
Discussion sur le rapport par M. Lebrun sur la dépense des ponts et chaussées, lors de la séance du 31 octobre 1790

Jean-Baptiste Joseph Lucas, Charles Malo, comte de Lameth, Charles Bruno Francoville, Jean-Louis Gouttes, François-Joseph Bouchette, Jacques Defermon des Chapelières

Citer ce document / Cite this document :

Lucas Jean-Baptiste Joseph, Lameth Charles Malo, comte de, Francoville Charles Bruno, Gouttes Jean-Louis, Bouchette François-Joseph, Defermon des Chapelières Jacques. Discussion sur le rapport par M. Lebrun sur la dépense des ponts et chaussées, lors de la séance du 31 octobre 1790. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XX - Du 23 octobre au 26 novembre 1790. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. pp. 169-170;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_20_1_9186_t1_0169_0000_3

Fichier pdf généré le 07/07/2020

« Art. 10. Les appointements de chacun des inspecteurs généraux, de 8,000 livres.

« Art. 11. Il sera alloué, chaque année, la somme de 46,000 livres pour les frais de voyage du directeur général et des inspecteurs généraux.

« Art. 12. Le premier ingénieur sera pris parmi les inspecteurs généraux, et nommé par le roi.

« Art. 13. Les inspecteurs généraux seront pris parmi les ingénieurs en chef du département, et nommés au scrutin par l'ingénieur en chef, les inspecteurs généraux et les architectes-adjoints. »

TITRE II.

« Art. 1^{er}. Chaque assemblée de département aura sous ses ordres un ingénieur en chef et un sous-ingénieur.

« Art. 2. Chaque département payera son ingénieur et son sous-ingénieur.

« Art. 3. Le maximum des appointements de l'ingénieur en chef sera de 4,000 livres.

« Le minimum sera de 3,000 livres.

« Le maximum des appointements du sous-ingénieur sera de 3,000 livres.

« Le minimum sera de 2,400 livres.

« Art. 4. Les appointements de l'un et de l'autre seront divisés moitié en appointements fixes et moitié en gratification.

« Art. 5. Le choix de l'ingénieur en chef et des sous-ingénieurs appartiendra aux assemblées de département; mais elles ne pourront les prendre que parmi ceux qui auront été déclarés éligibles pour l'un et l'autre grade, par l'assemblée des ponts et chaussées et par les examinateurs qui leur seront adjoints.

« Art. 6. Les ingénieurs et sous-ingénieurs pourront être déplacés par les assemblées de département, mais à la charge de rendre compte à la direction générale des raisons qui motiveront ce déplacement. »

TITRE III.

« Art. 1^{er}. Les départements seront chargés, comme l'étaient déjà les provinces, de tous les travaux dont la dépense entière pourra être supportée par eux.

« Art. 2. Mais ils ne pourront entreprendre ni faire exécuter aucun projet de route, canal ou port, que le projet n'ait été soumis à l'assemblée des ponts et chaussées et décrété par le pouvoir législatif.

« Art. 3. Quant aux travaux d'un ordre supérieur, et qui doivent être à la charge de l'Etat, les fonds en seront réglés chaque année par le pouvoir législatif.

« Art. 4. Ces travaux seront dirigés, sous la surveillance des départements respectifs, par les ingénieurs et sous-ingénieurs desdits départements; et en cas que lesdits ingénieurs ne puissent pas suffire à cet accroissement de travail, il leur sera adjoint d'autres sous-ingénieurs, aux dépens du Trésor public. »

TITRE IV.

« Art. 1^{er}. Il continuera d'y avoir une école gratuite des ponts et chaussées, sous la direction de l'ingénieur en chef.

« Art. 2. Deux sous-inspecteurs surveilleront la discipline, et en régleront l'enseignement, aux appointements de 4,200 livres chacun.

« Art. 3. Les places de professeurs seront rem-

plées par des élèves qui, après des examens et des concours déterminés, auront été jugés les plus capables de cet emploi.

« Art. 4. Soixante élèves et vingt surnuméraires seront reçus à cette école; mais nul n'y sera admis en l'une ou l'autre qualité qu'après un concours et des examens qui justifient des connaissances préliminaires requises, et de leurs dispositions.

« Art. 5. Tous les ans, les élèves et les surnuméraires seront soumis à un concours et à un examen, au jugement de l'ingénieur en chef, des inspecteurs généraux qui seront à Paris, et de trois membres de l'Académie d'architecture, et les prix d'usage seront distribués à ceux qui en auront été jugés dignes.

« Art. 6. Ceux qui auront obtenu des prix seront envoyés à la suite des travaux importants, pour s'y instruire sous les ingénieurs qui les dirigent.

« Art. 7. Ceux qui dans les examens et concours successifs auront obtenu le nombre de degrés requis, seront déclarés éligibles pour la place de sous-ingénieur.

« Art. 8. Chaque année, les inspecteurs généraux rendront un compte détaillé des travaux et des services des sous-ingénieurs de leurs départements respectifs, en présence de l'assemblée des ponts et chaussées et des trois architectes-adjoints; et sur ce compte, ceux qui seront jugés le plus capables seront déclarés éligibles au grade d'ingénieur.

« Art. 9. Pareil compte sera rendu, tous les ans, des travaux et des services des ingénieurs en chef, et l'un et l'autre compte seront rendus publics par la voie de l'impression.

« Art. 10. Il sera destiné 28,000 livres chaque année pour les prix, pour les gratifications aux professeurs et aux élèves, et pour les dépenses imprévues.

« Art. 11. L'état de distribution de cette somme sera rendu public. Il sera accordé provisoirement la somme de 12,600 livres pour le loyer de la maison occupée par l'école. »

M. Francoville. Je demande qu'il soit nommé un comité pour examiner les divers travaux des ingénieurs des ponts et chaussées à Dunkerque et leurs traités avec le gouvernement pour en faire le rapport à l'Assemblée nationale. Je demande aussi que jusque-là il soit sursis à l'exécution du projet de décret. J'ai en même temps à vous soumettre des *considérations sur la franchise des ports et en particulier sur celui de Dunkerque.* (Voy. ce document annexé à la séance de ce jour.)

M. l'abbé Gouttes. Je puis certifier à l'Assemblée que la municipalité de Dunkerque est très satisfaite des travaux exécutés dans ce port par les ingénieurs des ponts et chaussées.

M. Bouchette. J'appuie l'ajournement proposé par M. Francoville. La question n'est pas suffisamment étudiée et la franchise du port est contraire à l'intérêt général. (Voy. aux Annexes, p. 175, la réclamation de M. Bouchette.)

M. Deferron. Comme cette matière est une branche essentielle de l'éducation publique, je demande que le plan soit communiqué au comité de Constitution.

M. Charles de Lameth. Je m'oppose à l'a-

journalier, et en voici le motif : l'objet des ponts et chaussées tient à une instruction particulière ; avec des ajournements on ne finit rien, et cependant la France a toujours besoin de ponts et de chemins.

(L'ajournement est rejeté.)

M. **Lucas** combat le plan du comité sous deux rapports : 1° en ce qu'il laisse la direction des ponts et chaussées à l'arbitraire du pouvoir exécutif ; 2° en ce qu'il entraîne de trop grandes dépenses.

(La discussion est ajournée à la prochaine séance.)

M. **Sallé**, député du département du Cher, obtient un congé de trois semaines.

M. **du Hautoy**, député du département de la Meurthe, absent par congé, déclare qu'il reprend sa place à l'Assemblée.

M. **Regnaud**, député de Saint-Jean-d'Angély. Malgré les soins et l'active surveillance du district de Varèze, département de la Charente-Inférieure, il a été, ces jours derniers, le théâtre d'une insurrection ; elle avait pour objet le refus de paiement des droits féodaux. La municipalité a donné des ordres pour faire arrêter le principal auteur de l'insurrection. Des séditieux ont voulu s'y opposer ; ils ont assailli à coups de pierre ceux qui étaient chargés de l'arrestation. La garde a fait feu, et est parvenue à exécuter l'ordre dont elle était chargée. Le lendemain la fureur des brigands redouble ; ils se rendent à Varèze, et demandent que le prisonnier soit mis en liberté.

Les officiers municipaux cèdent à la circonstance, et le coupable sort de prison. Mais les brigands ne sont point encore satisfaits, ils s'emparent de M. Latierce, maire de Varèze, qu'ils présumaient être le principal auteur de l'ordre qui avait été donné. Après lui avoir fait souffrir les plus indignes traitements, ils l'ont massacré. J'ai cru devoir ce compte à l'Assemblée, pour la prévenir contre des récits infidèles. Je demande que cette affaire soit renvoyée au comité des rapports.

(Cette proposition est adoptée.)

(La séance est levée à trois heures.)

PREMIÈRE ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
DU 31 OCTOBRE 1790.

Considérations sur la franchise des ports et en particulier de celui de Dunkerque, par M. Francoville, député de Calais et Ardres.

Le transport des douanes à l'extrême frontière a conduit le comité d'agriculture et de commerce à l'examen de la franchise des ports.

C'est sans doute une question importante que celle de ces franchises. On les a multipliées dans le royaume, et le commerce a langué ; rejetées par l'Angleterre, son commerce s'est élevé au comble de la prospérité : ce n'est donc pas par des exemples qu'on peut les défendre.

Si on cherche leur origine, on la trouve dans ces temps où les nations n'avaient pas calculé

leur influence respective dans les échanges, dans cette période où les Hollandais étaient les rouliers de l'Europe, où toutes ses productions étaient entreposées dans leurs magasins.

Louis XIV, frappé de ces rapports, a voulu appeler ses peuples au partage de cette industrie ; il a créé des ports francs ; mais ni Louis XIV, ni les ports francs n'ont amené ce partage, et ils ne devaient pas l'amener.

Les Hollandais étaient au terme de leur grandeur, leurs besoins étaient au-dessous de leurs capitaux, de leur industrie : en France, nos besoins étaient au-dessous de l'industrie nationale ; nos vaisseaux ne pouvaient suffire au cabotage, à nos relations intérieures ; nos pêches, nos manufactures, à notre consommation.

Dans cet ordre de choses, ce qui était bon aux Hollandais, ne l'était pas pour nous : il fallait au commerce des Hollandais un aliment étranger, des rapports étrangers ; et nous, il fallait nous diriger vers nos propres affaires, avant de nous présenter celle des autres.

Laissant au reste ce problème, c'est à celui du moment qu'il faut s'attacher.

Pour trouver sa solution, et la véritable destination des ports francs, il est bon de poser quelques principes.

Règle générale.— Tous les ports du royaume ont un droit égal au commerce national.

Le commerce national est celui qui s'exerce :

En tirant de l'intérieur du royaume et des villes maritimes les produits de leur industrie et de leur sol ;

En expédiant les produits de l'industrie et du sol des provinces voisines du port, aux autres provinces et ports du royaume ;

En expédiant à l'étranger les productions nationales ;

En recevant de l'étranger ses productions et ses marchandises, aux conditions déterminées par la loi, soit qu'elles soient destinées à la consommation du royaume, ou à être exportées à l'étranger.

Mais si l'industrie nationale peut se porter au delà des limites de ces quatre divisions dans lesquelles se rangent toutes les transactions du commerce français, si elle peut intervenir dans les transactions du commerce étranger, sans doute il faut favoriser cette industrie.

On intervient dans les transactions du commerce étranger :

En achetant les productions d'un peuple, pour les vendre à un autre.

Ainsi, Marseille achète les productions de tous les pays que baigne la Méditerranée, et les transmet aux nations du nord.

Ainsi, nos armateurs tirent les productions de la Chine, du Bengale, de la côte de Coromandel, et, la consommation du royaume prélevée, les expédient aux étrangers.

Nécessairement ce commerce doit frapper sur des objets ou prohibés, ou soumis à des droits de traite considérables ; il a donc fallu trouver des moyens de rendre les spéculations possibles, sans nuire aux droits du fisc et aux manufactures françaises. On a pour cela imaginé des entrepôts et les ports francs.

Les entrepôts sont des dépôts faits, entre les mains de la puissance publique, de marchandises étrangères, présumées devoir retourner à l'étranger, pour s'assurer qu'il n'en sera fait aucune soustraction, et que leur destination sera toujours remplie.

Entre l'étranger qui livre ou reçoit, et la puissance publique qui reçoit ou livre, il ne doit pas