

Projet de décret de M. Aubry sur les ponts et chaussées, lors de la séance du 4 novembre 1790

Citer ce document / Cite this document :

Projet de décret de M. Aubry sur les ponts et chaussées, lors de la séance du 4 novembre 1790. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XX - Du 23 octobre au 26 novembre 1790. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. pp. 270-271;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_20_1_8839_t1_0270_0000_15

Fichier pdf généré le 08/07/2020

Ont signé comme il suit :

Carron, maître voilier; Boucard, maître canonnier; Dubry, voilier; Sennaneur, apothicaire; J. Faucheux; J. Seigle, canonnier; Simon Pierre, canonnier; Lobjoa, aide-chirurgien; Galzain, aide-chirurgien; J. Marie Lande, maître surnuméraire; Guillermo, contremaitre; Aimard, matelot; Joseph Le Gouet; Doher, second chirurgien; Lair; La Malle, matelot; Giaque, matelot; Belledame, matelot; Le Chapt, timonnier; Lécluse, *idem*; Bleue, *idem*; François Mouillard; Jacques Duvergé, gabier; Laisné; Jacques-François Le Roy; Pierre Pelloune; J. B. Rehoux; Pierre-Boniface Ceron; J. B. Thomeret; Louis Norède; Jean Racine; Pierre Avril; Verbosquet, sergent; Sifflet; Saint-Julien; S. morien, soldat; Collombier; Saint-Simon, caporal; Amsterdam; Fichaux; La Clef-des-cœurs, soldat; Chauvenet; Dulein; Epernay; Conquérant; Gaillard, etc.

Pour copie conforme à l'original resté entre les mains de MM. les commissaires du roi,

GEFFROY,
*président de la Société des amis
de la Constitution.*

JULLOU; BELVAL, *secrétaires.*

M. Barnave, *président*, quitte la salle à neuf heures pour se rendre chez le roi.

M. Merlin, *vice-président*, prend le fauteuil.

M. le Président. Deux affaires particulières se trouvent encore à l'ordre du jour, mais les rapporteurs sont absents. L'Assemblée va passer à la discussion du projet de décret proposé par le comité des finances, dans la séance du 31 octobre, relativement aux ponts et chaussées.

M. Aubry-Du-Bochet. Messieurs, les dispositions du projet de décret de vos comités sont entièrement inconstitutionnelles, puisqu'elles tiennent à l'ancien régime, puisqu'elles font revivre le système des corporations que vous avez aboli. En vain laisse-t-on aux départements le choix de leurs ingénieurs; cette faculté est illusoire si le choix ne peut se fixer que parmi les sujets déclarés éligibles par les ponts et chaussées, par les examinateurs adjoints, par des académiciens qui deviendront des despotes; et on dit que nous sommes libres! Ah! Constitution, comme on te dénature!

Le projet de vos comités est vicieux encore dans l'organisation du territoire. Il est impossible de faire des départements, en en séparant celui de Paris et celui de l'île de Corse, huit divisions égales. Dans mon système, j'en mets neuf, composées chacune de neuf départements, savoir: deux à chaque point cardinal, et un intermédiaire. — Les comités vous proposent d'isoler les départements: asservis par des directions particulières, ils n'auront plus de vues générales et utiles. Moi, pour conserver l'union, je ne divise d'abord la France qu'en deux parties égales, que je nomme régions; ensuite en vingt-sept parties. (*Il s'élève des murmures; on observe que cette dissection n'est pas dans la question.*) Je ne voudrais pas que les inspecteurs généraux habitassent la capitale. Dans mon système, les inspecteurs de chaque région seront renvoyés par les départements pour deux années; en sorte que je donne à chaque département une égale influence... Le projet de décret établit un ingénieur en chef dans chaque département; moi j'en

place un pour trois, un simple ingénieur pour chacun, et un sous-ingénieur pour trois ou quatre districts. Le comité vous propose une dépense de 800,000 livres, je la réduis à 400,000.

L'opinant continue de développer les détails de son système; les murmures l'interrompent encore et il descend de la tribune après avoir lu le projet de décret suivant :

PROJET DE DÉCRET.

Art. 1^{er}. Il y aura une administration centrale des ponts et chaussées.

Art. 2. En conséquence, il est établi sous la direction immédiate du premier ministre des finances et sous la surveillance des directoires de départements et districts, un corps d'ingénieurs des ponts et chaussées.

Art. 3. Ce corps sera composé d'un premier ingénieur, de deux ingénieurs en chef, de neuf inspecteurs généraux, de dix-huit inspecteurs, de quatre-vingt-quatre sous-inspecteurs ou ingénieurs et de deux cent quatre-vingt-dix-huit sous-ingénieurs, en tout quatre cent douze (1).

Art. 4. La direction, placée à Paris, réunira le dépôt des plans, projets et modèles, l'assemblée des ponts et chaussées et le bureau pour les expéditions.

Art. 5. L'assemblée des ponts et chaussées sera formée du premier ingénieur, de deux ingénieurs en chef, de neuf inspecteurs généraux et de dix tant sous-inspecteurs que sous-ingénieurs, d'un premier commis, de deux commis en chef et de trois autres commis ou secrétaires.

Art. 6. Cette assemblée s'ouvrira chaque année dans les premiers jour de novembre, durera quatre mois et se tiendra sous les yeux du comité des ponts et chaussées de l'Assemblée nationale, lorsqu'il le jugera convenable.

Art. 7. Cette assemblée sera chargée de l'examen de tous les projets généraux de routes dans les différents départements, d'ouvrages d'art en dépendant, de canaux, de navigation, de construction, d'entretien et de réparation des ports de commerce.

Art. 8. Aucunes routes, aucunes ouvrages d'art en dépendant, de canaux, de navigation, de construction, d'entretien et de réparation des ports de commerce, ne pourront être exécutés qu'en vertu de décrets de l'Assemblée nationale.

Art. 9. Quand il s'agira de constructions dans les ports de commerce où la marine militaire est reçue, ou sur les frontières, les projets de constructions seront discutés et examinés dans une assemblée mixte, composée de commissaires de l'assemblée des ponts et chaussées de commissaires du corps du génie.

Le résultat de cet examen sera porté au comité 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.

Art. 10. Le premier ingénieur sera garde des plans, projets et modèles, président de l'assemblée et directeur général des différentes écoles gratuites.

L'école gratuite de Paris sera surveillée par un sous-inspecteur particulier.

(1) Les appointements, non compris ceux des sous-ingénieurs, s'élèvent à 400,000 livres. Les appointements des sous-ingénieurs indéterminés dans le projet de décret du comité, s'élèvent à 836,400 livres.

Art. 11. Les deux ingénieurs en chef seront chacun à la tête d'un bureau de correspondance avec les provinces ; le premier correspondra avec les départements de l'Est, et le second avec les départements de l'Ouest, et chacun aura un commis en chef et un second commis ou secrétaire ; le premier commis est secrétaire de la direction générale.

Art. 12. Chacun des neuf inspecteurs généraux sera attaché à neuf départements, sauf celui de Paris qui sera attaché à onze.

Les cinq inspecteurs généraux des départements de l'Est pendant les années impaires et les quatre inspecteurs généraux des départements de l'Ouest pendant les années paires, seront tenus de visiter leurs départements respectifs depuis le mois de mars jusqu'au mois de novembre, de soumettre le résultat de leur examen aux directoires des départements, et d'en rendre un compte général à l'assemblée des ponts et chaussées dont ils sont membres.

Art. 13. Le premier ingénieur sera pris parmi les vingt-neuf ingénieurs en chef et inspecteurs, et nommé au scrutin par l'assemblée des ponts et chaussées.

Art. 14. Les deux ingénieurs en chef seront pris dans les vingt-sept inspecteurs et nommés de même.

Art. 15. Les neuf inspecteurs généraux seront pris parmi les vingt-sept inspecteurs et nommés par les directoires des neuf départements à la majorité relative ; savoir : cinq, aux départements de l'Est, pendant les années paires, et quatre, ceux des départements de l'Ouest, pendant les années impaires.

On tirera au sort, lors de la première élection, ceux dont l'exercice durera trois ans, attendu qu'à la première élection, les neuf inspecteurs généraux seront nommés.

Art. 16. Les quatre-vingt-quatre sous-inspecteurs seront pris parmi les deux cent quatre-vingt-dix-huit sous-ingénieurs, et nommés par les directoires des départements, après avoir préalablement consulté les directoires des districts, et constaté leurs opinions dans le procès-verbal.

Art. 17. Les deux cent quatre-vingt-dix-huit sous-ingénieurs seront pris parmi les élèves des différentes écoles, au choix des départements.

Art. 18. Il y aura par trois départements, et le plus au centre possible, un inspecteur qui correspondra avec la direction de Paris et avec les directoires des départements et districts de son arrondissement.

S'il devient inspecteur général, sa correspondance se tiendra, pendant l'assemblée des ponts et chaussées, au bureau de l'ingénieur en chef, et dans ses tournées, au lieu qu'il indiquera.

Art. 19. Il y aura par département un sous-inspecteur ou ingénieur.

Il correspondra avec son inspecteur et les directoires des districts du département.

Art. 20. Il y aura, par un, deux ou trois districts, selon que l'étendue et l'importance pourront le comporter, un sous-ingénieur qui correspondra avec son sous-inspecteur et les directoires de district de son arrondissement.

Art. 21. Le roi accordera un brevet à chaque membre du corps des ponts et chaussées.

Art. 22. Il y aura neuf écoles gratuites des ponts et chaussées, toutes correspondant avec l'assemblée des ponts et chaussées.

Elles seront placées à Paris, Nancy, Lyon, Aix, Nîmes, Bordeaux, Poitiers, Rennes et Bourges.

Les inspecteurs des départements, dont ces villes sont chefs-lieux, président les écoles sous la sur-

veillance des sous-inspecteurs, habitant ces neuf villes.

Art. 23. Les appointements du premier ingénieur sont de 10,000 livres ; ceux des deux ingénieurs en chefs, de chacun 6,000 livres ; ceux des vingt-sept inspecteurs, de chacun 4,000 livres ; et quand ils auront le titre d'inspecteurs généraux, de 2,000 livres de plus ; ceux des quatre-vingt-quatre sous-inspecteurs, de 3,000 livres chacun, sauf à chacun des sous-inspecteurs des écoles 1,000 livres en plus.

Et ceux des deux cent quatre-vingt-dix-huit sous-ingénieurs, de 1,800 livres.

Art. 24. Les frais de bureau des commis ou autres employés ne seront déterminés qu'après avoir préalablement entendu les directoires des départements et districts et que le tout aura été adressé au comité des ponts et chaussées près l'Assemblée nationale, par l'assemblée des ponts et chaussées.

Art. 25. Le comité des ponts et chaussées près l'Assemblée nationale présentera incessamment un projet de décret de règlement pour l'organisation du territoire et des différents comités et bureaux.

M. de Toulangeon. L'établissement des ponts et chaussées ne subsiste que depuis soixante ans ; cependant les ouvrages d'art faits avant cette époque l'ont été avec succès. Toute corporation d'artistes qui limite l'exercice des talents est un obstacle à leur développement. Il n'y a que deux moyens de faire fleurir les arts : leur assurer une instruction gratuite et laisser le libre choix des artistes à ceux qui les emploient. Pourquoi limiter les travaux à la classe de ceux qui ont rempli quelques formalités ? Quel système que celui qui donne ou refuse la permission de travailler ! Jamais les artistes ne se livreront à leurs travaux avec plus de zèle que lorsqu'ils n'attendront plus rien de la protection, mais tout du mérite. C'est pour les projets seulement qu'il faut des ingénieurs ; la maçonnerie et le charpentage sont des arts libres, qui n'exigent point une administration des ponts et chaussées. Les appareilleurs, les entrepreneurs ne font point partie de l'administration actuelle ; on peut donc les soumettre à la surveillance des départements. Les reconstructions se font aujourd'hui par des cantonniers distribués sur les routes ; cet objet peut encore être confié aux soins des directoires. De là je conclus que tout ce qu'il est avantageux de conserver est un point central, mais que la profession du génie doit être parfaitement libre. Voici les articles que je propose :

« 1° Les administrations de départements auront la direction de tous les travaux publics ;

« 2° Ces travaux, tels que ponts, chaussées, canaux de navigation, etc., seront confiés à des ingénieurs du corps militaire du génie nommés à cet effet, soit par le roi, soit par les directoires ;

« 3° La formation des ponts, chemins, canaux, et tous les détails d'exécution seront confiés à des gens de l'art choisis par les directoires ;

« 4° Que, pour procurer à l'Etat des talents et des gens capables, il sera ajouté aux écoles gratuites actuellement existantes deux professeurs, qui examineront les élèves et leur expédieront des certificats de capacité. »

M. de Sérent. J'avoue que je n'ai pas été aussi frappé que l'un des préopinants du danger qu'il y aurait pour la Constitution d'établir dix inspecteurs des ponts et chaussées au lieu de neuf. Le second, qui a donné une liberté entière