

---

## Suite de la discussion du projet de décret sur les ponts et chaussées, lors de la séance du 4 novembre 1790

Guillaume François Goupil de Préfelin, Honoré-Gabriel Riquetti, comte de Mirabeau, Jean-François Gaultier de Biauzat, Antoine Balthazar d' André, Charles-François Bouche, Isaac René Guy Le Chapelier, Emmanuel François, vicomte de Toulangeon, Armand Sigismond, comte de Sérent

---

### Citer ce document / Cite this document :

Goupil de Préfelin Guillaume François, Mirabeau Honoré-Gabriel Riquetti, comte de, Gaultier de Biauzat Jean-François, André Antoine Balthazar d', Bouche Charles-François, Le Chapelier Isaac René Guy, Toulangeon Emmanuel François, vicomte de, Sérent Armand Sigismond, comte de. Suite de la discussion du projet de décret 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. 271-273;

[https://www.persee.fr/doc/arcpa\\_0000-0000\\_1885\\_num\\_20\\_1\\_8839\\_t1\\_0271\\_0000\\_4](https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_20_1_8839_t1_0271_0000_4)

---

Fichier pdf généré le 08/07/2020

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'attendent 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 cantonistes 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

pour les artistes, m'a extrêmement frappé, quand, après s'être élevé contre toute corporation, il a fini par proposer de décréter que les travaux publics seraient confiés à la corporation militaire du génie. Quoique les études du génie et celles des ponts et chaussées aient entre elles beaucoup de connexité et de points de contact, elles diffèrent cependant tellement qu'il y aurait de grands dangers de les confondre. Il est impossible que, lorsqu'un corps se divise plusieurs genres de travaux, le chef ne s'adonne pas en entier à celui de ces travaux qui est le plus conforme à leur génie, leurs fonctions habituelles, le plus propre à leur acquérir une certaine réputation. Les autres travaux sont ensuite confiés à des hommes médiocres. Le service public en souffre... Le corps des ponts et chaussées a élevé depuis son existence beaucoup de monuments à sa gloire; ils suffiraient pour le faire respecter par la postérité... Je demande qu'on mette le projet de vos comités en délibération, article par article.

**M. Goupil.** Quand on veut mettre à la charge de la nation une dépense aussi considérable, aussi inutile, il m'est impossible, comme représentant de la nation, de ne pas m'élever contre ce détestable projet. Inconstitutionnel en lui-même, il serait funeste à la chose publique et serait un exemple perpétuel d'abus. Pourquoi ces inspecteurs destinés à parcourir chaque année, à grands frais, toutes les provinces du royaume? Pourquoi ce vain étalage? Quel fruit attendez-vous des observations rapides et superficielles de ces inspecteurs courant la poste? Nous avons des directeurs de départements, de districts, dont on exagérait naguère l'activité; voilà vos véritables inspecteurs, ceux qui méritent votre confiance. On ne vous dira pas que, pour la construction d'un petit pont, pour l'écoulement d'un petit ruisseau, il faille un ingénieur à grands talents. Dans ma généralité, il ne s'est pas fait pendant sept ans de travaux qui exigeassent leur présence. Mais, dit-on, ils sont aussi occupés à faire reconstruire des édifices publics. Pour ces édifices il ne faut pas un ingénieur, mais un architecte en chef. Combien aurez-vous donc d'hommes en chef dans chaque département? M. de Vauban a fait des chefs-d'œuvre sans avoir été instruit par les ponts et chaussées. Cette administration, établie sous le dernier règne, fertile en abus, n'a été qu'un joug imposé aux pays d'élection. Les pays d'États, plus libres ou moins dépendants, ont toujours échappé à cette très despotique et très vexatoire administration; donc elle n'est pas nécessaire.

Bien loin de l'abolir comme inutile, on voudrait aujourd'hui lui faire faire la conquête des pays d'États... Tout le monde sait qu'une unité de plans est nécessaire pour l'administration des routes; mais on ne fait pas tous les jours de ces grandes communications; quand il en faudra, l'Assemblée législative les ordonnera. N'aura-t-elle pas auprès d'elle des ingénieurs et des géographes qui lui donneront des vues assez générales, assez bonnes? C'est la première fois qu'on a dit qu'il fallait une administration pour maintenir l'unité de théorie dans les principes de la géométrie. Ce qu'il vous faut, c'est unité de méthode. Il est intéressant de perpétuer la tradition des lumières et de l'expérience; mais votre but doit être de la répandre, et non pas de la resserrer dans une école unique pour tout le royaume. Un jeune élève sera donc obligé de venir à Paris, à grands frais, de l'extrémité de la France, pour

obtenir la permission d'apprendre. Comment parmi ces élèves seront faits les choix? Vous en avez sous les yeux des exemples dont je ne puis m'empêcher de parler avec toute la liberté qui convient à un représentant de la nation.

Vous avez accordé au roi la nomination des commissaires près les tribunaux; quels choix le ministre de la justice a-t-il faits? La plupart des membres de cette Assemblée en ont été révoltés. J'examine la question sous le rapport de la Constitution: faire administrer par des élus du peuple tout ce qui peut être ainsi administré, voilà l'esprit de votre Constitution. Dans les décrets que vous avez rendus sur les fonctions des administrations de départements, j'en remarque un qui porte expressément qu'elles seront chargées, sous l'autorité du roi, chef de l'administration générale, de la direction, de l'inspection des routes, des canaux, des ponts, etc. Si vous vous départissez de cette règle, vous dégouttez un très grand nombre de départements qui ont déjà nommé leurs ingénieurs, vous les découragez. On va vous faire décréter, on vous l'annonce même déjà, une administration des ponts, des maisons de santé, de commerce, etc. Rejetez ces projets inutiles, conservez la simplicité de vos maximes constitutionnelles: ne perdez point de vue la responsabilité des ministres; et, pour qu'elle ne puisse pas être éludée, ne permettez pas qu'ils nomment leurs administrateurs. Je demande la question préalable sur le projet.

**M. Le Chapelier.** J'avoue que je ne verrai qu'avec un grand regret la destruction d'une administration qui a fait la gloire de la France et l'admiration des étrangers. Il faut absolument écarter de la question le mot de constitution; car quel échec peut-elle recevoir d'une unité d'administration établie pour les ponts et chaussées? Croyez-vous que, pour la conception des projets de routes, de canaux, il ne faille pas avoir des hommes éclairés? Ne faut-il pas un centre commun pour que les routes se rencontrent? Je pense que ce n'est qu'une idée funeste de destruction qui conduit à imaginer qu'une administration des ponts et chaussées est inutile. Il faut auprès du Corps législatif une administration qui rassemble toutes les branches d'un si grand travail, qui éclaire la législature. Je ne vois rien à craindre du visiriat, dont a parlé le préopiniant, dans une assemblée qui n'agira que sous les yeux de l'Assemblée nationale. Vous avez reçu une lettre de l'administration du département de Saône-et-Loire, qui vous développe énergiquement une foule de motifs pour la conservation des ponts et chaussées. Si vous ne voulez isoler de la manière la plus funeste les départements, maintenez-les dans la dépendance d'une administration centrale et commune.

**M. Bouche.** Il est inutile de répéter qu'on s'est passé longtemps des ponts et chaussées. (*Une voix s'élève du côté droit*: On s'est aussi longtemps passé de M. Bouche.) Il n'y a point eu dans les anciennes provinces d'établissements plus en horreur que celui dont il est question... Il importe que vous laissiez la plus grande liberté au talent, la plus grande latitude au choix des artistes; que, lorsque vous aurez de grands travaux à entreprendre, vous les mettiez au concours, que vous y appeliez les étrangers; alors seulement les entreprises seront faites avec utilité et économie.

**M. d'André.** Je demande s'il ne faut pas,

dans le royaume, un centre unique (*Plusieurs voix répondent* : l'Assemblée nationale.) Je demande si l'Assemblée pourra elle-même déterminer les routes qu'il faudra construire d'une extrémité du royaume à l'autre, si huit cents personnes examineront ensemble un plan, le compas à la main? Je demande encore, si chaque département était libre de faire ou de ne pas faire des chemins, l'un n'irait-il pas vers le nord, l'autre vers le midi? Il serait bientôt impossible de voyager dans le royaume. Je sais qu'il y a eu des abus dans l'administration ancienne : c'est une raison pour améliorer le régime, mais non pour détruire l'administration.

**M. Gaultier-Biauzat.** Le préopinant n'a pas distingué l'administration générale de l'administration d'exécution. Je soutiens que l'administration générale, que j'appellerai l'administration d'ordonnance, doit être exercée par l'Assemblée nationale. On vous propose, au contraire, d'établir constitutionnellement une administration qui ne tiendra ni du Corps législatif, ni du pouvoir exécutif. L'Assemblée, devant décréter l'entreprise de tous les travaux publics, ne doit décréter qu'en connaissance de cause. Il faut donc nécessairement en venir au principe qu'un comité doit être chargé de connaître des projets de ponts et chaussées. Il recevra des lumières des gens de l'art, et économisera annuellement 1,200,000 livres à l'Etat. De ma connaissance, un pont construit par l'administration des ponts et chaussées s'est écroulé. On a été obligé de démolir un hôpital et plusieurs voûtes qui menaçaient ruine, quelques mois après leur construction. Je demande que vous décrétiez à l'instant la nomination d'un comité des ponts et chaussées, qui s'adjoindra des gens de l'art pour délibérer sur le parti à prendre relativement à l'ancien établissement.

**M. de Mirabeau.** L'exemple du préopinant m'apprendrait, si je ne le savais déjà, combien, avec beaucoup d'esprit, on peut parvenir à embrouiller les choses les plus simples. Il nous a fait une distinction fort ingénieuse, fort adroite et fort longue, entre ce qu'il appelle l'administration d'ordonnance et l'administration d'exécution. Il ne s'agit point actuellement de savoir comment l'administration des ponts et chaussées sera organisée, mais s'il y en aura une. Comment concevoir que les routes d'un royaume de vingt-sept mille lieues carrées puissent ne pas s'enchevêtrer sans un centre commun? Je ne répondrai qu'à une seule objection épisodique. Je dis qu'on a toujours confondu la cause avec l'effet. Les ponts et chaussées ont été, sans doute, l'instrument d'une quantité de vexations; mais ils peuvent être réputés coupables si l'intrigue a su obtenir tel chemin inutile, tel pont magnifique, au lieu d'un pont nécessaire, tel canal avantageux à un particulier plutôt qu'au commerce. Mais je demande aux préopinants de me répondre avec la même naïve liberté avec laquelle je parle; je demande comment il serait possible que les chemins s'unissent, s'entrelaçassent, sans une administration centrale?

*Plusieurs préopinants demandent à répondre.*

*Un grand nombre de membres : La clôture! la clôture!*

(La discussion est fermée.)

**M. le Président** pose la question en ces termes :

1<sup>re</sup> SÉRIE. T. XX.

Y aura-t-il ou non une administration centrale des ponts et chaussées, ainsi que le propose l'article premier du projet de décret du comité des finances?

La question ainsi mise aux voix, l'Assemblée décrète :

« Il y aura une administration centrale des ponts et chaussées. »

**M. le Président** lève la séance à 10 heures du soir.

## ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE  
DU 4 NOVEMBRE 1790.

NOTA. Nous insérons ici une opinion de M. Hell, sur les ponts et chaussées. Cette opinion n'a pas été prononcée, mais comme elle a été imprimée et distribuée, elle fait partie des documents parlementaires de l'Assemblée nationale.

*Opinion de M. Hell, député de Haguenau, sur le projet concernant les ponts et chaussées, proposé par le comité des finances.*

Messieurs, la ci-devant province d'Alsace ayant beaucoup à se plaindre du régime des ponts et chaussées, j'ai cru, dans la séance d'hier au soir, devoir voter pour l'exécution de la loi qui attribue les travaux publics aux corps administratifs sous l'approbation du Corps législatif : et au cas que l'Assemblée nationale pensât ne pas être liée par cette loi, mon vœu était qu'elle consultât toutes les municipalités par l'organe des corps administratifs des départements et des districts avant que d'écouter le comité des finances.

Mais je ne puis qu'applaudir au décret qu'elle a prononcé. L'établissement d'une administration centrale des travaux publics annonce les vues grandes et salutaires de l'Assemblée : il annonce son intention de prendre le parti le plus sûr à encourager les talents, à propager les sciences et les arts, et à rendre les travaux publics et particuliers les plus solides, les plus utiles et les moins coûteux possibles : je pense même que son intention est de les faire tous exécuter dans le meilleur genre et dans le goût le plus agréable, eu égard aux sommes qui y seront destinées, et aux lieux où ils seront construits.

C'est pour répondre autant qu'il est en moi à la sagesse de ses vues, que je crois, Messieurs, devoir mettre sous vos yeux le projet de décret que j'ai préparé depuis longtemps pour entrer dans le code rural, dont la rédaction m'a été confiée avec deux autres commissaires.

## TRAVAUX PUBLICS.

Article unique. Lorsqu'il y aura un travail public à faire, le corps administratif en fera faire un programme contenant :

1<sup>o</sup> La description exacte des lieux, de la nature des terres, tant de la couche supérieure que des couches inférieures : des eaux, des sources, de leur infiltration, de leur profondeur, direction et volume dans les différentes saisons et dans leur