les ponts et les chaussées lors de la séance du 14 décembre 1790. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XXI - Du 26 novembre 1790 au 2 janvier 1791. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. pp. 476-477;

[https://www.persee.fr/doc/arcpa\\_0000-0000\\_1885\\_num\\_21\\_1\\_9411\\_t1\\_0476\\_0000\\_5](https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_21_1_9411_t1_0476_0000_5)

---

Fichier pdf généré le 08/09/2020

travail sur l'organisation des compagnies de finances, ordonnée par le décret du 3 octobre dernier.

(Cette motion est adoptée.)

**M. de Vismes** présente ensuite une adresse des juges du tribunal du district de Laon, dans laquelle ces magistrats expriment leur attachement aux principes de la Constitution, leur reconnaissance respectueuse pour l'Assemblée nationale, leur amour pour le roi et leur zèle pour l'accomplissement de leurs devoirs.

**M. Coroller** dénonce, au nom du conseil général de la commune de Longwy, un mandement séditieux de l'archevêque de Trèves, dont, dit-il, l'objet principal est de faire soulever le peuple contre la Constitution.

(L'Assemblée renvoie l'examen de cette adresse aux comités ecclésiastique et diplomatique pour en rendre compte incessamment.—Voyez ce document annexé à la séance de ce jour, p. 480.)

L'ordre du jour est la suite de la discussion du projet de décret du comité des finances sur les ponts et chaussées (1).

**M. Legrand.** En rendant justice au mérite et au patriotisme de M. Lamière, directeur général des ponts et chaussées, je demande néanmoins : 1° la suppression de cette direction comme entièrement inutile, 2° la division du royaume en quatre inspecteurs généraux au lieu de huit, et l'appel de ces inspecteurs au conseil d'administration.

**M. Grangier.** C'est confondre tous les principes et sacrifier l'administration des ponts et chaussées, que de réunir les fonctions qui appartiennent à l'art et celles qui dépendent de l'administration. C'est en les distinguant que MM. de Trudaine père et fils, aidés des talents de MM. de Raigemothe et Perronet, ont donné à cette administration la célébrité qu'elle a acquise et qu'elle mérite ; c'est par les mêmes principes que l'administrateur sage et habile, qui dirige aujourd'hui les ponts et chaussées, a obtenu des succès qui ont étonné l'Europe pour qui elle est devenue une école : de toutes les nations de l'Europe on vient recevoir ses leçons.

L'expérience prouve assez qu'en changeant ce régime, la France perdrait tous ces avantages. Qu'arriverait-il de la suppression de la place de directeur général des ponts et chaussées ? C'est que les fonctions en seraient remplies par un premier commis du contrôle général qui, n'étant pas aussi en évidence qu'un commissaire du roi et n'ayant pas les mêmes motifs d'émulation, sera en quelque sorte fondé à ne pas se croire assujéti aux mêmes obligations et n'apportera jamais, dans ses soins et dans l'étude de cette administration, le même zèle, les mêmes connaissances et la même application que celui qui en sera spécialement chargé par état et par honneur. C'est d'ailleurs le seul moyen de conserver, dans cette partie si importante à la prospérité de l'Empire, ce centre d'unité sans lequel il est impossible d'obtenir de grand succès et de parvenir à des résultats généralement utiles.

**M. l'abbé Gouttes** s'élève contre l'existence

(1) Voyez le rapport de M. Lebrun, du 31 octobre, et la discussion du 4 novembre 1790, *Archives parlementaires*, tome XX, pages 168 et 270.

d'une direction générale des ponts et chaussées. Il représente le directeur général comme étranger aux connaissances pratiques et aux mystères de cet art dont il ne partage point les travaux. Ce chef n'est qu'un conseiller d'Etat et rien de plus. S'il met la main à l'œuvre, ce n'est que pour gêner des travaux qu'il ne connaît pas. Il conclut à ce qu'il n'y ait pas d'autre chef du corps des ponts et chaussées que le premier ingénieur de France.

**M. Alexandre de Beauharnais.** Il m'est impossible de concevoir une grande administration, comme celle des ponts et chaussées, qui ne soit pas soumise à un centre commun d'autorité et de surveillance, à une direction générale. Je n'intéresserai pas l'Assemblée en faveur du directeur actuel, dont les qualités personnelles et le patriotisme lui sont connus, et qui a eu la vertu de refuser le ministère auquel il était appelé. Aucune considération personnelle ne doit influer sur la détermination de l'Assemblée ; mais je remarquerai, en faveur de la direction générale, que, depuis qu'elle est établie et surtout depuis qu'elle est confiée à un homme recommandable par son zèle et par ses lumières, l'administration des ponts et chaussées a été considérablement améliorée... Les propositions qu'on vous a faites pour remplacer la direction générale me paraissent préjuger une grande question : celle de savoir s'il serait convenable de mettre à la tête des différentes administrations des gens de la même profession, ou s'il ne serait pas plus utile de confier la direction des départements, de celui des ponts et chaussées, comme de celui de la guerre, de la marine, etc., à des personnes non intéressées, à des hommes de loi, à des magistrats qui auraient donné des preuves de mérite et de probité... Je demande la question préalable sur l'amendement de M. Legrand.

**M. de Sérent** appuie cette opinion.

**M. de Folleville.** Je demande que la direction des ponts et chaussées soit confiée au ministre de l'intérieur.

**M. Defermon.** Je crois qu'à moins de créer un ministre particulier des ponts et chaussées la place de directeur général est inutile. Les projets de travaux publics seront proposés au Corps législatif par les administrations du département ; ces administrations consulteront des hommes de l'art : c'est donc à l'assemblée des ponts et chaussées, et non aux lumières individuelles d'un directeur, qu'il faudra recourir. C'est dans le Corps législatif que les projets de travaux publics seront discutés ; il sera composé des députés de tous les départements du royaume. Cette réunion de lumières suffira, sans doute, pour empêcher l'admission de plans partiels qui ne seraient utiles qu'aux intérêts d'un département, au préjudice de ceux des départements voisins. Les travaux seront ordonnés par la législature, les fonds seront accordés par la législature ; les plans seront préalablement examinés par des hommes de l'art proposés par les départements, qui vérifieront les faits. D'après cela, je ne vois pas à quoi servirait une direction générale des ponts et chaussées.

**M. Goupil.** Sous le ministère de Turgot, du grand Turgot, il n'y eut point de direction générale des ponts et chaussées. Colbert, le trois fois grand Colbert, réunit au ministère des finances le département des ponts et chaussées. Je ne vois

ici qu'une seule objection : l'administration des ponts et chaussées n'avait pas la même étendue, n'était pas aussi compliquée qu'aujourd'hui. Je réponds que vous avez sagement réduit à un très petit nombre de fonctions celles du ministère des finances; c'est au ministère de ce département à surveiller les travaux des ponts et chaussées. Un directeur général, établi à la tête de cette administration, serait un ministre des ponts et chaussées, et je ne vois pas la nécessité de multiplier les ministres; le résultat de cette multiplication d'agents en chef et de surveillants serait d'affaiblir et de rendre illusoire la responsabilité.

**M. Lebrun, rapporteur.** Le préopinant et ceux de son avis paraissent n'avoir pas compris l'objet du plan de votre comité. Il ne s'agit pas de créer un ministre des ponts et chaussées; mais vous ne pouvez pas empêcher le roi, chef et surveillant de cette administration, d'établir un intermédiaire entre son ministre et les ponts et chaussées.

**M. Emmercy.** Je demande que l'Assemblée ajourne la question de la suppression de la place de directeur général des ponts et chaussées jusqu'au moment où elle s'occupera de l'organisation du ministère.

(L'ajournement est prononcé.)

**M. Bureaux de Pusy.** Le projet de décret qui vous est soumis au nom du comité des finances a évidemment pour objet l'économie, l'harmonie et la perfection des travaux publics. Je pense qu'il est superflu d'insister sur la nécessité de les coordonner et de les diriger de manière à ce que, procurant les avantages de l'agriculture et du commerce, ils puissent encore concourir à la défense de l'Etat.

De tous les objets d'industrie confiés à la surveillance du corps des ponts et chaussées, il n'en est presque aucun qui, dans nos provinces frontalières, ne puisse réunir ces différentes propriétés; mais, pour atteindre à ce point de perfection, il faut que les connaissances mercantiles et agricoles s'allient aux combinaisons militaires et s'entraident mutuellement. C'est faute de cet accord que l'on a vu se multiplier les exemples de tant de projets connus et exécutés d'une manière si préjudiciable aux finances de l'Etat et à la défense de ses frontières, et qu'on les verrait se multiplier encore avec d'autant plus d'abondance et de danger que les moyens d'en arrêter l'abus seraient moins déterminés, moins précis, moins clairement indiqués par l'Assemblée nationale.

Au nombre des travaux publics les plus importants on peut compter ceux des ports de mer.

Tous les ports sont plus ou moins susceptibles d'être considérés comme postes militaires, et à ce titre le corps du génie pourrait réclamer la surveillance et la direction des travaux qui les concernent. Cependant il faut convenir qu'il en est beaucoup, tels que ceux de Rouen, d'Honfleur, de Nantes, de Bordeaux, où les dispositions militaires ne paraissent qu'en seconde ligne et ne sont que des accessoires subordonnés aux vues commerciales; d'autres, au contraire, tels que ceux de Toulon, de Cherbourg, de Dunkerque, comportent au plus haut degré les préparatifs de la défense et sont en quelque sorte des clés du royaume: d'autres participent également de ces différentes propriétés.

Or, comme l'artiste militaire auquel sont confiés

les travaux de la défense n'a pas d'autres procédés d'exécution, d'autres principes de construction, que l'artiste civil, il peut remplir les fonctions de ce dernier, et la proposition réciproque n'existe pas; car la disposition générale des forteresses, la combinaison, la relation, l'ensemble de leurs parties forment un art particulier entièrement distinct des conceptions de l'architecture civile. Il suit de ces vérités incontestables que, dans les travaux dont il s'agit, l'artiste militaire peut toujours suppléer l'artiste civil, sans qu'il y ait réciprocité. Si ce raisonnement ne mène pas à conclure que tous les ports devraient, ou du moins pourraient être confiés avec avantage au corps du génie, au moins en résulte-t-il qu'il serait utile et convenable de les distinguer en deux classes: l'une de ports militaires et l'autre de ports civils, et d'en confier les travaux au corps du génie ou à celui des ponts et chaussées, selon leur objet et selon que leur destination se rapporterait plus particulièrement à la guerre ou au commerce.

Passant de l'examen des travaux des ports à la généralité des travaux publics qui s'exécutent dans les départements des frontières, j'observe que tous, sans exception, ont une relation inévitable avec les moyens défensifs militaires; l'établissement d'un canal, la construction ou l'emplacement d'un pont, le dessèchement d'un marais ou d'un étang, le percement d'une forêt, la direction d'une route, tous ces moyens, dis-je, seront liés d'une manière plus ou moins immédiate au système défensif adopté pour la partie des frontières où ils s'exécutent; tous peuvent avoir une influence directe sur la valeur des forteresses qu'ils avoisinent; il est donc raisonnable et nécessaire qu'ils ne puissent s'exécuter sans la participation et sans le concours de ceux auxquels la défense de l'Etat est plus immédiatement confiée. Je demanderai donc qu'il soit donné connaissance aux inspecteurs généraux et aux directeurs des fortifications des projets de travaux publics qui devront s'exécuter dans les départements où ils seront employés, afin qu'ils puissent en rendre compte au ministre de la guerre, lui faire connaître ce en quoi ils peuvent servir ou préjudicier à la défense de l'Etat, proposer les modifications capables de la concilier avec les besoins de l'agriculture et du commerce, et enfin qu'ils soient autorisés à vérifier si l'exécution est conforme aux projets convenus.

Je demanderai de plus, et toujours par les mêmes motifs de convenance et d'utilité publique, que ceux de ces travaux qui ont la plus grande influence sur les moyens militaires, tels que les canaux et les redressements ou curements des rivières, soient toujours confiés au corps du génie. Les rapports de ces sortes d'ouvrages avec le système des forteresses sont de tous les jours, de tous les moments; et une chose qui paraît peut-être extraordinaire, mais qui n'en est pas moins véritable, c'est que dans les pays plats, tels que le département du Nord et une partie de celui du Pas-de-Calais, le système hydraulique est combiné avec tant de précision qu'on ne pourrait faire varier de six pouces, en plus ou en moins, les radiers des écluses ou des sas de tel canal, sans que ce léger changement n'influat, d'une manière essentielle, ou sur la culture des terres, ou sur la navigation des canaux, ou sur la défense des places de guerre, qui rassemblent, ou dégorgeant, ou partagent les eaux du pays. Enfin, j'ajouterai qu'il n'est aucun de ces ouvrages qui ne puisse remplir le but de la