

Alfred May
NOUVELLE NOTE ADDITIONNELLE

AU

MÉMOIRE

DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

SUR

LA FUSION DES SERVICES DE LA GRANDE

ET DE LA PETITE VOIRIE.



PÉRIGUEUX

IMPRIMERIE DUPONT ET C^e, RUES TAILLEFER, UBERGERIE ET DES FARGES.

1872.

Z

67

MR. VELLIN, NOT. ADDITIONAL

MÉMOIRE

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DE LA RÉGION DE LA SEINE

EN RÉVISION DES SERVICES DE LA SEINE

DE LA SEINE, 1890



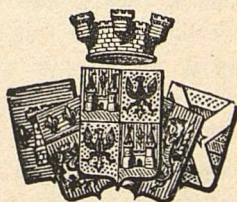
PROFESSEUR

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

1890

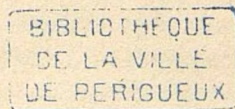
Pargamone

NOUVELLE NOTE ADDITIONNELLE
AU
MÉMOIRE
DE
L'INGÉNIEUR EN CHEF
DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE
SUR
LA FUSION DES SERVICES DE LA GRANDE
ET DE LA PETITE VOIRIE.



PZ 2767

PÉRIGUEUX



IMPRIMERIE DUPONT ET C^e, RUES TAILLEFER, UBERGERIE ET DES FARGES.

—
1872.

NOUVELLE NOTE ADDITIONNELLE

MÉMOIRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU DÉPARTEMENT DE LA GENDARMERIE

Sur la Mission des Services de la Grande et de
la Petite Voie

EXPOSÉ

Le but de ce mémoire est d'exposer les résultats de la mission confiée à l'ingénieur en chef du département de la Gendarmerie, par le ministre de la Guerre, le 15 mars 1877, pour l'étude des services de la Grande et de la Petite Voie. L'ingénieur en chef a eu l'honneur de se rendre à Paris, le 20 mars 1877, pour se rendre compte de l'état des services de la Grande et de la Petite Voie, et de faire rapport au ministre de la Guerre, le 27 mars 1877.

Le rapport de l'ingénieur en chef est divisé en deux parties. La première partie est consacrée à l'étude des services de la Grande Voie, et la seconde partie est consacrée à l'étude des services de la Petite Voie.

La Grande Voie est divisée en deux sections. La première section est consacrée à l'étude des services de la Grande Voie, et la seconde section est consacrée à l'étude des services de la Petite Voie.

La Petite Voie est divisée en deux sections. La première section est consacrée à l'étude des services de la Petite Voie, et la seconde section est consacrée à l'étude des services de la Grande Voie.

NOUVELLE NOTE ADDITIONNELLE

AU

MÉMOIRE
DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

Sur la Fusion des Services de la Grande et de
la Petite Voirie.

EXPOSÉ.

I. Je n'ai eu connaissance qu'aujourd'hui d'un second Mémoire adressé par M. l'agent-voyer en chef à MM. les membres du Conseil général et daté du 27 mars, sur la question de fusion des services départementaux de voirie, dans la Dordogne.

En maintenant cette question sur le terrain de la polémique, M. l'agent-voyer m'a imposé la pénible obligation de lui répondre une seconde fois, et de le suivre pas à pas dans ses assertions.

Je serai bref d'ailleurs, ma Note additionnelle du 24 mars ayant surabondamment fait justice d'avance de la plupart d'entre elles.

Aussi bien M. l'agent-voyer a facilité lui-même la conclusion du débat, en terminant son second Mémoire par la demande de la constitution immédiate d'un service départemental de voirie, à la tête duquel serait placé un ingénieur des ponts et chaussées, seul moyen, d'après lui, d'organiser sérieusement le service.

**La fusion des services de voirie doit se faire par le corps
des ponts et chaussées.**

2. S'il est vrai, en effet, comme le reconnaît M. l'agent-voyer en chef, qu'il soit nécessaire de placer un ingénieur des ponts et chaussées à la tête des services fusionnés de voirie, l'intervention même du corps des ponts et chaussées dans ces services, s'en déduit comme conséquence immédiate.

Telle est l'opinion, et elle paraîtra, je l'espère, parfaitement fondée, — exprimée par M. le Ministre des travaux publics, dans la dépêche qu'il a adressée, le 18 mars passé, à M. le Préfet de la Dordogne, en réponse à une question qui lui avait été posée par cet administrateur, au sujet de la fusion des services de voirie, et l'on me saura gré peut-être de donner ici un extrait de cette dépêche :

« Avant d'avoir reçu votre lettre du 21 février, je m'étais occupé
» de recueillir les renseignements de nature à élucider la question ; ces
» renseignements ne me sont pas encore tous parvenus, mais ceux que
» j'ai déjà pu réunir suffisent pour me permettre de vous donner mon
» opinion d'une manière nette et précise, et je la résume en disant
» qu'en se plaçant au dessus de toutes les considérations de personnes
» et au point de vue seul de l'intérêt public, il conviendrait que, dans
» tous les départements, les divers services de voirie, c'est-à-dire la
» construction et l'entretien des routes nationales, des routes départe-
» mentales et des chemins vicinaux, fussent réunis dans les mains des
» Ingénieurs des Ponts et chaussées.

» Je ne veux pas examiner si, par l'éducation professionnelle qu'ils
» reçoivent, par le sentiment de haute moralité qu'ils puisent dans
» cette éducation même, et dans le milieu où ils vivent, ces Ingénieurs
» ne donnent pas, comme corps, des garanties que ne peuvent présenter,
» au même degré, soit des Ingénieurs isolés, soit des corps
» d'agents-voyers institués pour un seul département. Il suffit de poser

» la question pour qu'elle soit résolue aux yeux de tout homme de
» bonne foi, et les exemples d'ailleurs ne manqueraient pas pour jus-
» tifier l'opinion que je ne fais qu'indiquer.

» Mais, en restant sur le terrain pur et simple de l'intérêt financier
» et économique des départements, la solution qui me paraît devoir
» être admise présente, sous ce rapport, des avantages évidents que je
» vais résumer aussi succinctement que possible.

» En premier lieu, il est incontestable que cette solution permet de
» supprimer l'agent-voyer en chef et les agents-voyers d'arrondisse-
» ment. En admettant une moyenne de trois arrondissements, et en
» supposant que chaque agent-voyer d'arrondissement reçoive un
» traitement de 4,000 fr., on obtient de suite une économie de
» 18,000 fr.

» A cette économie viendra nécessairement s'ajouter, par une nou-
» velle répartition de l'ensemble des routes et chemins, entre les
» divers conducteurs et agents du service vicinal, celle qu'amènera la
» suppression d'un plus ou moins grand nombre d'agents. Cette
» économie sera variable suivant les départements; mais elle existera
» toujours à un plus ou moins haut degré, et c'est un avantage qui ne
» peut manquer d'être grandement apprécié par les populations.

» L'on comprend d'ailleurs comment, avec l'organisation d'ensem-
» ble, il est possible d'éviter des fausses manœuvres et des faux frais,
» qui, dans l'état actuel, augmentent les dépenses, soit de l'État, soit
» des départements, soit des communes.

» Aujourd'hui, les conducteurs des ponts et chaussées, chargés de
» la surveillance des routes nationales et départementales, sont pres-
» que toujours obligés, pour visiter toutes les routes de leur circons-
» cription, de parcourir quelques chemins vicinaux, et réciproquement,
» les agents-voyers ont à parcourir inutilement des portions de routes
» nationales et départementales. Si tous les services étaient réunis,
» ces courses en pure perte seraient évitées. On pourrait, en même
» temps, réduire le nombre des agents, et néanmoins la surveillance
» serait plus exacte et plus continue.

» Ce que je viens de dire des conducteurs et des agents-voyers, je
» peux le dire dans une certaine mesure des cantonniers, dont il serait
» possible de mieux utiliser les services, par une meilleure répartition,

» et toujours au grand profit des routes et chemins confiés à leur
» surveillance.

» Je ne fais qu'indiquer, Monsieur le Préfet, ces résultats; mais je
» ne crois pas qu'ils puissent être contestés, et en résumé, je crois
» pouvoir dire que la mesure de fusion de tous les services doit pro-
» curer aux départements et aux communes surtout, qui ne paient pas
» les traitements des Ingénieurs, une notable économie.

» Je ne veux pas, je l'ai dit déjà, insister sur la probabilité d'une
» meilleure exécution des services; mais je ne serai certainement con-
» trredit par personne, lorsque je ferai remarquer qu'au point de vue
» de la comptabilité, les habitudes d'ordre et de régularité des Ingé-
» nieurs, assurent à tous les intérêts des garanties qui leur ont manqué
» trop souvent (1).

» Enfin, un autre avantage de la fusion, que je signale à votre atten-
» tion particulière, c'est celui-ci. Aujourd'hui, si MM. les Préfets ne
» sont pas satisfaits d'un des agents-voyers de leur département, ils
» n'ont qu'un moyen de s'en débarrasser, c'est de le révoquer et,
» souvent, néanmoins, il suffirait d'un simple envoi dans un autre
» département, pour ramener cet agent à l'observation de ses devoirs.
» Lorsque tous les services seront réunis, lorsqu'ils seront confiés tous
» à des agents des ponts et chaussées, si le Préfet a à se plaindre de
» l'un d'eux, immédiatement une autre destination lui est donnée, et
» on le remplace par un autre capable de faire un meilleur service.

» Mais on peut faire une objection. Avant que la fusion ne puisse
» être réalisée complètement, il faut un temps de transition, ou bien,
» il faut renvoyer de suite tous les agents qui ne sont pas aptes à
» devenir conducteurs des ponts et chaussées. A cet égard, Monsieur
» le Préfet, mon administration est disposée à donner toutes les faci-
» lités possibles, ainsi qu'elle l'a fait dans un certain nombre de dé-
» partements, où la fusion a été admise; elle accepte, pour concourir
» à la surveillance des routes nationales et départementales, tous les

(1) Cette considération est d'autant plus vraie, que le projet de règlement général du service vicinal, présenté à l'examen du Conseil général, dans cette session est calqué sur les règlements analogues en usage depuis 20 ans, dans les ponts et chaussées. (Note de l'ingénieur en chef.)

» agents-voyers des chemins vicinaux qui lui sont signalés comme
» offrant des garanties suffisantes, et elle les commissionne à cet effet
» comme les conducteurs eux-mêmes; les autres agents sont main-
» tenus provisoirement avec leurs attributions actuelles, et ainsi, peu
» à peu, sans secousses, on arrive à l'unité, qui est tout à la fois un
» moyen d'économie et un moyen de perfectionnement des services. »

II

Du principe de décentralisation, dans ses rapports avec l'administration des ponts et chaussées.

3. On le voit, M. le ministre des travaux publics donne, dans sa dépêche, la solution pratique du problème d'organisation des services départementaux de voirie, problème soulevé par la situation nouvelle qu'a créée au pays tout entier la construction des voies ferrées, et que n'avaient pu prévoir ni les anciens règlements, ni la loi de 1836 sur les chemins vicinaux. L'extrait que je viens d'en faire se trouve ainsi d'autant mieux justifié, que M. l'agent-voyer en chef l'analyse, dans son second Mémoire, d'une manière par trop inexacte.

M. le ministre montre, en outre, que l'on peut faire de la décentralisation bien entendue, sans avoir besoin d'écarter une certaine catégorie d'agents, par cela seul qu'ils dépendent d'une administration centrale (1), c'est-à-dire, dans l'espèce, qu'on peut assurer le fonctionnement régulier des services de voirie, par un mode rationnel de recrutement des agents, et par le maintien même de l'école d'où sortent, et d'où il est bon que continuent à sortir, les agents supérieurs, sans cesser de respecter l'autonomie départementale, et sans por-

(1) Les partisans de la décentralisation à outrance n'ont pas encore poussé la logique de leurs idées jusqu'à réclamer des services de comptabilité publique indépendants. C'est, pourtant, à la centralisation de son personnel que la comptabilité publique, en France, doit sa solide et admirable organisation, qui ne paraît contrarier en rien l'application des idées d'autonomie départementale.

ter la moindre atteinte aux droits souverains que la loi organique de 1871 donne aux Conseils généraux sur la gestion des intérêts confiés à leur vigilante tutelle.

Il n'y a, à ce sujet, quoi qu'en dise M. l'agent-voyer en chef, interprétant à sa guise ce qu'il appelle l'expression de la pensée et des vœux du ministère de l'intérieur, aucun désaccord entre ce ministère et celui des travaux publics. Les principes auxquels ces ministères obéissent sont les mêmes ; ils sont inscrits dans la loi, et aucun d'eux ne cherche à les éluder.

J'ajoute que les fonctionnaires dépendant de ces ministères, ingénieurs ou agents-voyers, acceptent sans conteste la plénitude d'attributions conférées aux Conseils généraux, et qu'il ne leur viendrait même pas à l'esprit, au cas où les services de voirie seraient fusionnés, d'essayer une lutte dont l'issue serait d'avance certaine, puisque les Conseils votent les ressources affectées aux travaux de construction et d'entretien, approuvent les projets de ces travaux, imposent leurs programmes, et disposent même, en réalité, du personnel, ainsi que le ministre des travaux publics en fait la juste observation.

4. La responsabilité des Ingénieurs, dans le système de la fusion à leur profit, ne serait donc pas illusoire, comme se plaît à l'affirmer M. l'agent-voyer en chef ; le contrôle du Conseil général, loin d'être impossible, continuerait donc à être entier, d'autant plus entier qu'il s'exercerait au moyen d'une comptabilité et de règles que les Ingénieurs appliquent depuis 20 ans aux routes départementales et dont personne, que je sache, n'a contesté la sincérité ; enfin, loin d'être excessives, les dépenses, — je l'ai prouvé dans mon Mémoire et dans ma Note additionnelle, — continueraient à être contenues dans les limites que commanderaient les intérêts à satisfaire, sur les chemins de toute nature, après entente entre les Maires et les agents cantonaux.

5. J'ai montré plus haut dans quel ordre d'idées générales et communes à l'un comme à l'autre, les ministères de l'intérieur et des travaux publics se plaçaient pour traiter la question de fusion des services départementaux de voirie.

Le moment me paraît venu de donner le texte de la lettre adressée

à M. le Préfet de la Dordogne, le 8 mars dernier, par M. le ministre de l'intérieur :

« Le Conseil général de votre département a examiné, dans sa dernière session, la question de la fusion du service vicinal avec celui des ponts et chaussées, et a ajourné sa décision au mois d'avril prochain, en vous chargeant de recueillir tous les renseignements de nature à l'éclairer sur ce sujet.

» En conséquence, vous me demandez de vous faire connaître mon opinion sur la question.

» Aux termes de la loi du 10 août 1871, les Conseils généraux sont absolument maîtres de confier la direction du service vicinal aux agents-voyers ou aux ingénieurs, ou d'adopter telle combinaison qui leur paraîtra convenable. Le département de l'intérieur n'a donc aucun avis à émettre à ce sujet. Je vous transmets seulement, à titre de renseignement, une petite brochure publiée, sans nom d'auteur, et dans laquelle vous pourrez puiser des indications utiles. »

Or cette brochure, dont je n'ai parlé que très sommairement dans ma Note additionnelle, et qui, d'après M. l'agent-voyer en chef, révélerait l'expression de la pensée et des vœux du ministère de l'intérieur, que contient-elle ? — Dans sa première partie, elle reproduit, il est vrai, les objections habituelles faites aux ingénieurs, mais dans la seconde, elles occupent des améliorations que réclame l'organisation des agents-voyers, et l'on y trouve les passages que voici :

« Si, comme nous l'espérons, le principe de la conservation des agents-voyers est admis par l'assemblée, il serait imprudent de fermer les yeux sur les améliorations dont ce personnel est susceptible. »

Et plus loin :

« En comparant le service vicinal avec les autres branches de l'administration, il est facile de reconnaître qu'il ne se trouve pas dans des conditions normales de progrès. Il est localisé, complètement

» circonscrit dans chaque département, et par conséquent le service vicinal n'a pas d'avenir.

» Dans ces dernières années, et notamment depuis la loi de 1868, une impulsion considérable a été donnée aux travaux des chemins vicinaux. Il a fallu de toute nécessité augmenter le nombre des agents dans la plupart des départements. Or, ce recrutement s'est fait avec difficulté et des plaintes se sont élevées au sujet de la valeur d'un assez grand nombre d'agents. D'ailleurs, dès l'origine de la création des agents-voyers, le principal et, pour ainsi dire, l'unique argument fourni contre eux, était toujours l'insuffisance du personnel et son mauvais recrutement.

» Ces critiques étaient en partie fondées, il faut le reconnaître ; si le corps des agents-voyers renfermait un certain nombre d'hommes distingués, et même quelques personnalités brillantes, un plus grand nombre, malheureusement, ne pouvaient suppléer que par leur zèle aux connaissances, sinon nécessaires, du moins bien utiles qui leur faisaient défaut. Et, lorsqu'il s'agissait de pourvoir au remplacement de quelques agents, l'administration éprouvait bien des difficultés à trouver des candidats capables de remplir convenablement les fonctions qui leur étaient confiées. Les causes de cette difficulté pour le recrutement des agents-voyers n'échappaient à personne, et ces derniers ne manquaient pas de les signaler à l'Administration supérieure, chaque fois que l'occasion s'en présentait. Ils faisaient valoir que l'organisation était trop localisée ; que, par suite, les mutations du personnel y étaient des plus difficiles, sinon presque impossibles, et que, renfermée dans le cercle étroit d'un seul département, la carrière de l'agent-voyer n'avait aucun avenir.

» On sent les graves inconvénients de ce système. L'avenir n'existe pas pour les agents-voyers, ou du moins, est très-borné, et comme il n'y a pas pour eux de perspective d'avancement, il n'y a pas d'émulation. Il ne faut donc pas s'étonner si les agents se découragent, ne font plus les efforts et les progrès qu'on était en droit d'attendre d'eux, et même quittent le service dès qu'ils entrevoient la possibilité d'arriver à une situation meilleure.

» Cet état de choses, s'il subsistait, pourrait amener de fâcheux résultats et compromettre l'existence d'une institution éminemment utile. Le moment paraît donc venu d'y porter remède. La mesure à

» prendre, réclamée depuis bien des années déjà par les agents-voyers et même par un grand nombre de Conseils généraux, est la centralisation du service vicinal, c'est-à dire la nomination de tous les agents du personnel par le Ministre de l'intérieur. Par ce moyen, les vices signalés si souvent disparaîtraient et le corps des agents-voyers serait enfin constitué.

» Les Conseils généraux ne nommeraient pas, il est vrai, les agents-voyers. Mais la réforme du service et son amélioration sont à ce prix. »

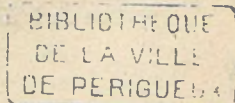
On le voit, les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont parfaitement d'accord sur un point essentiel, la nécessité de centraliser le personnel, quel qu'il soit, des services de voirie, en vue de lui donner l'organisation qui peut seule lui permettre de suffire à la tâche considérable qui lui incombe, et cette centralisation spéciale ne leur paraît nullement en contradiction avec le principe de décentralisation proprement dit, qui consiste dans la simplification des rouages administratifs et un emploi judicieux des ressources locales, sous la direction immédiate des Conseils généraux.

Il y a seulement cette différence, qu'en opérant la fusion au profit des ponts et chaussées, l'organisation centralisée, dont la nécessité est unanimement reconnue, se trouve toute préparée, et qu'elle offre des garanties de toute nature qu'on trouverait peut-être difficilement ailleurs. — Ainsi seraient conciliés, en effet, toutes les idées, tous les intérêts, tous les besoins.

III.

Des travaux exécutés par les Ponts et Chaussées.

6. J'entre dans un autre ordre d'idées et je demande la permission, bien que cela puisse paraître inutile, après ce que j'ai dit dans ma Note additionnelle, à l'occasion de faits analogues cités dans le premier Mémoire de M. l'agent-voyer en chef, de relever les assertions nouvelles que je trouve dans son second Mémoire, relativement à divers travaux exécutés par le service des Ponts et Chaussées.



J'affirme donc , à mon tour , pour employer ses expressions :

Que le viaduc des Mignons , œuvre de l'honorable M. Andral , et qui se compose de 30 arches de 10 mètres d'ouverture chacune , — loin d'être une splendide inutilité , — n'a coûté que 150,000 fr. , dont 80,000 fr. payés par l'Etat ; qu'il a donc été construit avec une remarquable économie ; qu'il relie deux parties importantes de l'arrondissement de Bergerac , longtemps séparées par un défilé à peu près impossible à franchir , et que , par suite , en permettant de ne pas jeter un pont sur une rivière considérable et de ne pas emprunter , pour ce rattachement , le sol d'un département voisin , — solution d'ailleurs plus coûteuse , — il a pleinement répondu à ce sentiment d'autonomie départementale que M. l'agent-voyer oublie si vite , après l'avoir glorifié ;

Que le pont de Grolejac est un pont ^{par} concession , auquel s'appliquent les observations présentées dans ~~une~~ Note additionnelle ;

Que le pont en bois de Ferrières , près Savignac , peut avoir besoin d'être refait , — je ne le conteste pas , — mais qu'il n'a pas été construit il y a moins de dix ans , comme l'énonce M. l'agent-voyer en chef , attendu qu'il est placé sur l'ancien chemin d'Excideuil , rectifié , il y a 45 ans , et abandonné depuis cette époque par le service des Ponts et Chaussées ;

Que les routes agricoles de la Double , construites au prix moyen de 5 fr. 28 par mètre courant , dont :

En terrassements	1' 54
En chaussée.....	2 03
En ouvrages d'art.....	1 05
En entretien , pendant la durée de garantie.....	0 13
En dépenses diverses.....	0 53
TOTAL ÉGAL.....	5' 28

Et auxquelles la prestation en nature n'est applicable que dans la proportion de 1/25 , ont coûté moins cher que les chemins d'intérêt

commun dont elles ont la largeur, et que ceux de ces chemins qui traversent la Double sont en moins bon état qu'elles ;

Que le pont des Barris n'est nullement comparable au pont de Trélissac ; qu'il est établi dans l'intérieur d'une ville importante, en vue de rattacher deux de ces quartiers ; qu'il est entièrement en pierres de taille, sans autre luxe d'ailleurs que celui qu'exigeaient les convenances mêmes de l'œuvre ; qu'il a été fondé sur les débris d'un vieux pont, ce qui a créé, pour la fondation de ses piles, des difficultés exceptionnelles, augmentées encore par la rencontre d'une faille qui a donné lieu aux plus abondantes filtrations ; qu'il n'est pas étonnant dès lors qu'il ait coûté plus cher que celui de Trélissac, dont les conditions d'établissement sont toutes différentes ; qu'en outre, et contrairement à ce qu'énonce M. l'agent-voyer en chef, ce n'est pas 126,000 fr. qu'il a coûté, mais 111,000 fr. ; qu'enfin, pour rendre les deux ouvrages comparables, il faudrait déduire, au moins, de ce dernier chiffre :

Pour démolition du Pont-Vieux.....	2.700 ^f
Pour démolition du barrage, et dragage d'enrochements	6.500
Pour travaux spéciaux à la pile, rive droite.....	12.000
Pour le pont provisoire des piétons	1.700
Pour la plus-value des parements	2.900
<hr/>	
ENSEMBLE	25.800
<hr/>	
Montant total comme ci-dessus	111.000
<hr/>	
RESTE	85.200
<hr/>	
Ce qui fait par mètre linéaire	9.500
<hr/>	

Ces observations suffisent sans doute.

IV.

**Du prix de revient des routes départementales
de la Dordogne.**

7. Je ne vois pas, en vérité, ce que cette critique incessante des travaux des ponts et chaussées et cette glorification continue du service vicinal, peuvent apporter de lumières dans la question posée par le Conseil général.

Toutefois, avant de mettre fin à cette discussion, il est de mon devoir d'ajouter que M. l'agent-voyer en chef cherche vainement à me mettre en contradiction avec un de mes honorables prédécesseurs, sous les ordres duquel j'ai passé la meilleure partie de ma carrière, et dont j'ai reçu des leçons qui resteront toujours présentes à mon esprit comme à mon cœur. Je ne connaissais pas, je l'avoue, le rapport de M. Andral au Conseil général, pour la session de 1864, quand j'ai donné, dans mon Mémoire, et sans me douter que la discussion viendrait sur ce terrain, le prix de revient des routes départementales de la Dordogne. Si donc j'ai été forcé de relever, dans ma Note additionnelle, une erreur de ce rapport, que M. l'agent-voyer en chef aurait pu reconnaître aussi bien que moi, au lieu de s'en servir et d'en tirer des conséquences bien faites pour impressionner, cette erreur, purement matérielle, ainsi que je l'ai expliqué, n'est pas de nature, on en conviendra, à porter atteinte à la juste considération qui s'attache au nom de M. Andral. Grâce à Dieu, on n'oubliera pas pour si peu les services qu'il lui a été donné de rendre au département pendant douze années d'une gestion aussi brillante que fructueuse.

Sur ce point, comme sur tous les autres, je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit dans ma Note additionnelle, mais je n'ai rien à en retrancher.

V

**Des résultats produits par la fusion des services
dans divers départements.**

8. Je ne peux que maintenir aussi, ce que j'ai dit à propos de la brochure de M. de Saint-Pulgent et du sentiment de cet administrateur sur la question de fusion des services de voirie. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à lire, en entier, le passage de la page 84 de cette brochure, auquel j'ai renvoyé dans mon Mémoire. — « Les services de la vicinalité et des ponts et chaussées pourront être confondus dans un seul service, comme cela a lieu dans quelques départements, et entraîner la suppression d'une partie du personnel. » — Or, à l'époque où la brochure fut publiée, la réunion des services n'avait eu lieu, dans quelques départements, qu'au profit des ingénieurs (1).

La conversion, puisque M. l'agent-voyer en chef emploie ce mot, de cet habile administrateur, n'est d'ailleurs pas la seule que je sois en mesure de citer.

Le Conseil en trouverait la preuve dans le département même de la Dordogne, résidence actuelle de l'ancien préfet d'un département où les services de voirie sont fusionnés depuis longtemps. Il n'y aurait, de sa part, aucune hésitation, j'en ai la certitude, si on lui demandait son témoignage. — Et si je m'abstiens d'en citer un autre, c'est par pure convenance.

Ainsi, conformément à ce que j'ai avancé dans mon Mémoire, partout où les services fusionnés ont été régulièrement organisés, cette

(1) Cette indication serait, au besoin, je pense, confirmée par quelque membre du Conseil général.

Je pourrais dire aussi que, dans la Lozère, où l'on s'est imprudemment hâté de confier les routes départementales aux agents-voyers, le Préfet et la Commission départementale ont dû reculer devant l'impossibilité pratique de cette mesure, exécuté irepourtant à partir du 1^{er} janvier 1872.

organisation a produit des résultats hautement appréciés par les Conseils généraux, par les Préfets et par les populations.

Serait-elle aussi favorablement accueillie dans la Dordogne ?

Il appartient à MM. les conseillers généraux, organes naturels des populations, de formuler un avis à cet égard.

VI

Des travaux exécutés par le service vicinal.

9. Que puis-je ajouter que je n'aie déjà dit ailleurs ? Dois-je répondre à M. l'agent-voyer en chef qu'il a été mal renseigné, quand on lui a rapporté que j'avais fait des tournées spéciales pour m'assurer de l'état des chaussées et de la solidité des ouvrages d'art des chemins vicinaux ?

Une seule chose est vraie, c'est qu'à la suite de la production de son premier Mémoire, auquel il s'est cru autorisé à donner une si grande publicité, j'ai prié MM. les ingénieurs ordinaires de me renseigner sur quelques-unes des assertions qui y sont émises. Or, il n'est pas possible de s'assurer d'une assertion, en fait de chemins, sans les visiter, et c'est ce qui a dû être fait. Quant à produire le résultat de ces investigations, M. l'agent-voyer en chef trouvera bon que je demeure juge de l'opportunité.

VII

Des propositions d'organisation des services fusionnés.

10. Est-il nécessaire aussi que je revienne sur la comparaison que j'ai établie, dans ma Note additionnelle, entre les propositions de M. l'agent-voyer en chef et les miennes, pour l'organisation des services fusionnés de voirie ? A vrai dire, je ne vois rien, dans le second Mémoire de M. l'agent-voyer, qui l'exige. Je pourrais, tout au plus,

m'étonner qu'il ait persisté, après avoir lu mon Mémoire, dans certaines assertions puisées à une source qui, pour lui plus que pour tout autre, eût dû rester sans valeur, car je n'ai rien à changer, je le répète, à ce que j'ai avancé à ce sujet. — Simplicité de moyens, économie de 31,000 fr. sur les frais du personnel actuel des deux services, avantages de toute nature, respect de tous les droits, de toutes les situations; — tels sont les avantages de la fusion au profit des ponts et chaussées.

Quant aux propositions de M. l'agent-voyer, elles sont, à peu de chose près, les mêmes que dans son premier Mémoire, et elles donnent lieu aux mêmes critiques, — mécanisme compliqué; insuffisance de traitement des agents locaux, dont sept cantons ne sont pas pourvus; augmentation notable de dépenses pour le département.

Je dois, néanmoins, une fois encore, avant d'en finir sur ce chapitre, faire remarquer que M. l'agent-voyer en chef n'est pas heureux dans les appréciations et dans les renseignements qu'il veut bien transmettre au Conseil général.

Si j'ai proposé de lui confier les fonctions d'ingénieur d'arrondissement, c'était, en effet, uniquement pour utiliser ses services, auxquels j'aurais attaché un grand prix, et non pour lui faire allouer les indemnités qui y sont attachées, ces indemnités n'étant que la légitime compensation des déboursés nécessités par les frais de tournées et de bureau.

Mais il use envers moi, à cette occasion, d'une libéralité par trop grande.

J'ai simplement aujourd'hui, et je continuerai à avoir longtemps encore, 6,000 fr. de traitement. Quant à mes remises proportionnelles, elles n'ont pas dépassé, en 1871, 1,000 fr. De plus, ces remises devant cesser, au cas de la fusion des services de voirie, on voit qu'il y aurait à retrancher 4,600 fr. du total de 16,400 fr. dont il me gratifie.

L'erreur valait peut-être la peine d'être signalée, à raison surtout de l'intention qui a dicté ce passage du Mémoire de M. l'agent-voyer en chef.

VIII.

Conclusions.

■ ■ . Ici finit la tâche qui m'a été imposée, tâche pénible, puisqu'il s'est fréquemment agi de ramener à leur juste valeur des faits mal présentés ou des assertions peu exactes, — utile, toutefois, puisqu'elle a eu pour résultat de faire à chacun des services de voirie la part qui lui est due, et de montrer que la réunion seule de ces services, sous la direction des ingénieurs, peut réaliser, pour le département, les avantages et les améliorations de toute nature que le Conseil général a entrevues et qu'il a la ferme volonté de réaliser.

Le Conseil a sous les yeux tous les éléments d'appréciation.

J'attends sa décision avec confiance.

Périgueux, le 8 avril 1872.

L'Ingénieur en chef,

FARGAUDIE.

