
Projet d'articles additionnels sur les ponts et chaussées, par M.
Gaultier-Biauzat, en annexe de la séance du 1er juillet 1791
Jean-François Gaultier de Biauzat

Citer ce document / Cite this document :

Gaultier de Biauzat Jean-François. Projet d'articles additionnels sur les ponts et chaussées, par M. Gaultier-Biauzat, en annexe de la séance du 1er juillet 1791. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XXVII - Du 6 juin au 5 juillet 1791. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1887. pp. 618-642;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1887_num_27_1_11484_t1_0618_0000_5

Fichier pdf généré le 10/07/2019

environner des lumières des membres de cette Assemblée, afin de pouvoir vous présenter un résultat satisfaisant.

(L'Assemblée, consultée, décrète que les 3 comités de Constitution, militaire et de législation criminelle seront adjoints aux comités des recherches et des rapports pour l'examen de l'affaire relative à l'évasion du roi.)

M. Muguet de Nanthou, au nom du comité des rapports. J'ai encore une autre proposition à faire à l'Assemblée, qui est relative à un décret qui a été rendu lundi dernier, concernant les 3 officiers du Royal-Allemand. Sur la nouvelle de leur arrivée, que le zèle du département des Ardennes ne lui avait pas permis de retarder, vous ordonnâtes le renvoi du décret. Nous avons été obligés de différer 3 jours, afin de ne pas fixer l'attention du public sur l'arrivée de ces 3 officiers, et d'éviter une fermentation dangereuse. Ces 3 officiers sont actuellement détenus en prison, et il n'y a plus aucun danger à cet égard.

Voici le projet de décret que nous proposons : « L'Assemblée nationale, après avoir ouï son comité des rapports, décrète :

« 1^o Que les sieurs Mandel, lieutenant-colonel du ci-devant régiment Royal-Allemand, Marassin et Blondel, l'un capitaine, l'autre sous-lieutenant au même régiment, seront retenus en état d'arrestation en l'abbaye de Saint-Germain, à Paris, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné ;

2^o Que les personnes qui, dans divers départements, sont, ou pourront être arrêtées pour le fait de l'évasion du roi, y resteront en état d'arrestation, et y seront interrogées par les juges des lieux, qui prendront toutes informations, pour les interrogatoires qui seront prêtés et les informations qui seront prises, être envoyés à l'Assemblée nationale. »

(Ce décret est adopté.)

M. le Président annonce l'ordre du jour de demain, et rappelle à l'Assemblée qu'elle doit se retirer dans ses bureaux pour procéder au scrutin indicatif pour la nomination du gouverneur de l'héritier présomptif de la couronne.

(La séance est levée à trois heures.)

ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
DU VENDREDI 1^{er} JUILLET 1791.

PROJET MOTIVÉ d'articles additionnels à la loi du 19 janvier 1791 relative à l'organisation des PONTS ET CHAUSSÉES, par **M. Gaultier-Blauzat**, député du département du Puy-de-Dôme. — (Imprimé par ordre de l'Assemblée nationale.)

On a souvent entretenu l'Assemblée nationale de l'organisation de l'utile établissement connu sous la dénomination des *ponts et chaussées*. On n'a cependant pas encore mis l'Assemblée à même d'en régler les parties les plus essentielles.

Il fut fait, le 5 juin 1790, un rapport qui avait pour objet l'organisation de cet établissement. Un ajournement donna à réfléchir sur cette matière

pendant 6 mois ; l'affaire portée de nouveau à l'Assemblée nationale, avec un projet de décret différent en quelques points peu intéressants de celui qui avait été proposé d'abord, plusieurs articles furent adoptés, moyennant des amendements, par les décrets des 4 novembre, 14, 16, 28 et 31 décembre 1790 ; mais l'Assemblée nationale en rejeta plusieurs, et plusieurs autres furent ajournés.

Il faut enfin compléter la loi, dont l'insuffisance a déjà porté préjudice aux travaux dans tous les départements du royaume.

Le projet d'articles additionnels proposé par M. Lebrun, le 11 juin dernier, ne peut remplir cet objet. Il n'y est aucunement parlé des articles ajournés les 14 et 28 décembre 1790. On n'y voit aucune disposition qui puisse fixer l'indécision où se trouvent les départements sur la formation et les fonctions de l'administration centrale des ponts et chaussées (1). Il contient des propositions qui ont été bien expressément rejetées, et le surplus se réduit à des intérêts individuels, qui ne peuvent faire le complément d'une loi d'organisation qui doit être générale.

Ces considérations ont excité des réclamations contre le projet d'articles additionnels proposés par M. Lebrun. J'ai désiré, comme plusieurs de mes collègues, qu'il fût suppléé aux omissions qu'il est facile d'apercevoir dans ce projet de décret, et je m'en suis occupé.

Un grand nombre de personnes, qui prennent intérêt à cette partie de l'administration publique, m'avaient fait part de leurs réflexions avant le décret du 1^{er} juillet 1791, qui ordonne l'impression de mon travail. J'ai été particulièrement et avantageusement aidé depuis par l'assemblée des ponts et chaussées. Je me suis fait un plaisir, comme un devoir, d'accepter les conférences qui m'ont été proposées avec le premier ingénieur à qui la France est redevable de ce qu'il y a de plus utile dans l'établissement des ponts et chaussées ; avec les inspecteurs généraux, les ingénieurs ci-devant connus sous le nom de sous-ingénieurs, en un mot avec tous les gens de l'art et d'expérience, en ce genre, qui se trouvent actuellement à Paris. Ils se sont tous réunis, au nombre de 25 à 30, chez le premier ingénieur, le 5 de ce mois. Cette assemblée, bien éclairée sur ce qui peut être convenable et nécessaire à l'organisation des ponts et chaussées, a unanimement pensé, ainsi que moi, qu'il est indispensable d'ajouter plusieurs dispositions principales à la loi du 19 janvier dernier, notamment pour fixer les idées sur les questions suivantes :

PREMIÈRE QUESTION.

De quelles personnes sera composée l'administration centrale des ponts et chaussées et quelles seront ses fonctions ?

SECONDE QUESTION.

Quel sera le mode d'avancement et de nomi-

(1) Il arrive souvent que des directeurs de département, en s'adressant au ministre, le prient de consulter l'administration centrale, et personne n'a d'idée fixe sur ce qu'a entendu l'Assemblée nationale, en décrétant qu'il y aurait une administration centrale. Il devient donc nécessaire qu'elle veuille bien le faire connaître. (Mémoire de l'assemblée générale des ponts et chaussées, du 6 juillet 1791.)

nation aux différents grades ? Quel sera le mode de destitution et de déplacement ?

TROISIÈME QUESTION.

Quelles sont les mesures à prendre pour opérer le passage de l'ancien régime au nouveau, de manière que les travaux ne soient point arrêtés, et qu'il ne soit pas fait d'injustice dans le choix des employés de différents grades ?

Observations générales.

Les divers projets de décrets présentés dans les mois de juin, novembre et décembre 1790, tendaient tous à faire conserver la place d'*intendant* des ponts et chaussées ; on ne proposait de changement que dans la dénomination.

Suivant ces plans, l'établissement des ponts et chaussées devait être administré par une direction composée de 10 personnes, savoir : le premier ingénieur, les 8 inspecteurs généraux et un directeur général.

Le directeur général aurait été placé comme intermédiaire entre le corps des ponts et chaussées et les administrations de département d'une part, et le ministre de l'intérieur d'autre part ; cet intendant aurait été à la tête de la direction, tout aurait été *sous lui* (1).

Il se manifesta une répugnance générale contre ce système. L'Assemblée nationale trouva indispensable d'établir une *administration centrale* ; mais elle ne crut pas pouvoir y faire entrer un intermédiaire entre le corps des ponts et chaussées et le ministre. La proposition, relative au directeur général, fut ajournée le 14 novembre 1790.

La demande en conservation de l'intermédiaire reparut sous une autre forme, lorsqu'il fut question de l'organisation du ministère. On proposa d'établir 5 directeurs généraux, sous la surveillance du ministre de l'intérieur, et nommément un *directeur général des ponts et chaussées*. Cette proposition fut expressément rejetée le 10 avril 1791.

Sans doute, l'Assemblée nationale ne pouvait admettre cet intermédiaire après le décret qui établit un premier ingénieur et qui en attribue la nomination au roi. Le premier ingénieur, toujours pris parmi les inspecteurs généraux et qui sera justement considéré comme le chef des ponts et chaussées, se trouvera plus à même de correspondre utilement avec le ministre qu'une personne tierce prise hors du corps des ponts et chaussées, et qui conséquemment serait rarement réputée avoir les connaissances nécessaires pour cette partie de l'administration.

Cependant, comme la loi ne s'est pas expliquée sur la formation de l'administration centrale,

(1) Projet présenté en juin 1790. « Il continuera d'y avoir une direction générale des ponts et chaussées ; cette direction sera *sous* la surveillance d'un *directeur général*, lequel aura *sous lui* un premier ingénieur, huit inspecteurs généraux. Il aura de plus également *sous lui* un premier commis, chef de bureau, et le nombre de commis nécessaire. »

Second projet présenté en novembre 1790.

« Il continuera d'y avoir sous les ordres du roi une direction des ponts et chaussées. A la tête sera un *directeur général*, *sous lui* le premier ingénieur, huit inspecteurs généraux, un premier commis et le nombre de commis nécessaire. »

quelques personnes, se décidant trop légèrement sur les doutes qui peuvent naître de ce défaut d'explication, se sont persuadées que l'administration centrale peut être concentrée dans le seul pouvoir remis entre les mains du ministre.

Dans les vues des premiers projets de décrets, l'administration centrale ou la direction générale, devait être composée de l'intendant, du premier ingénieur et des 8 inspecteurs généraux ; et parce que l'intendant ne peut être conservé, on croit qu'il faut concentrer aujourd'hui l'administration centrale dans le pouvoir seul du ministre !

Il résulterait de là que l'intermédiaire qu'on n'a pas cru pouvoir introduire dans l'administration centrale, agissant désormais au nom du ministre, formerait à lui seul cette même administration centrale, que l'on ne croyait cependant, d'abord, pouvoir former sans en rendre parties intégrantes le premier ingénieur et les inspecteurs généraux.

C'est de cette fausse interprétation que proviennent les erreurs parsemées dans une instruction du 17 avril dernier, *concernant le service des ponts et chaussées*, qui a été rédigée sans la participation de l'Assemblée nationale ; tout y tend à concentrer l'administration centrale dans la volonté seule du ministre.

Lui seul aurait le droit de prononcer sur les contestations qui pourraient s'élever entre plusieurs départements, lorsque des travaux présenteraient différents degrés d'utilité.

Lui seul serait chargé de nommer à toutes les places, et, par une suite nécessaire, il serait l'arbitre absolu des motifs de déplacement.

Lui seul aurait le droit de permettre aux ingénieurs d'entrer dans la capitale du royaume, et par là il pourrait s'opposer à ce qu'ils assistassent à l'assemblée des ponts et chaussées, au moment de la discussion des projets.

Il est urgent d'arrêter l'effet de ces erreurs qui ne se fussent pas répandues si on eût retardé l'envoi de cette instruction aux départements, jusqu'après l'examen que l'Assemblée nationale se proposait d'en faire, sur le rapport du comité des finances, à qui l'instruction avait été renvoyée par décret du 5 du même mois d'avril dernier.

L'Assemblée nationale ne voulant point admettre d'intermédiaire entre le ministre et les diverses administrations, il faut mettre le ministre à la place de l'intermédiaire, dans la formation qui avait d'abord été proposée à la direction générale ou administration centrale des ponts et chaussées.

C'est ainsi que toutes les autres administrations ont été organisées, et il est encore plus indispensable d'observer l'uniformité, en ce point, pour les ponts et chaussées.

En effet, dès qu'il a été décrété que l'administration centrale nommera les ingénieurs en chef, les inspecteurs, les ingénieurs, même les élèves, il faut composer cette administration de personnes qui soient présumées, connaître assez les sujets, les travaux et les localités, pour faire de bons choix ; et il est facile d'apercevoir les inconvénients qu'il y aurait à charger le ministre seul de ces nominations.

On objectera, peut-être, que le ministre sera éclairé d'avance par la formation qui aura été faite des classes d'éligibles aux différents grades.

Mais la difficulté reste tout entière ; car il faut décider d'abord, par qui seront formées ou renouvelées ces classes d'éligibles ; il faut exa-

miner ensuite par qui il est plus convenable que le choix soit fait, dans une même classe d'éligibles déjà formée.

Pour convaincre que l'administration centrale des ponts et chaussées ne peut résider dans la volonté seule du ministre, on pourrait raisonner par conséquence de ce qui a déjà été décrété pour les autres administrations relativement aux nominations. La nomination des chefs ou principaux administrateurs a été attribuée au roi, c'est-à-dire au ministre, et la nomination des subordonnés a été attribuée aux chefs de chaque administration.

De même pour les ponts et chaussées, la nomination du premier ingénieur a été attribuée au roi; la nomination des inspecteurs généraux a été attribuée au premier ingénieur et aux inspecteurs généraux; pourquoi donc ces chefs de l'administration n'auraient-ils pas le droit de nommer les subordonnés plus inférieurs?

Il s'agit, en second lieu, d'examiner quel peut être le mode d'avancement dans les ponts et chaussées. Des motifs tirés de la nature même du service des ingénieurs, ne permettent pas d'adopter pour seule base l'ancienneté, ainsi qu'on l'a fait dans presque toutes les autres administrations. Tel homme, avec la capacité nécessaire pour bien suivre un travail comme ingénieur, et sous une direction supérieure, peut n'être pas propre à bien remplir les fonctions d'ingénieur en chef, qui doit diriger en premier les divers travaux de plusieurs départements.

Dans toutes les autres administrations, la capacité est présumée en raison de la pratique; dans les ponts et chaussées, l'aptitude connue et les connaissances théoriques présumées dans un sujet peuvent et doivent influencer sur le choix; il faut donc donner une certaine latitude au choix entre plusieurs sujets du même grade.

Les raisons mêmes qui font sentir la nécessité de cette latitude prouvent qu'il y aurait des inconvénients à laisser le ministre seul arbitre des choix, et qu'au contraire l'on n'aurait à craindre aucun abus en confiant ce choix à l'administration centrale, si cette administration était formée du premier ingénieur et des inspecteurs généraux.

Lorsque les choix seront faits par des personnes de l'art, ceux qui voudront parvenir chercheront

à se faire distinguer par leur capacité; au contraire, si le ministre nommait seul, ses choix pourraient se ressentir, sans qu'il s'en aperçût, des sollicitations particulières, et des secrètes intrigues, pour lesquelles les hommes qui cultivent les sciences et qui sont attachés à leurs devoirs, ont une répugnance invincible.

Il est donc évident que l'administration centrale des ponts et chaussées, chargée par les décrets de la nomination aux emplois, et de juger les motifs de déplacement, ne peut être concentrée dans la main du ministre, à qui il serait inconvenant et dangereux de conférer le pouvoir de nommer et destituer.

L'examen des mesures à prendre pour le passage du régime ancien au régime nouveau conduirait encore à cette conséquence. Les déplacements et tous les changements que ce passage nécessitera ne peuvent être mieux combinés que par le premier ingénieur et les inspecteurs généraux, qui connaissent les talents des personnes actuellement en activité, et les convenances que présentent les localités; ils doivent donc former l'administration centrale avec le ministre.

Il est donc démontré, sous tous les rapports, que le ministre ne peut former seul l'administration centrale des ponts et chaussées.

Du parti que l'Assemblée prendra à ce sujet, dépendent toutes les autres dispositions nécessaires pour compléter l'organisation de cette partie essentielle de l'administration publique; aussi est-ce l'article que j'ai cru devoir traiter avec plus d'étendue dans cet exposé général, dont le but est de faire sentir la nécessité d'admettre plusieurs articles additionnels à la loi, qui ne se trouvent pas dans le projet du 11 juin 1791.

A l'égard des motifs particuliers qui doivent déterminer à adopter chacun des articles additionnels, ils seront plus facilement saisis en les rapprochant de ces articles, en faisant voir la liaison qui règne entre eux et ceux déjà décrétés, et en classant chacun des décrets rendus sur les ponts et chaussées dans l'ordre qui a été constamment suivi pour l'organisation de toutes les autres parties d'administration.

C'est dans ces vues que j'ai l'honneur de soumettre à l'Assemblée nationale le projet de décret suivant :

PROJET DE DÉCRET

comprenant les articles additionnels à la loi du 19 janvier 1791, sur les ponts et chaussées, et leur rapprochement des articles de la loi auxquels ils ont rapport.

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

TITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES, SA FORMATION ET SES FONCTIONS.

Art. 1^{er}.

Il y aura une administration centrale des ponts et chaussées. (*Décrété, art. 1^{er}, tit. I^{er}.*)

Art. 2.

Il y aura un premier ingénieur, garde des plans, projets et modèles, 8 inspecteurs généraux, un premier commis et le nombre de commis nécessaire. (*Décrété, art. 2, tit. I^{er}.*)

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 3.

L'administration centrale des ponts et chaussées sera formée du ministre de l'intérieur, du premier ingénieur et des 8 inspecteurs généraux. (*Article additionnel.*)

Art. 4.

Elle tiendra ses séances à jour fixe au moins une fois par semaine.

Chacun des inspecteurs généraux y fera son rapport sur les objets qui seront compris dans son arrondissement (*); et sur ce rapport, le ministre donnera, sous sa responsabilité, les ordres qu'il jugera convenables. (*Article additionnel.*)

Art. 5.

Cette administration exposera chaque année au Corps législatif :

1^o La situation des travaux de l'intérieur de la France ;

2^o Les motifs d'amélioration de l'agriculture et du commerce, et les raisons d'art qui pourront déterminer à entreprendre des travaux de préférence à d'autres ;

3^o Les considérations propres à faire distinguer les travaux qui, par leur utilité générale, devront être exécutés aux dépens de l'Etat, de ceux qui devront être exécutés sur les fonds particuliers des départements (*) (*Article additionnel.*)

Art. 6.

L'état général des différents travaux énoncés dans l'article précédent et les devis estimatifs qui doivent précéder leur autorisation seront rendus publics par la voie de l'impression, au commencement de chaque session. (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

Art. 3.

Entre autres considérations, il faut observer que l'administration centrale est chargée de la nomination aux places et du jugement des motifs de déplacement ; et que ces fonctions, qui exigent une connaissance des personnes et des localités, ne peuvent être confiées à un seul homme et à un homme qui ne serait pas réputé connaître cette partie.

Art. 4.

(*) Cette mesure garantira de l'inconvénient qu'il y a d'introduire un agent secondaire entre les inspecteurs généraux et le ministre.

Art. 5.

(*) Il pourra s'élever des difficultés ou des doutes sur le choix des travaux à exécuter de préférence ; chaque département pourrait présenter comme plus pressants ceux qui les intéresseraient plus particulièrement. La discussion entre les inspecteurs généraux, qui ne seront attachés spécialement à aucun département, produira une opinion impartiale et l'on n'aura pas à craindre l'influence des sollicitations secrètes, qui opèrent toujours plus fortement lorsque la décision dépend d'un seul homme.

Art. 6.

Il faut éviter de laisser à la charge de l'Etat les travaux qui n'intéressent qu'un seul département. La publicité des demandes mettra le Corps législatif à même de prononcer sur celles qu'il peut accepter et sur celles qu'il doit rejeter.

TITRE II.

ASSEMBLÉE DES PONTS ET CHAUSSÉES, SA FORMATION ET SES FONCTIONS.

Art. 1^{er}.

L'assemblée des ponts et chaussées sera formée du premier ingénieur, des 8 inspecteurs généraux, des ingénieurs en chef, inspecteurs de département et ingénieurs qui seront à Paris ; les ingénieurs n'auront que voix consultative. (*Décreté, art. 3, tit. 1^{er}.*)

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 2.

Les 6 élèves qui auront été reconnus éligibles au grade d'ingénieur pourront assister à l'assemblée des ponts et chaussées ; ils n'auront que voix consultative. (*Article additionnel.*)

Art. 3.

Le ministre de l'intérieur pourra présider à l'assemblée des ponts et chaussées ; en son absence, l'assemblée sera présidée par le premier ingénieur ou par le plus ancien des inspecteurs généraux. (*Article additionnel.*)

Art. 4.

Cette assemblée sera chargée de l'examen de tous les projets généraux de routes dans les différents départements, ainsi que de ceux d'ouvrages d'art en dépendant, de ceux de canaux, de navigation, construction, entretien et réparation des ports de commerce. (*Décreté. Art. 4, tit. 1^{er}.*)

Art. 5.

Cette assemblée, durant les sessions du Corps législatif, se tiendra sous les yeux du comité de l'Assemblée nationale, chargé des ponts et chaussées, lorsqu'il le jugera convenable. (*Décreté. Art. 5, tit. 1^{er}.*)

Art. 6.

Lorsqu'il sera question de travaux qui intéresseront les routes et communications sur les frontières, et les ouvrages à faire dans les ports de commerce où la marine militaire est reçue, les projets seront discutés et examinés dans une assemblée mixte composée de commissaires de l'assemblée des ponts et chaussées et de commissaires du corps du génie. Le résultat de cet examen sera porté aux comités militaire et des ponts et chaussées de l'Assemblée nationale réunis, et il sera statué ce qu'il appartiendra sur le rapport de ces deux comités, par le Corps législatif. (*Décreté. Art. 6, tit. 1^{er}.*)

Art. 7.

Les projets de routes, canaux et ports de commerce, qui seront présentés comme devant être exécutés aux dépens de l'Etat, à raison de leur utilité générale ; les projets qui intéresseront plusieurs départements, après avoir été examinés et approuvés par l'assemblée des ponts et chaussées, seront présentés par le ministre de l'intérieur au comité de l'Assemblée nationale chargé des ponts et chaussées, et il sera statué ce qu'il appartiendra, sur le rapport de ce comité, par le Corps législatif (*). (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

Art. 2.

L'usage de l'école est de désigner comme premiers éligibles les 6 élèves qui ont obtenu le plus de succès dans les concours. On les appelait *gradués* ; ils ne diffèrent des ingénieurs qu'en ce qu'ils attendent les premières places vacantes, qui leur sont assurées de préférence. Il y a autant et peut-être plus de convenance d'appeler ces 6 élèves à l'assemblée des ponts et chaussées que les ingénieurs, que leur mission éloigne ordinairement de la capitale.

Art. 3.

L'assemblée des ponts et chaussées ne doit pas être présidée par un agent secondaire du ministre, qui n'est pas réputé avoir des connaissances de l'art et qui pourrait gêner la discussion des projets ; il serait encore plus inconvenant de la faire présider par un commis.

Art. 7.

(*) Le ministre ne peut être établi juge des contestations qui pourraient s'élever pour l'admission des projets, non plus que sur le fait de savoir s'ils intéresseront un ou plusieurs départements. D'un autre côté, la nécessité étant reconnue d'établir une distinction entre l'administration centrale et l'assemblée des ponts et chaussées, il

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 8.

Chacun des 8 inspecteurs généraux sera attaché à un certain nombre de départements; ils seront tenus tous les ans de visiter, d'inspecter les travaux qui s'y feront, de soumettre le résultat de leur examen aux directoires de département, et d'en rendre un compte général à l'assemblée des ponts et chaussées. (*Décreté. Art. 7, tit. 1^{er}.*)

Art. 9.

Les inspecteurs généraux seront attachés successivement à l'un des 8 arrondissements, pendant l'espace de 2 années. (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

faut que les décisions de cette assemblée sur les questions d'art ne puissent être changées par l'administration centrale.

Art. 9.

Pour que les inspecteurs généraux puissent bien juger de l'ensemble des travaux de la France, il faut qu'ils en parcourent successivement toutes les parties. Cette disposition est des plus nécessaires pour procurer aux inspecteurs généraux les connaissances propres à éclairer leur choix dans l'avancement des ingénieurs. Elle prévient un abus par lequel les inspecteurs généraux les plus favorisés seraient attachés continuellement aux départements les plus agréables. Enfin, les inspecteurs généraux étant rapporteurs dans l'administration centrale, il faut prévenir les inconvénients des liaisons que la continuité pourrait rendre trop intimes,

TITRE III.

FONCTIONS DES INGÉNIEURS EN CHEF, INSPECTEURS ET INGÉNIEURS EN EXERCICE DANS LES DÉPARTEMENTS.

Art. 1^{er}.

Les fonctions ci-devant commises aux ingénieurs en chef seront dans la suite exercées sous ce titre ou sous celui d'inspecteur des ponts et chaussées, avec cette différence que la surveillance de l'ingénieur en chef s'étendra sur 3 ou 4 départements, et celle de l'inspecteur sur 2 ou 3 au plus. (*Décreté. Art. 2, titre II.*)

Art. 2.

Le département de la Corse aura son inspecteur particulier des ponts et chaussées. (*Article additionnel.*)

Art. 3.

Le nombre des ingénieurs en chef et inspecteurs, les départements de leurs arrondissements et le lieu de leur résidence, seront fixés conformément au tableau qui sera annexé au présent décret. (*Article additionnel.*)

Art. 2.

La Corse ne peut se lier avec aucun autre département pour être inspectée par un même employé.

Art. 3.

Les ingénieurs en chef et inspecteurs devant être payés sur les fonds du Trésor public, il faut que leur nombre soit fixé par un décret. L'assemblée des ponts et chaussées, dans son mémoire du 6 juillet 1791, a fait sur la distribution des départements en arrondissements les observations qui suivent :

« La surveillance des 4 départements a présenté de grandes difficultés. On a cru en conséquence devoir adopter le *minimum* du décret pour la formation des arrondissements des ingénieurs. Il résulte du tableau qui a été dressé provisoirement à ce sujet, qu'il y aurait pour tout le royaume 12 arrondissements de chacun 3 départements, qui seraient confiés à des ingénieurs en chef,

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

Art. 4.

Les fonctions ci-devant commises aux sous-ingénieurs, dont la dénomination est supprimée, seront désormais exercées sous le titre d'ingénieur. Il y en aura 1 au moins, sous les ordres de chaque département, qui sera tenu de le payer; il y en aura plus si le département le demande et veut en faire les frais. (*Décreté. Art. 1, tit. II.*)

Art. 5.

Les travaux de chacun des arrondissements seront exécutés sous la surveillance des administrations de département, et sous la direction des ingénieurs en chef, ou inspecteurs desdits arrondissements. (*Article additionnel.*)

Art. 6.

Lorsque des travaux extraordinaires, autorisés par le Corps législatif dans un arrondissement, ne permettront pas à l'ingénieur en chef ou inspecteur, de veiller seul à l'exécution de ces travaux, le ministre pourra lui ajoindre momentanément des ingénieurs, sur la demande des administrations de département et d'après l'avis de l'administration centrale des ponts et chaussées. (*Article additionnel.*)

Art. 7.

Les ingénieurs seront subordonnés à l'ingénieur en chef ou inspecteur de l'arrondissement, en tout ce qui concernera la direction des travaux. (*Article additionnel.*)

Art. 8.

Les ingénieurs pourront être déplacés par les assemblées de département, mais après avoir informé l'administration centrale des raisons qui motiveront le déplacement. (*Décreté. Art. 6, tit. II.*)

Art. 9.

Les ingénieurs qui, sur la demande des départements où ils étaient en exercice, auront été déplacés pour des motifs de convenance, ou pour le bien du service, seront replacés par l'administration centrale dans d'autres départements. (*Article additionnel.*)

Art. 10.

Ceux dont le déplacement serait demandé pour cause d'infraction des réglemens, ne pourront être destitués de leur grade, qu'après avoir été jugés sur mémoires respectifs par l'administration centrale des ponts et chaussées. (*Article additionnel.*)

qu'il y en aurait 23 de chacun 2 départements, dont seraient chargés un pareil nombre d'inspecteurs; et qu'enfin la Corse formerait l'arrondissement d'un inspecteur. »

Art. 5.

S'il était permis, comme le propose le projet d'articles additionnels du 11 juin, de faire diriger les travaux par un ingénieur en chef, autre que l'ingénieur en chef de l'arrondissement, il en résulterait des complications dans le service et peut-être de fâcheuses contrariétés.

Art. 6.

S'il se trouve dans un arrondissement des travaux à exécuter aux dépens de l'Etat, et que l'ingénieur en chef ou inspecteur ne puisse les diriger seul; il suffira de lui donner, pour adjoints, des ingénieurs, qui réunissent l'expérience à la théorie, sauf à décider, suivant l'exigence des cas, si ces ingénieurs adjoints doivent être payés sur les fonds des départements ou sur les fonds de l'Etat: ainsi qu'on l'expliquera dans le titre de la répartition des fonds. (*Art. 6, tit. VI.*)

Art. 7.

Que les ingénieurs soient chargés des travaux qui seront exécutés sur les fonds particuliers des départements ou aux dépens de l'Etat, il n'est pas moins nécessaire de charger l'ingénieur en chef ou inspecteur de l'arrondissement, de l'inspection de ces travaux. Il est évident qu'il y aurait des inconvénients à établir dans un même département deux branches de direction, entièrement indépendantes l'une de l'autre.

Art. 9.

Il est juste que les départements puissent obtenir le déplacement des ingénieurs, pour le bien du service ou pour des motifs de convenance; mais dans ce cas, ils ne doivent pas être destitués.

Art. 10.

L'infraction des réglemens tiendra à des causes qui concernent les travaux d'art; les départements, faute de les connaître, pourraient prononcer une décision injuste, avec la meilleure intention de faire un acte de justice.

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

TITRE IV.

ETABLISSEMENT DE L'ÉCOLE GRATUITE ET NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Art. 1^{er}.

Il y aura une école gratuite et nationale des ponts et chaussées. (*Décrété. Art. 1^{er}, titre III.*)

Art. 2.

Cette école sera dirigée par le premier ingénieur, sous lui sera un inspecteur. (*Décrété. Art. 2, titre III.*)

Art. 3.

Il y aura un enseignement permanent; les places de professeurs continueront d'être remplies par des élèves, qui, après des concours et des examens, lesquels seront déterminés par un règlement particulier, seront jugés les plus dignes de cet emploi. (*Décrété. Art. 3, titre III.*)

Art. 4.

Les professeurs seront au nombre de 5. (*Article additionnel.*)

Art. 2.

Il avait été proposé en juin, novembre et décembre 1790, d'établir 2 inspecteurs de l'école sous le premier ingénieur, comme le propose de nouveau le projet d'articles additionnels.

L'Assemblée rejeta cette proposition le 31 décembre 1790, après une discussion dans laquelle ceux qui désiraient 2 inspecteurs firent valoir toutes les considérations que l'on rappelle aujourd'hui : n'y ayant pas de nouveaux motifs, il n'y a pas lieu de revenir sur le décret.

Art. 4.

Les professeurs de l'école devant être payés aux dépens de l'Etat, il faut que leur nombre soit fixé par un décret : ils étaient au nombre de 9 d'après l'ancien règlement. Les élèves, dans le projet de règlement qu'ils ont présenté aux comités de l'Assemblée nationale, chargés des ponts et chaussées, ont proposé de réduire ce nombre à 5. L'assemblée des ponts et chaussées a exprimé son approbation de cette réduction, lorsque ce projet lui a été présenté par les 6 commissaires des élèves. Outre les connaissances de physique, de minéralogie et d'histoire naturelle que les élèves se procurent dans les cours publics, les autres parties nécessaires à leur instruction sont réparties entre les 5 professeurs, dans ce projet de règlement, de la manière suivante :

1° L'architecture civile, le dessin de la carte, de la figure, de l'ornement, du paysage et de tout ce qui peut contribuer à la netteté des projets ;

2° Les éléments d'algèbre, de géographie et de trigonométrie, appliqués au nivellement et calculs des terrasses, à la levée des plans et aux toisés de toute espèce ;

3° Les sections coniques, appliquées au trait de la coupe des pierres et de la charpente ;

4° Le calcul différentiel et intégral, la mécanique, appliqués à la construction des ponts et des machines ;

5° L'hydrodynamique et les applications à la construction des digues, jetées et écluses ;

Art. 5.

60 élèves seront admis à cette école : 20 dans

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

la première classe, 20 dans la seconde, 20 dans la troisième. (*Décreté. Art. 4, titre III.*)

Art. 6.

Tous les ans, les élèves de chacune de ces classes seront soumis à un concours et à des examens au jugement du premier ingénieur et des inspecteurs généraux qui se trouveront à Paris. (*Décreté, art. 8, tit. III.*)

Art. 7.

Les 2 élèves qui auront obtenu dans ces concours le plus de succès en architecture hydraulique, seront envoyés sur les constructions hydrauliques des pays étrangers pour en rapporter les détails à l'école. (*Article additionnel.*)

Art. 8.

Les élèves qui seront envoyés sur les travaux dans l'intérieur de la France seront subordonnés aux ingénieurs en chef, inspecteurs et ingénieurs chargés de la direction des travaux ; ils pourront être déplacés par les assemblées de département, dans les formes réglées pour le déplacement des ingénieurs (*) (*Article additionnel.*)

Art. 9.

Sur l'avis motivé de l'assemblée des ponts et chaussées, l'administration pourra renvoyer les sujets qui seraient incapables ou qui ne suivraient pas avec application les exercices de l'école. (*Décreté. Art. 10, tit. III.*)

Art. 10.

L'établissement de l'école sera fixé à portée des cours publics nécessaires à l'instruction des élèves. Outre les salles d'étude, il comprendra le logement du premier ingénieur, de l'inspecteur de l'école, les salles nécessaires à l'assemblée des ponts et chaussées et les bureaux d'expédition des mémoires et rapports sur les travaux d'art. (*Article additionnel.*)

Art. 7.

Cet usage établi par les anciens règlements a été observé jusques à la Révolution. Les élèves étaient envoyés sur les travaux hydrauliques en Angleterre, en Hollande, etc., où ils levaient les plans et les détails des travaux. C'était un grand moyen d'émulation et qui procurait une collection complète pour l'instruction de tous les autres élèves. C'est ainsi que l'on s'est procuré un grand nombre de plans et de modèles, déposés dans la galerie de l'école, et que les élèves consultent fréquemment et utilement.

Art. 8.

(*) Le mode de déplacement des élèves envoyés sur les travaux doit être le même que celui adopté pour les ingénieurs, art. 6, tit. II de la loi. Le projet d'articles additionnels du 11 juin est inconséquent, en ce qu'il propose une somme différente pour le déplacement des élèves.

Art. 10.

La nature de l'organisation de l'école, ainsi qu'on l'a expliqué article 4, exige que les élèves soient à portée de suivre les cours publics de physique, de minéralogie et d'histoire naturelle. S'ils s'en trouvent trop éloignés, ils ne pourront profiter de cette ressource qu'en perdant beaucoup de temps en courses continuelles. Le premier ingénieur-directeur de l'école étant dépositaire des plans et modèles des travaux de l'intérieur de la France, il faut placer à côté de lui les bureaux nécessaires aux expéditions de ces plans, qui sont souvent demandés par les départements.

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

TITRE V.

MODE D'AVANCEMENT AUX DIFFÉRENTS GRADES.

Art. 1^{er}.

Le premier ingénieur sera pris parmi les inspecteurs généraux et nommé par le roi. (*Décrété. Art. 11, tit. 1^{er}.*)

Art. 2.

Les inspecteurs généraux seront pris parmi les ingénieurs en chef du département, et nommés au scrutin par le premier ingénieur et les inspecteurs généraux. (*Décrété. Art. 12, tit. 1^{er}.*)

Art. 3.

Les ingénieurs en chef, inspecteurs et ingénieurs seront nommés par l'administration des ponts et chaussées. (*Décrété. Art. 5, tit. II.*)

Art. 4.

Les ingénieurs en chef seront pris parmi les inspecteurs, les inspecteurs parmi les ingénieurs, et les ingénieurs parmi ceux des élèves qui auront été déclarés éligibles. (*Article additionnel.*)

Art. 5.

Il y aura un nombre fixe d'éligibles aux grades d'ingénieur en chef, d'inspecteur et d'ingénieur; ces éligibles seront nommés au scrutin par le premier ingénieur et les 8 inspecteurs généraux, dans les 3 premiers mois de chaque année. (*Article additionnel.*)

Art. 6.

Au moment où les places seront vacantes, ceux des membres de l'administration qui seront à Paris, choisiront parmi les éligibles ceux qui doivent les remplir; de manière que ceux qui auront été désignés éligibles à une promotion, soient placés avant ceux qui n'auront été déclarés éligibles qu'à la promotion suivante. (*Article additionnel.*)

Art. 7.

L'inspecteur de l'école sera appelé aux délibérations où il s'agira de choisir entre les élèves éligibles au grade d'ingénieur. (*Article additionnel.*)

Art. 8.

Les éligibles aux grades d'ingénieur en chef et d'inspecteur seront pris parmi ceux qui, par leur activité dans le service, auront obtenu le suffrage des administrations de département, et l'approbation de l'administration des ponts et chaussées, par leurs succès dans la direction des

Art. 3.

Cet article avait une seconde partie, relative aux ingénieurs des pays d'États; elle est reportée au titre septième, qui comprend les dispositions résultant du passage de l'ancien régime au nouveau.

Art. 4.

Il faut éviter que des protégés s'avancent sans passer par les différents grades, ce qui est arrivé quelquefois.

Art. 5.

Il peut arriver que les places viennent à vaquer durant l'été, et dans le temps que l'on appelle *le temps des campagnes*. A cette époque, une partie des inspecteurs généraux voyagent. Ils ne pourraient pas contribuer tous à la nomination aux places, si les éligibles n'étaient pas désignés d'avance et hors le temps des campagnes.

Art. 6.

Sans cette précaution, il pourrait arriver qu'un sujet déclaré éligible restât toujours éligible sans jamais avancer.

Art. 7.

L'inspecteur de l'école, connaissant plus particulièrement les élèves, sera à même d'éclairer le choix entre les éligibles. Il importe d'ailleurs, pour le bien de la surveillance de l'école, que cette place soit investie de toutes les marques de considération possibles, aux yeux des élèves.

Art. 8.

Pour attacher les ingénieurs en même temps aux administrations de département et à l'administration centrale des ponts et chaussées, il faut que leur avancement dépende en partie du suffrage de ces administrations. Les départements jugeront de leur zèle et de leur activité dans le

ARTICLES PROPOSÉS.

travaux. Le suffrage des administrations de département sera aussi un motif de préférence entre les ingénieurs en chef, pour être nommés au grade d'inspecteur général. (*Article additionnel.*)

Art. 9.

Les éligibles au grade d'ingénieur seront ceux des élèves, qui par leur assiduité au travail et leurs succès dans les concours, auront obtenu le plus de degrés, dans la forme qui sera fixée par le règlement de l'école. (*Article additionnel.*)

Art. 10.

Les ingénieurs qui, sur la demande des administrations de département, seront adjoints aux ingénieurs en chef ou inspecteurs de département, pour la direction des travaux extraordinaires, seront choisis par l'administration des ponts et chaussées, parmi les éligibles au grade d'inspecteur. (*Article additionnel.*)

Art. 11.

L'inspecteur de l'école sera nommé au scrutin par le premier ingénieur et les huit inspecteurs généraux. Il sera pris parmi les ingénieurs en chef et inspecteurs de département ; il concourra avec les ingénieurs en chef pour le grade d'inspecteur général. (*Article additionnel.*)

Art. 12.

Les professeurs seront nommés au scrutin par les élèves qui doivent suivre les leçons ; ils seront pris parmi ceux qui auront eu des succès dans les parties qu'ils auront à professer.

Le même élève ne pourra être nommé plus de deux fois de suite pour professer un même sujet, à moins qu'il ne s'en trouve pas d'autres qui réunissent les conditions d'éligibilité. (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

service. L'administration des ponts et chaussées jugera de leur succès dans la direction des travaux.

Art. 9.

Pour éviter l'arbitraire dans l'avancement progressif des élèves à l'école, l'usage est d'accorder un certain nombre de degrés pour chacune des connaissances acquises, et la forme de ces degrés détermine l'avancement dans les classes ; mais la forme des concours peut être susceptible de modifications, c'est à l'assemblée des ponts et chaussées à juger la plus convenable.

Art. 10.

La disproportion considérable qui existera entre le nombre des ingénieurs en chef ou inspecteurs et celui des ingénieurs, éteindrait l'émulation parmi les ingénieurs, s'ils n'avaient aucun espoir d'avancement avant de passer au nouveau grade d'inspecteur.

Le grade d'inspecteur, qui a été conservé dans la séance du 16 décembre 1790, excitait autrefois cette émulation parmi les ci-devant sous-ingénieurs, parce que ces inspecteurs, qui étaient compris dans la classe des sous-ingénieurs, étaient les seuls éligibles au grade d'ingénieur en chef, et qu'ils jouissaient d'un quart de plus d'appointements que les sous-ingénieurs.

L'Assemblée nationale, en transportant ce grade dans la classe des ingénieurs en chef, y a excité une émulation continuelle ; mais il reste à remplir le même but dans la classe des ingénieurs, et l'on y parviendrait évidemment en adoptant que les éligibles au grade d'inspecteur seraient nommés de préférence pour diriger les travaux extraordinaires à exécuter sous la direction des ingénieurs en chef ou inspecteurs d'arrondissements.

Ce n'est pas un nouveau grade à créer, c'est une utile application des vues de l'Assemblée.

Art. 11.

La place d'inspecteur de l'école est une des plus importantes. Elle exige un homme qui réunisse aux connaissances de l'art, les qualités nécessaires pour bien diriger un grand nombre de jeunes gens ; il convient donc que le nombre des éligibles soit assez considérable pour que l'administration puisse faire le meilleur choix possible.

Art. 12.

Les places de professeur devant être remplies par des élèves, les leçons seront suivies avec d'autant plus d'intérêt, que l'élève professeur réunira, aux connaissances nécessaires, l'estime et l'amitié de ses camarades.

Les chefs de l'école, juges des succès dans les concours, déclarent par là les éligibles ; il conviendrait donc de laisser ensuite aux élèves le droit de choisir entre les éligibles.

L'utilité de cette disposition avait été reconnue par M. Péronnet, premier ingénieur et directeur de l'école, et dans le cas où l'Assemblée nationale n'aurait pas prononcé sur le mode d'avancement, il avait proposé à l'assemblée des ponts et chaussées de laisser aux élèves la nomination des professeurs parmi ceux qui auraient eu des succès.

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 13.

Les élèves les plus avancés dans les classes seront envoyés de préférence sur les travaux par l'administration centrale, sur l'avis de l'assemblée des ponts et chaussées. (*Article additionnel.*)

Art. 14.

Les élèves seront choisis dans les 83 départements parmi les sujets qui, au jugement de l'ingénieur et de deux commissaires des directoires, auront concouru sur différents objets élémentaires, lesquels seront indiqués dans un règlement particulier. (*Décreté. Art. 5, tit. III.*)

Art. 15.

Les ouvrages des différents concours seront tous adressés, par l'ingénieur en chef ou inspecteur, auquel correspondra chaque département, à l'administration centrale, à une époque déterminée; et, sur l'avis de l'assemblée des ponts et chaussées, les places vacantes seront données à ceux qui en seront jugés les plus dignes. (*Décreté. Art. 6, tit. III.*)

Art. 16.

Les détails relatifs à l'exécution des travaux, la nature des fonctions des différents grades, la police intérieure de l'école, les formalités, soit pour l'avancement et le déplacement, seront fixés dans un règlement particulier, qui sera fait par le pouvoir exécutif, d'après l'avis de l'administration centrale, et sur la proposition de l'assemblée des ponts et chaussées. (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

Art. 13.

Par l'organisation de l'école, les élèves les plus avancés dans les classes sont les plus instruits; ils doivent donc être envoyés de préférence sur les travaux. D'un autre côté, les élèves les plus avancés sont ceux qui ont déjà fait le plus de sacrifices pour leur instruction; il paraît juste qu'ils en soient dédommagés.

Art. 15.

Les fonctions d'ingénieur en chef devant être exercées aussi sous le titre d'inspecteur, c'est par inadvertance, sans doute, que l'on n'a pas indiqué dans la loi le grade d'inspecteur; il convient de l'y rétablir.

Art. 16.

Une instruction a déjà été faite concernant le service des ponts et chaussées. Elle a été rédigée dans un moment où l'on faisait résider l'administration centrale dans la volonté d'un seul homme. Les élèves ont soumis à l'assemblée des ponts et chaussées un règlement en exécution de la loi sur l'organisation de l'école, et l'on n'a pris, depuis 3 mois, aucun parti à ce sujet. Il est donc nécessaire de fixer le pouvoir qui pourra proposer les règlements, sauf la ratification du ministre. Le grand nombre de questions d'art qui se trouvent liées aux règlements à faire, en exécution de la loi sur les ponts et chaussées, paraissent exiger que l'initiative des règlements soit laissée à l'assemblée des ponts et chaussées.

TITRE VI.

DE LA RÉPARTITION DES FONDS DESTINÉS AUX PONTS ET CHAUSSEES, DES APPOINTEMENTS ET TRAITEMENTS.

Art. 1^{er}.

Le ministre de l'intérieur ordonnera seul, sous sa responsabilité, le payement des fonds accordés par le Corps législatif pour les travaux qui seront exécutés aux dépens de l'Etat, ainsi que des sommes allouées pour les autres parties du service des ponts et chaussées. Il en surveillera l'emploi.

Le compte de ces dépenses sera rendu public chaque année par la voie de l'impression. (*Article additionnel.*)

Art. 2.

Les appointements du premier ingénieur seront de 10,000 livres.

Art. 1^{er}.

Le ministre seul est responsable de l'emploi des fonds de son département; lui seul doit en surveiller l'emploi. Les fonctions de l'administration des ponts et chaussées doivent se borner à éclairer le ministre, lorsqu'il s'agira de prononcer sur diverses questions d'art ou tenant à l'art.

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

Les appointements de chacun des inspecteurs généraux seront de 8,000 livres. (*Décrété. Art. 9, tit. 1^{er}.*)

Art. 3.

Il sera alloué, chaque année, la somme de 40,000 livres, pour les frais de voyage des inspecteurs généraux. (*Décrété. Art. 10, tit. 1^{er}.*)

Art. 4.

Les appointements de l'ingénieur en chef seront de 5,000 livres. (*Décrété. Art. 3, tit. II.*)

Les appointements des inspecteurs seront de 4,000 livres.

Les appointements des ingénieurs, de 2,400 livres. (*Décrété. Art. 4, tit. II.*)

Art. 5.

Les appointements des ingénieurs en chef et des inspecteurs seront payés par le Trésor public; ceux des ingénieurs par les départements. (*Décrété. Art. 4, tit. II.*)

Art. 6.

Les ingénieurs qui seront choisis parmi les éligibles au grade d'inspecteur, pour aider les ingénieurs en chef, ou inspecteurs d'arrondissements, dans la direction des travaux extraordinaires autorisés par le Corps législatif, seront payés sur les fonds destinés à ces travaux.

Ils seront appointés à raison de 3,000 livres par année, pendant le temps où ils seront en activité sur ces travaux, et jusqu'au temps où ils seront remis en activité sur des travaux ordinaires (*). (*Article additionnel.*)

Art. 7.

Les appointements de l'inspecteur de l'école seront de 4,200 livres. (*Décrété. Art. 2, tit. III.*)

Art. 8.

Les appointements des professeurs de l'école seront de 1,200 livres, y compris ceux qu'ils auront déjà en qualité d'élèves. (*Décrété. Art. 3, tit. III.*)

Art. 9.

Chaque élève de la première classe aura la somme annuelle de 500 livres.

Chaque élève de la seconde classe aura une somme annuelle de 400 livres; et chaque élève de la troisième classe aura une somme annuelle de 300 livres. (*Décrété. Art. 7, tit. III.*)

Art. 10.

Les deux élèves qui seront envoyés sur les constructions hydrauliques des pays étrangers, pour en rapporter les détails à l'école, auront 1,500 livres pour leur année de voyage, en sus du traitement qu'ils auront de l'école. (*Article additionnel.*)

Art. 6.

(*) Les ingénieurs ont 2,400 livres d'appointements; c'est 600 livres d'augmentation par année, pour le temps pendant lequel les éligibles au grade d'inspecteur seront en activité de service comme adjoints aux ingénieurs en chef ou inspecteurs d'arrondissements.

Les travaux extraordinaires exigent des soins beaucoup plus continus de la part de l'ingénieur et des déplacements coûteux; une augmentation d'appointements est donc nécessaire. Elle excitera l'émulation qu'il est important d'établir dans la classe des ingénieurs, qui se trouve privée du grade d'inspecteur, qu'elle avait, et que les décrets ont reporté dans la classe des ingénieurs en chef.

Art. 10.

Les élèves envoyés sur les travaux hydrauliques ont des dépenses considérables à faire pour prendre le relevé de ces travaux. D'ailleurs, ils sont obligés d'entreprendre des voyages longs et coûteux; ils convient donc qu'ils aient alors un traitement approchant de celui des ingénieurs, qui est fixé à 2,400 livres.

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 11.

Les élèves qui seront envoyés sur les travaux, dans l'intérieur de la France, auront 120 livres d'appointements par mois, en sus du traitement qu'ils auront de l'école, à dater de leur arrivée sur ces travaux, et 30 sous par lieue, pour se rendre au chef-lieu de leur destination, ainsi que pour leur retour à l'école.

L'augmentation d'appointements et les frais de voyage seront payés sur les fonds destinés à ces travaux. (*Article additionnel.*)

Art. 12.

Il sera alloué, chaque année, la somme de 8,000 livres pour les dépenses de l'école et la distribution annuelle des prix.

L'état détaillé de ces dépenses sera soumis tous les ans à l'Assemblée nationale. (*Décreté.* Art. 10, tit. III.)

Art. 13.

Les frais de bureau et appointements des employés seront de 30,000 livres. (*Décreté.* Art. 8, tit. III.)

Art. 14.

L'état de distribution de cette somme sera soumis tous les ans à l'Assemblée nationale par l'administration centrale des ponts et chaussées. (*Article additionnel.*)

Art. 15.

Il sera alloué chaque année la somme de 8,000 livres, pour le loyer de l'établissement de l'école et des bureaux. (*Article additionnel.*)

Art. 16.

Trois années d'études préliminaires à l'admission au grade d'ingénieur compteront aux fonctionnaires de tout grade attachés au service des ponts et chaussées, pour obtenir les récompenses accordées à l'ancienneté.

Les pensions ou retraites leur seront accordées, à raison des appointements du grade où ils seront en activité au moment de leur retraite,

OBSERVATIONS.

Art. 11.

Les élèves envoyés sur les travaux ont les mêmes dépenses à faire que les ingénieurs; elles sont pour eux d'autant plus considérables, qu'ils sont obligés à un déplacement momentané. Si les ingénieurs ont obtenu 200 livres par mois d'appointements, ce ne serait pas trop accorder aux élèves que de leur donner 120 livres, indépendamment du traitement de l'école.

À l'égard des frais de voyage pour se rendre au lieu de la destination, ils doivent être payés en sus des appointements et en proportion des distances. Car le voyage de ceux qui iront dans les départements des Pyrénées sera plus coûteux que le voyage de ceux qui seront envoyés dans le département de Paris, ou dans les départements voisins.

Art. 14.

C'est un principe constamment admis par l'Assemblée nationale, que la répartition des sommes allouées pour frais de bureau doit être soumise à la ratification du Corps législatif; on démontrera titre VII, art. 13, les inconvénients qui sont déjà résultés de la répartition arbitraire de cette somme, depuis le 1^{er} janvier 1791.

Art. 15.

L'établissement de l'école fixé anciennement rue de la Perle, coûtait 3,500 livres de loyer. Il comprenait outre les salles d'étude, le logement du premier ingénieur-directeur de l'école, d'un directeur adjoint et d'un inspecteur. Les bureaux en étaient séparés et coûtaient 1,200 livres de loyer.

L'établissement actuel situé, rue Saint-Lazare, qui comprend les bureaux, coûte 16,000 livres, y compris 7,000 que l'intendant a avoué s'être chargé de payer. Le loyer à la charge de l'Etat, est donc de 12,600 livres, et il n'y a pas de logement pour le premier ingénieur. Une somme de 8,000 livres est reconnue suffisante pour placer convenablement tout ce qui a rapport à l'administration centrale des ponts et chaussées.

Art. 16.

Toutes ces bases sur les pensions ou retraites ont été déjà adoptées par l'Assemblée nationale pour le génie militaire. Le service des ingénieurs

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

pourvu qu'ils aient exercé l'espace de deux années au moins dans ce grade. (*Article additionnel.*)

des ponts et chaussées est moins périlleux, mais beaucoup plus continu, que celui des ingénieurs militaires.

Il est juste d'établir une uniformité de principes pour les ingénieurs destinés à faire fleurir l'agriculture et le commerce; et pour ceux qui seront chargés de veiller à la défense de l'État.

TITRE VII.

DISPOSITIONS POUR LE PASSAGE DE L'ANCIEN RÉGIME A LA NOUVELLE ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Art. 1^{er}.

La direction des travaux connus sous le nom de turcies et levées sera soumise à l'inspection des ingénieurs en chef ou inspecteurs de départements dans l'arrondissement desquels ces travaux s'exécuteront.

L'inspecteur général chargé ci-devant de l'examen de ces travaux sera attaché à l'un des 8 arrondissements, qui comprendront la totalité des départements. (*Article additionnel.*)

Art. 1^{er}.

Les turcies et levées, c'est-à-dire les travaux qui s'exécutent sur les bords et dans le lit de la Loire, pour faciliter la navigation et pour garantir d'inondations les pays qu'elle traverse, formaient autrefois une classe de travaux particuliers.

Un inspecteur général, 3 ingénieurs en chef, et 6 sous-ingénieurs étaient uniquement attachés à ces travaux. Ils n'avaient rien à voir sur ceux qui s'exécutaient dans les environs de la rivière, pas même sur la construction des ponts qui la traversaient. Il fallait 2 inspecteurs généraux pour faire l'inspection des travaux d'un même arrondissement. Un ingénieur en chef ne pouvait s'occuper d'un travail qui s'exécutait sous ses yeux.

Si les travaux de la Loire exigent des secours toujours prêts, il suffira d'y placer, comme il a été pratiqué jusqu'à présent, un certain nombre d'ingénieurs uniquement occupés de la direction de ces travaux.

Mais il faut que l'ingénieur en chef ou l'inspecteur de l'arrondissement ait la direction immédiate et supérieure. C'est le seul moyen de corriger le vice qui résultait de la multiplicité des directeurs en chef dans un même arrondissement.

Il convient donc aussi que les inspecteurs généraux, dont les arrondissements se trouvent traversés par la Loire, soient chargés d'inspecter les travaux exécutés sur cette rivière, comme tous autres travaux qui s'exécuteront dans ces arrondissements.

Art. 2.

Les départements traversés par la Loire et ceux qui comprennent plus de 3 ports de commerce compteront pour 2 départements dans la division en arrondissements. (*Article additionnel.*)

Art. 2.

En réunissant les travaux des turcies et levées à ceux des ponts et chaussées, pour les soumettre à l'inspection d'un même ingénieur en chef ou inspecteur d'arrondissement, on double le service. Il est à remarquer que la Loire est la seule rivière de France qu'on est obligé de maintenir entre des digues, pour éviter les dégâts des inondations.

Les travaux des levées et les balisages, qui ont pour but de faciliter la navigation, ne sont pas des travaux extraordinaires et momentanés; ils exigent un soin continu. L'ingénieur qui aura la surveillance en chef de 2 départements traversés par la Loire aura donc autant d'occupation que celui qui aurait la surveillance de 3 ou 4 départements, comprenant les seuls travaux des ponts et chaussées.

Il y a même raison pour les départements qui comprennent plusieurs ports de commerce. Ces

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 3.

Les places d'ingénieurs en chef, créées par la nouvelle organisation, seront remplies par les ingénieurs en chef actuellement en activité, soit dans les turcies et levées, soit dans les ci-devant pays d'Etat, soit en Corse, soit dans les ci-devant pays d'élection, qui ont le plus d'ancienneté de service dans ce grade.

Ils seront seuls éligibles au grade d'inspecteur général. (*Article additionnel.*)

Art. 4.

Les ingénieurs en chef actuellement en exercice sur les turcies et levées, sur les ports de commerce et sur les travaux extraordinaires, que leur ancienneté de service dans ce grade n'appellerait pas aux places d'ingénieurs en chef à 3 ou 4 départements, continueront à diriger ces travaux en chef jusqu'à ce qu'ils puissent être placés dans un des arrondissements d'inspecteur. Ils en auront le grade et seront payés de leurs appointements sur les fonds destinés à ces travaux. (*Article additionnel.*)

Art. 5.

Ceux des anciens inspecteurs qui redescendront au grade d'ingénieur conserveront leur éligibilité au grade d'inspecteur de département, selon l'ancienneté de leur promotion. (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

Art. 3.

travaux ont été réunis aux ponts et chaussées successivement en 1760, 1762, 1775, 1785 et 1786. On a été obligé d'y employer constamment, depuis ce temps-là, des ingénieurs en chef autres que les ingénieurs en chef qui étaient chargés de la direction des ponts et chaussées des mêmes arrondissements; inconvénient qu'il faut éviter pour l'avenir.

Le décret qui a divisé les ingénieurs en chef en 2 classes exige qu'il soit déclaré quels seront ceux qui formeront la 1^{re} classe et qui auront la direction des travaux de 3 ou 4 départements, tous les ingénieurs en chef ayant obtenu ce grade en vertu de leurs capacités. S'il y a actuellement à faire quelque distinction entre eux, ce qui devient inévitable, cette distinction ne peut être déterminée que par l'ancienneté du service dans le grade d'ingénieur en chef. Toute autre mesure prêterait à l'arbitraire.

Il ne conviendrait pas de donner aux ingénieurs en chef actuels, qui descendront au grade d'inspecteurs de département, le droit d'éligibilité au grade d'inspecteur général, sans passer par le grade d'ingénieur en chef, soit parce que c'est assez de 12 à 13 éligibles pour les places à vaquer dans les 8 inspections générales, soit parce qu'il faut donner aux inspecteurs un motif d'émulation qu'ils trouveront dans le désir de remplir l'une des 12 à 13 places d'ingénieurs en chef, soit encore parce qu'il faut conserver aux ingénieurs en chef le motif d'émulation qui deviendrait illusoire s'il y avait un grand nombre de concurrents, soit enfin parce qu'il est dans l'ordre des convenances que l'ingénieur qui a passé de la direction des travaux d'un département à la direction des travaux de 2 départements, passe aussi par la direction des travaux de 3 ou 4 départements avant d'arriver à l'inspection de 10 départements.

Art. 4.

Les travaux extraordinaires qui s'exécutent en ce moment pourraient éprouver des accidents si les ingénieurs, qui en ont la direction en chef, étaient trop précipitamment déplacés. Il convient de laisser à l'administration centrale le temps nécessaire pour placer dans les nouveaux arrondissements les ingénieurs en chef actuellement en exercice sur ces travaux.

Art. 5.

Il y avait autrefois 60 places d'inspecteurs, destinées à exciter l'émulation parmi les sous-ingénieurs qui étaient au nombre de 80 ou environ. Ces inspecteurs exerçaient les fonctions de sous-ingénieurs et jouissaient d'un quart de plus d'appointements; il est juste de leur conserver leur éligibilité au grade d'ingénieur en chef ou d'inspecteur de département avant ceux qui n'étaient auparavant que sous-ingénieurs.

Les 60 inspecteurs étaient de différentes promotions; mais comme les protégés se trouvaient ordinairement dans les promotions les plus récentes, ils étaient portés au grade supérieur avant ceux d'une promotion antérieure. Cela résultait du vice d'organisation, par l'effet du-

ARTICLES PROPOSÉS.

Art. 6.

Les ingénieurs qui se trouvaient attachés aux ci-devant pays d'Etat, concourront pour les places avec les ingénieurs des ponts et chaussées, chacun dans son grade correspondant. (*Décreté. Art. 5, tit. III.*)

Art. 7.

Les ingénieurs de tout grade attachés aux ci-devant pays d'Etat, ainsi qu'à la Corse, seront divisés en 2 classes : l'une d'ingénieurs en chef, l'autre d'ingénieurs, selon la nature des fonctions qu'ils exerçaient précédemment. Ce sera d'après la fixation de ces grades correspondants qu'ils concourront pour remplir les places vacantes, avec les ingénieurs en chef, inspecteurs et ingénieurs des ci-devant pays d'élection. (*Article additionnel.*)

Art. 8.

La classe des anciens inspecteurs et des ci-devant pays d'élection sera augmentée de 10 sujets à prendre parmi ceux des ingénieurs des ci-devant pays d'Etat, que les administrations de département ont conservés en activité.

La nomination de ces 10 ingénieurs et leur classement parmi les anciens inspecteurs seront déterminés par l'ancienneté de service dans le grade d'ingénieur. (*Article additionnel.*)

Art. 9.

Sur 3 places vacantes d'ingénieur, une sera donnée aux ingénieurs réformés des ci-devant pays d'Etat; les 2 autres aux élèves éligibles de l'école. (*Article additionnel.*)

OBSERVATIONS.

quel les intrigants ou favorisés parcouraient tous les grades en peu d'années; et, au contraire, ceux qui n'avaient pas la faveur, restaient toujours éligibles sans être jamais élus.

Art. 7.

Il n'est presque aucun des ci-devant pays d'Etat, où les mêmes fonctions soient exercées sous une même dénomination.

Si l'on devait prendre à la lettre le décret qui admet les ingénieurs des ci-devant pays d'Etat, à concourir avec ceux des ci-devant pays d'élection, chacun dans son grade correspondant, il arriverait que les ingénieurs des pays d'Etat, où il y avait des employés en cette partie, sous la dénomination d'*inspecteurs généraux*, même de *premiers ingénieurs*, prétendraient pouvoir remplir de droit tous les premiers grades, de préférence aux ingénieurs des pays d'Etat, où les mêmes fonctions étaient exercées sous des dénominations différentes; de préférence même à tous les ingénieurs en chef des ci-devant pays d'élection.

L'arrondissement de chacun des ci-devant pays d'Etat en particulier formant environ 3 ou 4 départements, il est évident que les ingénieurs qui y étaient en exercice ne peuvent prétendre avoir exercé des fonctions au-dessus de celles des ingénieurs en chef des ci-devant pays d'élection.

Art. 8.

Le grade d'inspecteur établi dans l'ancienne organisation des ponts et chaussées, parmi les sous-ingénieurs des ci-devant pays d'élection, n'existait pas dans les ci-devant pays d'Etat. Il ne serait pas juste cependant que les 60 inspecteurs des ci-devant pays d'élection fussent assurés d'obtenir le nouveau grade d'inspecteur de département, et de monter de là au grade d'ingénieur en chef, avant qu'aucun des ingénieurs des pays d'Etat pût obtenir d'avancement.

L'étendue des ci-devant pays d'Etat étant à peu près le sixième de celle de pays d'élection, il convient, pour prévenir une juste réclamation, de classer 10 des ingénieurs des pays d'Etat au nombre des 60 anciens inspecteurs des pays d'élection pour avancer concurremment avec eux.

A l'égard du mode à suivre pour le choix, il est impossible, pour ce moment, d'en adopter d'autre que l'ancienneté, ainsi que pour le classement parmi les inspecteurs de différentes promotions. Toute autre mesure aurait les inconvénients de l'arbitraire.

Art. 9.

Quoique les départements qui comprennent les ci-devant pays d'Etat ne forment à peu près que le sixième de l'ensemble des autres départements, il se trouvera 60 ingénieurs de plus qu'il n'en faut dans les ci-devant pays d'Etat, tandis qu'il n'y en aura point à réformer dans les ci-devant pays d'élection.

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

Cette différence provient de ce qu'on multipliait beaucoup trop les ingénieurs dans les pays d'Etat, en Languedoc surtout; ce qui provenait de ce que la nomination dépendait de la seule volonté des administrateurs, sans concours ni examen.

Serait-il juste que les ingénieurs réformés, dont plusieurs devaient leur avancement précipité à la protection plus qu'aux preuves de capacité, serait-il juste qu'ils obtinssent toutes les places qui viendront à vaquer, jusqu'à leur entier remplacement? Cet inconvénient aurait cependant lieu si les élèves n'étaient pas admis aux places concurremment avec les ingénieurs réformés.

Mais dans quelle proportion la distribution des places vacantes doit-elle être faite?

D'après l'ancienne organisation, la perspective des ingénieurs des pays d'Etat ne serait que le sixième de celle des élèves de l'école des pays d'élection. On fait plus que tripler les espérances des ingénieurs des pays d'Etat, en leur donnant la moitié des places qui seront attribuées aux élèves, parmi celles qui viendront à vaquer dans toute l'étendue du royaume. Le travail, que plusieurs des ingénieurs réformés ont déjà fait, mérite quelque faveur; mais ce serait une injustice bien décourageante pour les élèves, de retarder leur avancement jusqu'au placement de ce grand nombre d'ingénieurs réformés, qui n'ont pas été assujettis aux examens et aux concours qui ont déterminé l'éligibilité des élèves.

D'ailleurs, il faut observer que par l'effet, sans doute, de la Révolution et des grands mouvements qui l'ont précédée, il s'est écoulé près de 3 ans sans qu'aucun élève ait été nommé au grade d'ingénieur; et que si durant ce temps l'administration des ponts et chaussées s'était rendue aux demandes des assemblées intermédiaires et des directoires de département, il y aurait actuellement, dans le nombre des ingénieurs des pays d'élection, 40 des élèves qui ont fait 6 et 7 ans d'études, et qui ont obtenu des succès.

Art. 10.

Les promotions qui auraient été faites dans les différents grades, depuis le 1^{er} mai 1789, soit dans les ci-devant pays d'élection, soit dans les ci-devant pays d'Etat, seront soumises à l'examen de l'administration centrale des ponts et chaussées. Les motifs de confirmation de ces élections seront rendus publics par la voie de l'impression. (*Article additionnel.*)

Art. 11.

Ceux des ingénieurs réformés, dont la nomination aura été confirmée par l'administration centrale des ponts et chaussées, obtiendront pour retraite les deux tiers des appointements de ce grade, jusqu'à ce qu'ils puissent être remis en activité. (*Article additionnel.*)

Art. 12.

Les élèves réformés par le décret du 31 décembre 1790 pourront continuer de suivre les cours jusques au moment de leur remplacement dans les classes.

Les 6 places qui se trouvent vacantes dans le nombre des 80 élèves qui étaient admis suivant l'ancienne organisation, seront données au

Art. 10.

Depuis l'époque où les représentants de la nation ont annoncé leur intention de corriger les abus des diverses parties d'administration, il a été fait plusieurs nominations qui excitent en ce moment beaucoup de réclamations. Il est indispensable d'indiquer une autorité qui puisse prononcer.

Art. 11.

Cette disposition a été adoptée pour les ingénieurs militaires réformés qui n'ont pu être mis en activité. Il paraît juste de l'appliquer aux ingénieurs réformés des ci-devant pays d'Etat qui ont acquis les connaissances nécessaires pour exercer les fonctions d'ingénieur.

Art. 12.

Le décret du 31 décembre 1790 a réduit à 60 le nombre des élèves, qui était de 80. Cette réforme ne doit pas priver du droit de suivre les cours, les élèves qui les ont suivis constamment et avec succès jusqu'à présent.

Outre les 80 élèves, il y avait des aspirants inscrits au nombre de 40, et dont 15, qui ont

ARTICLES PROPOSÉS.

concours à ceux des aspirants qui ont constamment suivi les cours d'études, depuis le 1^{er} mai 1789. (*Article additionnel.*)

Art. 13.

L'état de distribution des 300,000 livres accordées pour frais de bureau et appointements des employés ne sera censé définitif qu'après qu'il aura été approuvé par l'Assemblée nationale. (*Article additionnel.*)

Art. 14.

Les appointements décrétés par la nouvelle administration des ponts et chaussées seront payés à commencer du 1^{er} janvier 1791. (*Article additionnel.*)

Art. 15.

En considération des services importants que Jean-Rodolphe Péronnet, premier ingénieur actuel, a rendus à l'Etat pendant plus de cinquante-

OBSERVATIONS.

continué leurs études pendant la Révolution, seraient au nombre des élèves depuis 2 ou 3 ans, si les promotions n'eussent pas été arrêtées pendant tout cet intervalle.

Ces étudiants ont fait des sacrifices considérables et des progrès qui paraissent mériter l'admission aux 6 places vacantes. Lorsque le nombre des élèves qui était de 80 sera réduit à 60, le concours aurait lieu dans les départements; et il faut remarquer qu'il ne peut guère y être établi plus tôt, attendu que presque tous les départements manquent d'écoles de ce genre.

Art. 13.

Le décret qui accorde *trente mille livres* pour appointements des commis et frais de bureau a été mal interprété par les personnes qui ont disposé de ces fonds; ils ont été appliqués en totalité aux frais de bureau de l'intendant qui exerce encore et au traitement de ses commis.

On a considéré le bureau qui était sous les ordres du premier ingénieur comme supprimé, et les employés qui y travaillaient pour le corps des ponts et chaussées ont été traités comme inutiles, réformés et sans droit à aucun traitement.

Cependant, ce bureau, qui est chargé de l'expédition des mémoires, rapports et décisions sur les questions d'art, qui tient un dépôt des plans, projets et modèles, et qui est chargé de la correspondance pour cette partie, est bien plus nécessaire que le bureau de l'intendant dont les commis ne pourront être conservés que par incorporation dans les bureaux du ministre qui sera chargé de la surveillance de l'emploi des fonds et de la comptabilité.

Il faut remarquer que, par les décrets du 6 septembre 1790, le contentieux sur les travaux publics a été attribué aux administrations de département; ce qui diminue de beaucoup le travail du ministre. Au contraire, par la réunion des travaux des ponts et chaussées des ci-devant pays d'Etat à ceux des ci-devant pays d'élection, et par la multiplication des administrations de département, la correspondance des travaux d'art se trouve plus que quadruplée.

Il serait de toute injustice que le premier ingénieur auquel est confiée la garde du dépôt des plans, projets et modèles, fût obligé de faire à ses frais les expéditions des mémoires, plans et rapports qui pourront être nécessaires aux administrations de département.

Aussi les commis du bureau du premier ingénieur continuent-ils leurs fonctions depuis 6 mois, quoique sans traitement, bien assurés que l'Assemblée nationale les considérera tout autrement qu'ils ne l'ont été par ceux qui ont disposé des *trente mille livres*.

Art. 14.

Les ingénieurs en chef et inspecteurs d'arrondissement n'ont point touché d'appointements depuis le 1^{er} janvier 1791, parce que les classements ne sont pas encore connus. Les appointements ayant été décrétés les 16 et 28 décembre 1790, il paraît juste d'en accorder le paiement à commencer du 1^{er} janvier 1791.

Art. 15.

Les expressions de cet article en justifient les dispositions.

Mais s'il fallait développer d'autres motifs, je

ARTICLES PROPOSÉS.

trois ans d'activité, en divers grades, dans les ponts et chaussées, ainsi que par l'établissement et la direction des écoles pour cet art, le traitement de vingt-deux mille six cent quatre livres, dont il jouit actuellement, en appointements ou pensions lui sera continué. (Article additionnel.)

OBSERVATIONS.

ferais remarquer que c'est M. Péronnet qui a fixé en France les premiers principes de l'art sur les ponts et chaussées ; que ce n'est qu'à force de peines, et en luttant au milieu des traverses, qu'il est parvenu d'abord à établir des écoles pour cet art, ensuite à les maintenir, malgré les contrariétés de tout genre qu'il a éprouvées.

Je dirais qu'il a été l'auteur des grands et utiles projets du canal de communication de la Saône à la Seine, des ponts de Neuilly, Sainte-Maxence, Mantes, Paris et de beaucoup d'autres constructions qui exigeaient de grands talents, et dans toutes lesquelles il a eu de grands succès.

Je dirais qu'il n'a pas été fait une entreprise considérable en France, même dans les pays d'Etat sur lesquels son inspection ne s'étendait pas, qui n'ait été préalablement soumise à ses lumières, et souvent rectifiée par ses conseils ; que la Russie, l'Espagne et plusieurs autres nations se sont aussi félicitées de l'avoir consulté ; aussi a-t-il été admis dans les Académies de Londres, Stokholm et Berlin, comme dans celles de Paris.

Je dirais que, quoique instruit de l'admiration qu'excitaient ses talents, joignant les vertus morales aux sciences abstraites de la profession, il a dédaigné de se servir de la faveur qui aurait pu le conduire à la fortune.

Je n'appellerais pas en témoignage les lettres patentes du 3 août 1770, qui louent son *désintéressement*, comme son *zèle* ; l'ancien régime récompensait souvent le vice, et lui portait quelquefois plus d'honneur qu'à la vertu.

Je dirais que M. Péronnet consommait une partie de son traitement à faciliter les moyens d'instruction des élèves, qu'il a toujours regardés comme ses enfants. Il employait, et il emploie encore le surplus au soulagement de ses parents pauvres ; aussi n'a-t-il pas cumulé. Il s'était formé une belle bibliothèque, dont il a fait présent à l'école. Le mobilier qu'il s'est réservé est la seule propriété qu'on lui connaisse.

Enfin j'observerais que si M. Péronnet demandait sa retraite, il obtiendrait, suivant les décrets, la totalité de son traitement, puisqu'il a plus de 53 ans de service.

L'habitude du travail lui en conserve encore les forces, même après sa *quatre-vingt-troisième année* ; et ce n'est pas à cet âge, et avec de tels titres à la reconnaissance publique, que l'on doit s'attendre à une diminution dans un traitement sur lequel on a réglé dès longtemps les moyens de soutenir son existence.

Art. 16.

Les traitements de secours de 600 livres accordés sur des fonds publics à 3 élèves, enfants d'ingénieurs morts en activité de service et sans fortune ; les 2 traitements de 450 livres chacun, fondés par le sieur Borda, aussi pour des enfants d'ingénieurs, et dont les fonds ont été ou seront versés, s'il y a lieu, dans le Trésor public, sont supprimés pour l'avenir. Cependant, ceux des élèves qui ont obtenu ces secours continueront d'en jouir, outre ce qu'ils recevront de l'école, tant qu'ils n'auront pas un traitement d'activité supérieur, soit comme envoyés sur les travaux, soit comme professeurs. (Article additionnel.)

Art. 16.

L'Assemblée nationale a décrété un traitement pour chacune des 3 classes d'élèves, 500 livres la première, 400 livres pour la deuxième et 300 livres pour la troisième ; ainsi, pour l'avenir, il ne peut y avoir d'autre inégalité de traitement entre les élèves que celle qui différencie leurs classes.

Les enfants d'ingénieurs décédés en activité et sans fortune méritent, sans doute, que leur sort soit pris en considération. Ils ont été compris dans les vues générales de l'Assemblée, lorsqu'elle a réglé les cas où la nation fournira des secours aux enfants des personnes qui auront rendu des services à l'Etat. Ils seront aussi généralement compris dans les décrets qui seront rendus sur l'éducation publique ; il faut donc abroger l'usage particulier dont il s'agit, et que l'on

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

ne pourrait confirmer que par une loi isolée. Mais la suppression des 5 traitements qui ont eu lieu jusqu'à ce jour, ne peut être absolue pour ce moment; il est à considérer que ces traitements ont eu pour objet les dépenses de pension et d'entretien de jeunes gens qui ne les obtenaient que parce qu'ils étaient réputés sans fortune; les priver de cette ressource tout à coup, ce serait les forcer d'abandonner leur état, car il est évident qu'ils ne pourraient se soutenir avec le seul moyen accordé à chaque classe d'élèves.

Il faut observer, à cette occasion, que la somme de 24,000 livres destinée par l'Assemblée nationale au traitement uniforme des élèves, sauf la différence des classes, était précédemment distribuée aux élèves à titre de gratification, ce qui n'aura plus lieu. Cette distribution était faite inégalement, il est vrai, mais on y employait presque toujours la somme entière; et tel des élèves, qui jouissait d'un des secours de 450 livres ou de 600 livres obtenait, ordinairement, en récompense de son assiduité et de ses succès, une gratification souvent plus forte que son traitement.

La bienveillance de l'Assemblée nationale pour les élèves tournerait donc en privation pour ceux d'entre eux qui sont réputés sans fortune, si les secours dont ils ont joui jusqu'à présent ne leur étaient pas continués.

Au surplus, cette dépense, qui, pour les 5 traitements, se monterait à 2,700 livres, se trouve réduite en ce moment à 900 livres, parce que sur 3 pensionnaires, à raison de 600 livres, l'un a un traitement d'activité comme professeur, et les 2 autres sont en activité sur les travaux. Cette dépense ne sera pas longtemps une charge pour l'Etat; car sur les 5 pensionnaires, 2 sont éligibles au grade d'ingénieur, et il est à présumer du zèle des pensionnaires moins avancés, qu'ils accéléreront leur promotion au grade d'ingénieur.

Art. 17.

Le ministre de l'intérieur concertera avec l'administration centrale les mesures les plus propres pour accélérer le changement des écoles, et le comité de liquidation proposera incessamment ses vues sur l'indemnité à accorder au propriétaire du local, s'il y a lieu. (*Article additionnel.*)

Art. 17.

L'école est mal placée où elle se trouve actuellement.

1^o L'emplacement ne contient pas toutes les parties nécessaires à cet établissement, et les pièces dont il est composé ne sont pas assez vastes pour leur destination.

Il n'y a point de logement pour le premier ingénieur; on n'y trouve aucune pièce où les professeurs puissent se recueillir avant ou après les leçons. Il n'y a pas non plus de salle d'exposition des objets de concours.

On a écrit en gros caractères, dans le mois de juin 1790, sur la porte du logement du secrétaire de M. l'intendant : *salle d'exposition pour les concours*. Ce nouvel intitulé, qui n'empêche pas de lire le précédent, qui exprimait la destination de cette partie du bâtiment, ne peut faire que ce petit logement, composé de pièces de 5 à 12 pieds de largeur, sur 10 à 12 de longueur, puisse tenir lieu de salle d'exposition.

2^o Les salles de démonstration de mathématiques, ainsi que celles de travail pour la coupe des bois, la taille de la pierre, et pour le dessin des projets, et en général toutes les pièces de l'ensemble du local, sont d'une incommodité évidemment gênante pour les études; plusieurs des salles sont même dangereuses pour la santé des étudiants. Toutes les salles du rez-de-chaussée sont d'une humidité meurtrière; on en voit la preuve, même dans le temps sec, sur les murs, qui sont colorés dans le bas, comme s'ils étaient

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

extérieurement environnés d'eaux, et l'on voit à l'extérieur, du côté des écuries, que la mousse attachée aux murs par l'humidité, s'élève à près de 2 pieds.

La salle du dessin et des calculs pour les projets, la plus intéressante par sa destination, dans laquelle tous les jeunes gens doivent se trouver souvent réunis, et où il y a quelquefois lieu de déployer des plans de 8 à 10 pieds de hauteur. Cette salle est immédiatement placée sous l'ardoise; il faut s'y courber sous les bois de mansarde, qui en font le pourtour. Elle n'est éclairée que par les jours les plus défavorables, et par des ouvertures qui suivent l'inclinaison du toit; elle est évidemment incommode dans tous les temps, à cause de la chaleur pendant l'été et à cause du froid pendant l'hiver. Le toit percé dans presque toutes ses parties par plusieurs ouvertures de plus de 10 pieds chacune, qui tiennent lieu de fenêtres, ne garantit jamais des eaux; et chaque fois qu'il pleut, les élèves ont le désagrément de voir périr leurs modèles et leurs travaux.

3^o L'emplacement est beaucoup trop éloigné, et le plus éloigné possible de tous les lieux où les élèves sont obligés de résider habituellement, ou de se rendre à diverses heures de la journée, soit pour leur logement, soit pour leur nourriture, soit aussi pour leur instruction dans diverses sciences qui se lient à l'art des ponts et chaussées, mais qui ne sont pas enseignées dans l'école.

Le quartier Saint-Lazare nouvellement bâti, n'est habité que par l'opulence; les élèves sont obligés de se placer dans le centre de la ville, pour se loger à meilleur marché et trouver à propos leur nourriture.

Les élèves sont obligés de suivre les cours de chimie et de minéralogie à la Monnaie; ceux de physique, au Collège royal, place Cambrai; et ceux d'histoire naturelle, au Jardin national des plantes, etc.

Il se rencontre, malheureusement pour les étudiants, que, pour se rendre de l'école des ponts et chaussées, qui est le dernier bâtiment du côté de la barrière blanche, à l'école d'histoire naturelle, qui est le dernier bâtiment du côté de la barrière de la Salpêtrière, ils sont obligés de traverser tout Paris.

Le ci-devant intendant des ponts et chaussées, qui ne peut croire à la suppression de sa place, parce qu'on en a toléré jusqu'à présent l'exercice, est le seul qui s'oppose au changement désiré par l'assemblée des ponts et chaussées et instamment demandé par les élèves.

On chercherait en vain des motifs raisonnables de ce dissentiment dans les mémoires que M. l'intendant a fait imprimer sur cette question. Tout ce que l'on sait de bien certain, comme s'en étant assuré par la vue, c'est qu'il a été construit dans le local dont il s'agit, un superbe bâtiment pour loger la personne de M. l'intendant, et qu'on a sacrifié aux agréments de cette habitation d'un individu, toutes les convenances les plus saillantes, celles mêmes qui tenaient aux besoins de l'école.

M. l'intendant consent dans un mémoire imprimé de payer la somme de *sept mille livres*, sur celle de *dix-neuf mille six cents livres*, montant du prix entier du bail; et il prétend s'être soumis à cette contribution dans le temps même où le bail fut contracté.

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

Ces déclarations qui ont pour but la conservation d'un emploi incompatible avec notre Constitution et la déclaration qu'a faite M. l'intendant, qu'il avait consenti à cette contribution dès le temps même du bail, ont fait naître le désir de vérifier ce qui s'est passé dans ce temps-là, et l'on a découvert des choses bien singulières.

Il faut instruire d'abord l'Assemblée qu'il est absolument faux que M. l'intendant se soit directement ni indirectement obligé dans aucun des actes relatifs à la location dont il s'agit.

Ces actes qui ont été reçus par M^e Rouen, notaire, à Paris, le 17 septembre 1787 et le 23 juin 1788, ne parlent aucunement de M. l'intendant. Ils chargent l'Etat du payement de la totalité des 19,600 livres, prix entier du loyer.

Il faut exposer ensuite quelques faits :

1^o Il est incontestable, d'après l'aveu fait par M. l'intendant, dans son mémoire, que c'est lui qui a conçu l'idée de placer l'école dans le quartier Saint-Lazare, où il ne se trouvait cependant point de bâtiments et qu'il a cru devoir s'arrêter au projet d'une construction à faire entièrement à neuf, au lieu de placer l'établissement dans l'un des *seize* divers hôtels ou bâtiments qu'il reconnaît lui avoir été proposés, et l'on assure que chacun de ces hôtels était plus vaste que le bâtiment qui sert actuellement à l'école, et que, le prix le plus fort des loyers demandés de ces bâtiments, à l'exception d'un seul, n'excédait pas *huit mille livres* ;

2^o Le conseil, suivant les vues de M. l'intendant, qui dit y avoir réfléchi *pendant plus d'un an*, autorisa, par arrêt du 14 septembre 1786, *d'acquérir, au nom du roi, toutes maisons, terres, marais et héritages, situés rue Saint-Lazare, à l'effet d'être employés à l'établissement de l'école, intendance et bureaux des ponts et chaussées* ;

3^o Par un contretemps qu'il n'eût pas été impossible de prévenir, il se trouva que les terrains que M. l'intendant avait formé le projet, depuis plus d'un an, de faire acquérir au nom du roi, avaient été acquis dans cet intervalle au nom d'un particulier ;

4^o Heureusement pour le projet de M. l'intendant, cet acquéreur (M. de Sainte-Croix), offrit de lui-même de destiner sa nouvelle propriété à l'établissement de l'école, sous la réserve cependant qu'il se chargerait des constructions, et qu'on en fixerait d'avance un prix de loyer à sa convenance.

Cette proposition fut acceptée par arrêt du conseil, du 20 août 1787, et il fut passé contrat devant Rouen, notaire, le 14 septembre suivant, par lequel M. de Sainte-Croix donna à loyer à M. Le Noir, procédant au nom du roi, des bâtiments à construire, suivant des plans et devis joints à l'acte ; et M. Le Noir promit, au même nom, de faire payer *dix-sept mille six cents livres*, chaque année, à M. de Sainte-Croix, pendant 18 ans ;

5^o Quelques mois après, et avant la construction du premier étage des écoles, on jugea à propos de comprendre, dans une même pièce, le dépôt des plans, projets et modèles, ainsi que la bibliothèque. Il suffisait, et il a suffi effectivement pour cela, de ne pas construire le plancher qui devait séparer la salle des modèles de la pièce supérieure. Il en est résulté que ces deux pièces n'en font qu'une, sans autre changement que la suppression, dans le plan, des portes et fenêtres, qui n'étaient pas encore construites. Il

ARTICLES PROPOSÉS.

OBSERVATIONS.

est vrai qu'il a fallu faire quelques armoires et y placer des tablettes ou rayons.

Il y eut une autre variation. Le dessus des écuries fut changé en une pièce pour les bureaux, mais sans aucune élévation des murs et sans aucun changement pour les fenêtres.

Ces divers changements, qui furent déclarés dans le nouvel acte dont nous allons parler, *augmentations purement mobilières*, motivèrent une augmentation de *deux mille livres*, sur le prix du bail de 17,600 livres, passé le 14 septembre 1786, qui fut porté à 19,600 livres par acte du 23 juin 1788.

Enfin, il est important de faire remarquer que M. Le Noir s'obligea, par le même acte, au nom du roi, au paiement de la somme de 19,600 livres, pendant chacune des 18 années de bail, même dans le cas où l'on prétendrait, dans la suite, que les bâtiments ne se trouveraient pas propres à l'*établissement des écoles* pour lequel on devait les construire. L'on voyait donc, au 23 juin 1788, que l'on ne travaillait pas utilement pour l'école, et l'on voulait prévenir toutes réclamations quelque justes qu'elles pussent être.

Il n'a encore rien transpiré des motifs et des formes de l'engagement personnel, que M. l'intendant dit avoir contracté à l'époque du bail. Il n'est pas à présumer que cette convention ait été déterminée par la considération de la quantité de terrain ou de bâtiments employés, soit pour l'école, soit pour l'intendance, car il ne s'y trouverait aucune proportion.

En effet : 1^o sur 1,269 toises de superficie, qui forment la surface entière de l'emplacement, le logement de l'intendant et ses dépendances en comprennent 1,114 ; 2^o sur 350 toises de surface couverte de bâtiments, le logement de l'intendant, ses cuisines, écuries et remises, qui sont symétriquement établies, hors du corps du pavillon, en comprennent 242, tandis que les bâtiments de l'école ne s'étendent pas sur plus de 108 toises ; 3^o le logement de l'intendant, qui a 28 grandes croisées pour un seul étage, dans lequel on admire, entre autres superbes pièces, un salon à manger, éclairé par un jour pratiqué dans un dôme et décoré de figures en niches, de bas-reliefs et d'autres riches ornements d'architecture ; ce bâtiment et ses dépendances, destinés à la personne de M. l'intendant exclusivement, ont coûté 6 fois plus que tous les bâtiments de l'école.

Le comité de liquidation, qui aura à examiner s'il est dû quelque indemnité au propriétaire à cause de l'interruption du bail, se procurera peut-être quelques renseignements sur la mystérieuse convention alléguée par M. l'intendant. Mais quoi qu'il en soit, il convient d'accélérer le changement demandé par les élèves, et désiré par l'assemblée des ponts et chaussées, qui s'est formellement expliquée à ce sujet dans son mémoire du 6 juillet 1791.

Si le bail était annulé, il en résulterait un gain considérable pour l'Etat ; et ne fût-il pas annulé, il est évident que, malgré l'indemnité que le propriétaire pourrait prétendre en ce cas, il y aurait encore un bénéfice à faire : car la sous-location du tout produirait bien au delà de la somme de *huit mille livres*, qui sera plus que suffisante pour le loyer de tout autre local plus vaste et plus commode pour l'école, qui doit seule fixer notre attention dans cette affaire.

TABLE.

41

TABLE DES DIFFÉRENTS TITRES

DU PROJET D'ORGANISATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

TITRE I.

Administration centrale des ponts et chaussées, sa formation et ses fonctions.

TITRE II.

[Assemblée des ponts et chaussées, sa formation et ses fonctions.

TITRE III.

Fonctions des ingénieurs en chef, inspecteurs et ingénieurs en exercice dans les départements.

TITRE IV.

Etablissement de l'école gratuite et nationale des ponts et chaussées

TITRE V.

Mode d'avancement aux différents grades.

TITRE VI.

De la répartition des fonds destinés aux ponts et chaussées, des appointements et traitements.

TITRE VII.

Dispositions pour le passage de l'ancien régime à la nouvelle administration des ponts et chaussées.

ASSEMBLÉE NATIONALE.

PRÉSIDENTIE DE M. ALEXANDRE DE BEAUHARNAIS.

Séance du samedi 2 juillet 1791, au matin (1).

La séance est ouverte à neuf heures du matin.

Un de MM. les secrétaires fait lecture des lettres suivantes :

1^o Lettre de M. Reynaud, député de Saint-Domingue, membre de l'Assemblée nationale, qui témoigne ses regrets de n'avoir pu prêter de vive-voix le serment décrété le 22 juin, étant retenu chez lui par une maladie grave, et prie l'Assemblée de le recevoir par écrit. (*Applaudissements.*)

2^o Lettre de M. P. de Chartres, colonel du 14^e régiment de dragons, ainsi conçue :

« Vendôme, le 28 juin 1791.

« Monsieur le Président,

« J'ai appris, jeudi dernier, que l'Assemblée nationale avait décrété la veille une nouvelle formule de serment que doivent prêter tous les fonctionnaires publics militaires; j'ai appris aussi que plusieurs d'entre eux avaient eu l'honneur

d'être admis à la barre de l'Assemblée et d'y prêter le serment. Si j'avais été à Paris, j'aurais sollicité la même faveur; si le régiment que j'ai l'honneur de commander avait le bonheur d'être dans un département frontière, j'attendrais l'arrivée des commissaires envoyés par l'Assemblée nationale; mais il est dans un département intérieur.

« Voilà le septième jour que le décret est rendu et il ne nous est pas encore légalement parvenu, tandis qu'on a reçu dimanche le décret rendu vendredi, pour suspendre les assemblées électorales; je ne peux pas résister plus longtemps à mon impatience de prêter ce serment, et au vif désir de donner à l'Assemblée nationale des marques de mon sincère attachement à la Constitution, et de mon entier dévouement à la chose publique. (*Applaudissements.*)

« Ainsi, je jure d'employer les armes réunies dans mes mains à la défense de ma patrie et à maintenir contre tous ses ennemis du dedans et du dehors la Constitution décrétée par l'Assemblée nationale, de mourir plutôt que de souffrir l'invasion du territoire français par des troupes étrangères, et de n'obéir qu'aux ordres qui seront donnés en conséquence des décrets de l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

« J'ai l'honneur, d'être avec respect, Monsieur le Président.

« Le colonel du 14^e régiment de dragons,

« Signé : P. CHARTRES. »

(1) Cette séance est incomplète au *Moniteur*.