

*M. Alf. Magn
Géliboat*

RÉSUMÉ ET CONCLUSION

DES

MÉMOIRES

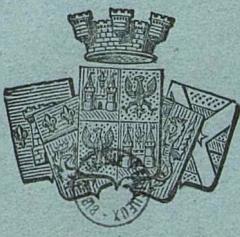
DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

SUR LA FUSION DES SERVICES DE LA GRANDE

ET DE LA PETITE VOIRIE.



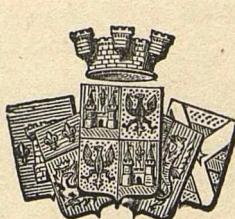
PÉRIGUEUX

IMPRIMERIE DUPONT ET C°, RUES TAILLEFER, AUBERGERIE ET DES FARGES.

1872.

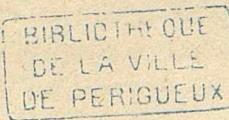
Argandie

RÉSUMÉ ET CONCLUSION
DES
MÉMOIRES
DE
L'INGÉNIEUR EN CHEF
DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE
SUR LA FUSION DES SERVICES DE LA GRANDE
ET DE LA PETITE VOIRIE.



PZ 2766

PÉRIGUEUX



IMPRIMERIE DUPONT ET C[°], RUES TAILLEFER, AUBERGERIE ET DES FARGES.

1872.

BPZ 2766

C

RÉSUMÉ ET CONCLUSION

DES

MÉMOIRES

DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

SUR LA FUSION DES SERVICES DE LA GRANDE

ET DE LA PETITE VOIRIE.



Origine de la Question.

L'idée de la fusion des services départementaux de voirie, dans la Dordogne, a pris naissance en 1867, — c'est du moins ce qu'énonce M. l'agent-voyeur en chef dans son Mémoire du 25 février 1872 (page 1).

Mais l'habile Préfet auquel M. l'agent-voyeur en fait honneur et qui, d'ailleurs, s'était bien gardé d'aller aussi loin qu'on a voulu le dire, parce que le temps et l'occasion lui avaient manqué pour faire de cette question une étude approfondie, — a vu son opinion se modifier au contact des faits, dans le département de la Dordogne d'abord, dans celui de Seine-et-Marne ensuite, et il n'hésite pas à en témoigner aujourd'hui, en se prononçant nettement pour les ponts et chaussées.

L'intervention des ingénieurs dans le service vicinal se concilie donc bien, dans sa pensée, avec les idées de saine décentralisation dont il est l'un des défenseurs les plus autorisés.

Programme posé par le Conseil général.

Quoi qu'il en soit, c'est dans sa séance du 28 août 1869 que le Conseil général de la Dordogne mit à l'étude un projet et un plan d'organisation pour la fusion des services de la grande et de la petite voirie, mais sans manifester aucune préférence pour celui de ces services qui serait chargé de les réaliser.

Dans la pensée du Conseil, la fusion devait avoir deux grandes et utiles conséquences, qu'il me paraît utile de rappeler ici :

1^o Une économie considérable, par suite d'un meilleur et plus facile emploi de la prestation, et d'une notable diminution dans le personnel;

2^o Une égalité à rétablir entre les communes, par une équitable distribution des charges départementales.

Et c'est pour répondre à ce programme du Conseil général, renouvelé dans sa séance du 10 novembre 1871, que j'ai publié mes Mémoires des 3 mars, 24 mars et 8 avril 1872, dans lesquels j'ai été conduit à m'occuper des objections faites au corps des ponts et chaussées et à rechercher si la fusion des services de voirie, — reconnue nécessaire, — pouvait utilement se faire autrement que sous la direction des ingénieurs.

Je rappellerai sommairement ici les motifs de la double conclusion qui est résultée de mon étude (1).

(1) L'impression de ce nouveau Mémoire a été demandée par la Commission de quinze membres nommée par le Conseil général dans sa séance du 12 avril dernier, pour étudier la question de fusion, comme celle des Mémoires précédents l'avait été par le Conseil général lui-même ou par la Commission départementale.

Il importait, en effet, de dissiper certains malentendus, de faire cesser des équivoques trop complaisamment entretenues peut-être, et de replacer enfin la situation sous son vrai jour.

**Des objections
faites au Corps des Ponts et Chaussées.**

J'ai montré dans ces Mémoires que les objections faites au corps des ponts et chaussées, en vue de lui enlever le service des routes départementales ou de l'empêcher de concourir au service vicinal, manquent de fondement.

Ces objections, en effet, se réduisent à trois :

Les Ingénieurs font plus cher que les Agents-voyers ;

Ils ont des allures trop indépendantes, de l'arbitraire, de la raideur dans les formes.

Enfin, ils dépendent d'une administration centrale et par suite ils ne sont pas, comme les agents-voyers, dans la main des Conseils généraux, ce qui est contraire au principe de décentralisation ⁽¹⁾.

Mais pourquoi, ainsi qu'un préjugé fâcheux semble l'admettre, les Ingénieurs feraient-ils plus cher que les Agents-voyers ? — Ces derniers sont, en partie, leurs élèves : ils appliquent leurs formules, leurs calculs, leurs procédés, fruit de patientes et laborieuses recherches. Comment les résultats seraient-ils si différents ?

La vérité est que, si les routes départementales, par exemple, sont plus chères, en moyenne, de construction et d'entretien, que les chemins de grande communication, c'est qu'à raison de la nature de ces voies, il ne saurait en être autrement, quels que soient les agents qui les construisent ou les entretiennent.

Chacun sait, en effet, que la composition et la construction des

(1) Voir les vœux des Conseils d'arrondissement de la Dordogne, à la suite de ce Mémoire.

chaussées des routes départementales sont l'objet de soins tout particuliers, résultant de la nécessité de résister à une circulation plus active et plus lourde que sur les chemins de grande communication ; que les routes ont 1^m de largeur de plus en couronne que les chemins, et chacun de leurs fossés 0^m50 de largeur de plus en gueule ; que les terrains, généralement cédés à des conditions avantageuses pour les chemins, ont dû être fréquemment payés fort cher pour les routes, parce qu'elles desservent des intérêts d'un ordre plus élevé que les intérêts locaux, et dont, pour ce motif, les riverains refusent de tenir compte ; que les routes sont généralement dans des conditions d'établissement tout autres que les chemins au point de vue des pentes qui y sont plus faibles et des courbes qui y sont décrites avec de plus grands rayons. — Or, ces différences ont une influence plus considérable qu'on ne pourrait le croire au premier abord, sur le prix de revient, sans qu'il soit possible de rien préciser à cet égard, si ce n'est que les routes doivent coûter, en moyenne, *notablement* plus cher que les chemins.

Et, en fait, elles ont coûté plus cher que les chemins, dans le département de la Dordogne. Mais la différence des prix de revient s'explique aisément par les considérations indiquées plus haut et par d'autres encore.

Ainsi, le réseau des 1,035 kilomètres de routes départementales de la Dordogne aura coûté, déduction faite des ouvrages d'art et des indemnités de terrains, en totalité.....	9,889,000 ^f » ^e
Soit, par mètre courant.....	9 ^f 60

Les chemins de grande communication, pour une longueur de 1,567 kil, sont revenus à.....	9,027,000 ^f » ^e
Soit, par mètre courant.....	5 ^f 76

Mais l'écart des deux prix se trouverait singulièrement affaibli, si l'on déduisait de la longueur des chemins celle des anciennes voies que ces chemins ont utilisée ou empruntée, et si l'on tenait compte de l'économie apportée dans la dépense par l'emploi de la prestation, économie qui, toute comparaison faite du prix de la journée de bras, fixée d'abord à 0 fr. 80 c. et 1 fr., puis à 1 fr. 30, et du prix de la

journée salariée, qui s'élève à 1 fr. 80, n'est pas moindre de 33 p. 0/0.

De ce dernier chef seulement il résulte que le prix de 5 fr. 76 doit être augmenté de 1/3 ou de 1 fr. 90, ce qui fait..... 7^{fr} 66^c

En ayant égard à la différence de largeur des routes et des chemins, qui est de 1^m50 sur 7^m00, soit de 1/5, et à la différence de largeur de leurs chaussées, qui est de 1^m00 sur 4^m00, soit de 1/4, on voit qu'il faudrait augmenter encore le prix précédent d'environ $\frac{2}{40}$ ou de 1 fr. 72, ce qui donnerait..... 9^{fr} 38^c

Et s'il était possible d'évaluer en chiffres la différence de composition des chaussées, l'influence des rayons des courbes et des déclivités, des passages exceptionnels et des traverses, on trouverait que les chemins reviennent à un prix au moins aussi élevé que les routes.

La conclusion serait certainement la même pour les ouvrages d'art. Mais comment établir entre les ouvrages faits par l'un et l'autre service une comparaison véritablement logique, quand on est dans l'impossibilité de le faire pour les ouvrages de chacun d'eux ? Ainsi, un pont est nécessairement plus cher à la ville qu'à la campagne, toutes proportions gardées ; sur un terrain peu consistant que sur le rocher, etc., etc. — D'ailleurs, quelle commune mesure prendra-t-on pour les comparer ? Si l'on s'arrête au prix du mètre carré de surface vue, prise au niveau de la route ou du chemin, on néglige l'influence des culées, variable suivant qu'elles consistent en des murs en aile ou en des murs en retour, et le terme le plus important de comparaison, c'est-à-dire la hauteur. Qui ne sait, en effet, que la section d'un cours d'eau varie d'un point à un autre, suivant la pente ; que la largeur est tantôt plus grande, ce qui exige moins de hauteur pour l'ouvrage, et tantôt plus étroite, auquel cas correspond la hauteur la plus élevée ? En sorte que deux ouvrages construits à peu de distance l'un de l'autre peuvent être plus ou moins chers l'un que l'autre, sans qu'on puisse accuser le constructeur, fût-il le même, de ces différences. — On pourrait sans doute recourir au système de la tranche longitudinale de un mètre de largeur, ou du mètre courant d'ouverture, etc., etc. : mais les difficultés seraient toujours les mêmes, tout rappro-

chement de ce genre étant nécessairement sujet à erreur et ne comportant que des approximations plus ou moins grossières.

En ce qui concerne l'entretien, la comparaison est plus facile.

Le prix de revient de l'entretien, en effet, est de..... 0' 297 par mètre courant, pour les routes départementales, et de.... 0 212 également par mètre courant, pour les chemins de grande communication.

Mais la circulation sur les routes est de 88 colliers à charge ; sur les chemins, il n'est pas possible de la porter à plus de 50 colliers⁽¹⁾. Or il est bien évident que le chiffre de la fréquentation est un élément capital de comparaison. Qu'une route soit beaucoup moins fréquentée qu'une autre, et l'on peut y employer bien moins de matériaux, par suite moins de main-d'œuvre, et cependant la dépense par kilomètre et par 100 colliers peut s'y trouver plus élevée que sur la route plus fréquentée, alors même que le coût kilométrique, étant envisagé séparément, ressortirait à un taux plus élevé que sur cette dernière.

Ainsi, en ramenant le prix d'entretien des routes et des chemins de la Dordogne à l'unité de colliers, on a :

Pour les routes départementales, $\frac{0,297 \times 100}{88} \dots = 0,337$

Pour les chemins, $\frac{0,212 \times 100}{50} \dots = 0^{\circ} 424$

La dépense proportionnelle à la circulation est donc plus grande sur les chemins de grande communication que sur les routes départementales, dans le département de la Dordogne, c'est-à-dire que le service rendu au public coûte le plus sur les voies les moins fréquentées.

C'est un état de choses que je constate, sans en rechercher la cause, que je n'entends aucunement attribuer à une gestion plus ou moins défectueuse. Ce n'est point par convenance, mais avec toute sincérité, que j'écarte toute considération personnelle, ainsi que j'ai eu soin de le faire depuis le commencement de ce débat. Qu'il me soit seulement permis de conclure en disant que *toute comparaison directe entre les routes et les chemins ne peut conduire qu'à des résultats erronés*, et

(1) Voir les Renseignements à la suite du Mémoire.

que le seul moyen de savoir si les Agents-voyers font moins cher que les Ingénieurs, consiste à *comparer des travaux réellement comparables, c'est-à-dire des chemins faits par les uns et les autres.* Or cette étude a été faite au moyen des données de la statistique quinquennale du Ministère de l'intérieur. On est arrivé ainsi à des rapprochements pleins d'intérêt entre les prix de construction et d'entretien des chemins vicinaux dans des circonstances très-variées, et qui, tous, conduisent à cette conséquence, la seule que je veuille mettre en relief ici, qu'en laissant uniquement la parole aux chiffres officiels, les Ingénieurs, auxquels on n'a jamais reproché de construire ou d'entretenir moins bien que les Agents-voyers, ne construisent ni n'entretiennent les chemins vicinaux à plus grands frais qu'eux.

Je me bornerai à extraire de cette étude les chiffres ci-après qui sont ceux des prix moyens de construction et d'entretien des chemins des trois catégories, dans le groupe des huit départements où les services de ces chemins étaient faits par les Ingénieurs pendant la période quinquennale de 1862 à 1867 (Côtes-du-Nord, Eure-et-Loir, Gers, Mayenne, Oise, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Seine-et-Marne), et dans le groupe des 80 autres départements (non compris la Seine), où le service était fait par les Agents-voyers.

On forme, en effet, le tableau suivant :

	PRIX PAR MÈTRE COURANT	
	Construction.	Entretien.
Chemins de grande communication.....{ Agents-voyers..... Ingénieurs.....	6' 5	86c 52
Chemins d'intérêt commun.....{ Agents-voyers..... Ingénieurs.....	5	45 »
Chemins vicinaux ordinaires.....{ Agents-voyers..... Ingénieurs.....	3	71 10
	» 32c » 31	» 24 » 23
	» 13	» 13

Ces chiffres sont, je crois, sans réplique.

Quant à l'objection tirée des allures des Ingénieurs et Conducteurs, je ferai tout d'abord remarquer que l'indépendance du caractère, quand elle s'allie à la rigoureuse observation des devoirs d'état, offre à chacun, administrateur et administré, la plus solide des garanties.

J'ajoute, pour ce qui a trait à la raideur et à l'arbitraire du corps des ponts et chaussées, qu'à supposer qu'il y ait jamais eu quelque chose de vrai, au moins d'une manière générale, il n'en est plus ainsi depuis longtemps. Et c'est à l'éminent président du Conseil général de la Dordogne, M. Magne, alors ministre des travaux publics, qu'est due en grande partie cette transformation. Les Ingénieurs et Conducteurs n'oublient plus, depuis l'instruction du 18 mai 1853, dans leurs relations de service avec le public, que, tout en maintenant les droits légitimes de l'Etat, ils doivent se montrer animés d'un sage esprit de conciliation.

Je prendrai d'ailleurs la liberté de faire remarquer que cette qualité qu'on se plaît à reconnaître aux agents du service vicinal, les Ingénieurs et Conducteurs savent la mettre en relief, eux aussi, dans les affaires généralement assez délicates qui ressortissent au service hydraulique, surtout en matière d'usines et de curages, et que, s'ils en appelaient aux sympathies des Maires, dans les arrondissements où ils ont le plus d'occasions de se trouver en rapports directs avec eux, ces sympathies ne leur feraient pas défaut (1).

D'où il suit que, chargés d'un service de petite voirie, ils sauraient être aussi accessibles que peuvent l'être les Agents-voyers, aussi patients, aussi désireux de concilier tous les intérêts, d'apaiser les rivalités,

(1) Il m'a paru que des adhésions ainsi obtenues manqueraient du caractère essentiel, susceptible de les recommander, la spontanéité. Ainsi l'a jugé, dans sa session d'avril dernier, le Conseil général d'un département (la Nièvre), où le service vicinal avait cru devoir prendre l'initiative de certaines démarches auprès des conseils municipaux, à l'occasion de la question de fusion des services de voirie dans ce département. Le Conseil refusant aux pétitions reçues le caractère d'éléments d'informations suffisantes pour influer sur la solution d'une question aussi complexe que peu connue, a passé outre et confié le service vicinal aux ponts et chaussées. Mais ces pétitions n'en ont pas moins été pour les Ingénieurs un sujet de satisfaction, puisqu'elles leur ont permis de s'appuyer franchement sur le personnel vicinal, pour l'organisation de l'ensemble des services fusionnés.

tés, de préparer des transactions, de simplifier, en un mot, par leur intervention sur les lieux mêmes, la solution de toutes les affaires.

Je devais, quoi qu'il arrive, ce témoignage à mes collaborateurs de tout ordre, et ils le justifieront de plus en plus, j'en suis convaincu.

L'expérience prouve surabondamment d'ailleurs qu'il en est ainsi dans les départements de l'Oise, de la Mayenne, du Loiret, de Seine-et-Marne, d'Eure-et-Loir, des Basses-Pyrénées, etc., etc., où les services sont régulièrement fusionnés.

Mais je citerai spécialement le département du Gers, où le service vicinal marchait convenablement en 1850, et où pourtant le Préfet, voyant des avantages à la fusion des services de voirie sous la direction des Ingénieurs, crut devoir prendre un arrêté dans ce sens. Seulement, au moment de mettre en jeu l'organisation nouvelle, il adressa aux Maires des diverses communes une circulaire dans laquelle, après avoir rendu hommage aux services rendus par les agents du service vicinal, il manifestait sa ferme confiance d'en voir résulter de plus grands encore de la fusion, et faisait appel, à son tour, à la confiance des Maires.

Cet appel fut entendu, et l'attente des populations ne fut pas trompée, car la fusion fonctionne dans le Gers depuis 22 ans, et elle y produit les meilleurs résultats. (1).

Je passe à la troisième objection, consistant à mettre en jeu le principe même de l'autonomie départementale, dans une question qui n'est, au fond, — surtout en présence des pouvoirs discrétionnaires des Conseils généraux, — que l'adoption d'un mode spécial et rationnel de recrutement des agents départementaux de voirie.

En effet, sous l'empire de la loi de 1866, qui confiait expressément aux Ingénieurs le service des routes départementales, comme sous l'empire de la loi nouvelle qui donne aux Conseils généraux tout pouvoir pour choisir le service auquel ces routes seront désormais confiées, nous n'étions, comme nous ne sommes à plus forte raison en-

(1) Voir les Renseignements à la suite de ce Mémoire.

BIBLIOTHÈQUE
DE LA VILLE
DE PÉRIGUEUX

core, que des agents d'études d'abord, d'exécution ensuite, sous les ordres et en conformité des instructions, soit des Conseils, soit des Préfets ; en conséquence, les Conseils étant, je le répète, souverains, cela suffit, car ils peuvent dès-lors nous imposer leurs vues, faire prévaloir leurs idées, leurs programmes, en matière de construction et d'entretien, et s'ils éprouvaient quelque résistance, la briser, — en nous remettant purement et simplement à la disposition du Ministre.

Et ce n'est pas là une vaine théorie de ma part, car l'administration supérieure elle-même n'envisage pas autrement ses relations de service avec les Conseils généraux.

Je ne vois donc pas trop quel rapport sérieux on peut établir entre le principe de décentralisation et l'obligation de prendre les agents de la voirie départementale en dehors de toute administration générale. Obéir ainsi à ce principe, ce serait tout simplement sacrifier les intérêts des départements à une théorie abstraite, en leur en faisant payer cher l'application, car la part que prend habituellement l'Etat dans les frais du personnel des services de voirie cesserait de leur être acquise.

On verra d'ailleurs plus loin que le concours des Ingénieurs continuera, pendant de longues années encore, à être utile aux départements, et que ce n'est même qu'avec ce concours que le principe de décentralisation pourra recevoir, du moins à ce point de vue spécial, tous les développements qu'il comporte.

Ainsi, pour terminer sur ce point, je considère comme dûment établi : que les ingénieurs construisent et entretiennent les chemins vicinaux au moins aussi bien et à aussi bon compte que les agents-voyers ; qu'ils savent assouplir leur caractère et leur esprit, en raison même des convenances du service dont ils sont chargés, sans renoncer aux saines traditions de leur corps ; et que leur intervention dans le service vicinal ne contrarie en rien le principe de décentralisation.

Nécessité de la fusion des services de voirie sous la direction des ingénieurs.

J'ai cherché à montrer aussi, dans mes divers Mémoires, qu'on ne pouvait contester la justesse du double point de vue auquel s'était

placé le Conseil général de la Dordogne, en 1869, pour mettre à l'étude la question de fusion des services départementaux de voirie ; que la nécessité de cette fusion en était la conséquence, et que c'était seulement en confiant le service vicinal aux ingénieurs que le Conseil pourrait le mieux réaliser les avantages et les améliorations de toute nature qu'il avait entrevus.

En effet, d'une part, la fusion sous la direction des ingénieurs entraîne, dans les frais du personnel actuellement payé par le département, une économie notablement plus grande que la fusion par la petite voirie, en même temps qu'elle assure aux agents cantonaux de ce dernier service une amélioration de leur position qui s'élève jusqu'au tiers de leurs émoluments actuels.

D'autre part, la fusion et le déclassement même des routes départementales ne produiront tous leurs effets qu'autant que ces mesures auront été complétées par la possibilité d'appliquer la prestation à l'entretien des routes nationales et, simultanément, par l'attribution aux départements qui en feraient la demande, de l'entretien de ces routes, soit au moyen de centimes spéciaux, soit au moyen d'un abonnement égal au montant des crédits ouverts dans ce but sur les fonds du Trésor et dont ils auraient la libre disposition. Or, le corps des ponts et chaussées, — dont l'existence se lie à la gestion du service des routes nationales et départementales, en même temps qu'à celle du service hydraulique et des grands travaux d'utilité générale, et dont personne sans doute ne voudrait la ruine ou même l'affaiblissement, au moment où les puissances rivales de la France s'approprient son organisation et confient de plus en plus aux ingénieurs de l'Etat l'ensemble des services de voirie, — le corps des ponts et chaussées, seul, peut faciliter aux Conseils généraux la réalisation de cette attribution, qui constituerait un pas nouveau et décisif vers la décentralisation administrative, en même temps que vers l'unité et la vie départementales.

Enfin, le service hydraulique, — dont l'importance doit devenir considérable dans la Dordogne, si on la mesure au développement possible de la richesse agricole et aux exigences même de la salubrité publique, — ce service ne peut être fait avec la facilité, la sûreté et l'économie qu'il comporte, qu'au moyen d'agents disséminés sur la surface du sol départemental, d'agents mis ainsi en rapports directs avec les populations et marchant, dans l'étude des besoins locaux,

de concert avec les représentants naturels de ces populations , avec les Maires. Or, ces agents ne sont-ils pas ceux de la grande et de la petite voirie , et comme les questions variées et parfois difficiles qui ressortissent au service hydraulique , exigent de la part de ceux qui en dirigent les études , des connaissances qui sont restées jusqu'à ce jour dans le domaine spécial des ingénieurs des ponts et chaussées , n'est-il pas naturel de placer sous leurs ordres les agents qui peuvent leur signaler les besoins à satisfaire , leur fournir les renseignements utiles à cet effet , et enfin , surveiller l'exécution des projets dressés , — je veux parler des agents locaux de l'un et de l'autre service ?

Si donc la fusion des services de la grande et de la petite voirie est commandée par des raisons puissantes d'économie et de meilleure et plus facile exécution des travaux et opérations de toute nature qui se rattachent à ces services , il est non moins juste de reconnaître qu'elle ne peut utilement se faire que sous la direction des agents qui apporteront leur concours le plus efficace à cette œuvre complexe , c'est-à-dire sous la direction des ingénieurs.

Rapport de l'Ingénieur en chef au Ministre des travaux publics.

Au reste , j'ai résumé dans un rapport récent à M. le Ministre des travaux publics les avantages que la fusion de l'ensemble des services de voirie , sous cette direction , présenterait pour le département de la Dordogne , et M. le Ministre a bien voulu donner son complet assentiment aux vues qui y sont exprimées et aux propositions qui y sont faites , dans une dépêche à laquelle je suis autorisé à donner toute publicité.

Je renvoie donc à ce rapport et à cette dépêche , qui sont comme le résumé et la conclusion de ce long débat.

Périgueux , le 20 juillet 1872.

L'Ingénieur en chef ,

FARGAUDIE.

RAPPORT

DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF.



Périgueux, le 27 juin 1872.

MONSIEUR LE MINISTRE,

1. Par votre dépêche du 25 mai dernier, vous m'avez fait l'honneur de me charger du service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère.

Si j'interprète bien la pensée qui a présidé à cette décision, vous avez voulu, en augmentant le personnel sous mes ordres, me donner le moyen de mettre en évidence les avantages de toute nature attachés à l'unité de direction des services similaires d'un même département⁽¹⁾ et, notamment, de réaliser au profit de celui dont je suis l'ingénieur en chef, une économie considérable sur les frais du personnel qui resterait à sa charge, au cas où tous les services de voirie, rivières, routes et chemins, seraient, au même titre, dans mes attributions.

Je viens en conséquence, Monsieur le Ministre, vous soumettre les propositions définitives et les déclarations qu'il me paraîtrait y avoir lieu de faire à la Commission spéciale chargée de l'étude de la question de fusion des services de voirie dans la Dordogne, lors de sa réunion générale, fixée au 31 du mois de juillet.

(1) C'est dans cette même pensée d'unité de gestion des intérêts qui présentent un caractère plus particulièrement départemental, que l'administration, par la même décision, a cru devoir réunir au service ordinaire le service d'études d'une ligne destinée à relier le chemin de fer d'Orléans au réseau du Midi, par Ribérac, Mussidan et Bergerac.

Le retour du service de navigation au service du département consacre définitivement cette unité.

D'une part, en effet, il importe d'arrêter les modifications qu'il conviendrait d'apporter, par suite de la fusion, dans l'organisation du service des ponts et chaussées, et, d'autre part, il est non moins utile de bien définir les rapports de service qui devront nécessairement exister entre le Conseil général et l'Administration centrale.

Organisation du personnel des services fusionnés.

2. — *Bases de l'organisation proposée.* — Dans le Mémoire dont j'ai eu l'honneur de vous adresser un exemplaire, et que j'ai présenté le 3 mars 1872 au Conseil général de la Dordogne sur cette question, j'ai résumé comme il suit, page 22, l'organisation à donner aux services fusionnés :

Au chef-lieu de chaque canton, un agent d'une capacité éprouvée, — âme et pivot de l'organisation, remplissant à la fois les fonctions de conducteur des ponts et chaussées et d'agent-voyer, — auquel abou-tiraient toutes les affaires relatives aux routes nationales, aux rivières, au service hydraulique, aux routes départementales, aux chemins de grande communication et d'intérêt commun, aux chemins vicinaux ordinaires, on pourrait même ajouter aux chemins ruraux, aux édifices communaux et à la voirie urbaine, en ce qui touche, pour ces trois dernières catégories, les renseignements dont peuvent avoir besoin les Maires et l'autorité préfectorale, — et qui traiterait surtout ces affaires au point de vue local, après entente avec le Conseiller général du canton et avec les Maires des diverses communes ;

Au chef-lieu de l'arrondissement, un ingénieur qui recevrait de l'agent cantonal tous les avis, tous les renseignements utiles, lui donnerait à son tour les instructions nécessaires pour le guider, et remplirait les fonctions d'agent-voyer d'arrondissement pour le service vicinal ;

Au chef-lieu du département, un ingénieur en chef remplissant les fonctions d'agent-voyer en chef, qui centraliserait le service, lui imprimerait une direction uniforme, en contrôlerait et en réglerait tous les détails, conformément aux vues du Conseil général et du Préfet, dont il serait le mandataire immédiat ;

Enfin, auprès de chaque ingénieur ordinaire et de l'ingénieur en chef, des bureaux fortement organisés, afin d'assurer l'efficacité du contrôle et de la direction, aux divers degrés de la hiérarchie, tout en laissant à chaque agent cantonal sa libre initiative et la responsabilité de sa gestion.

Dans ce système, le personnel actuel des divers services serait complètement unifié, c'est-à-dire qu'il n'existerait d'autre différence entre les agents-voyers ou conducteurs, que celle qui tiendrait à la nature des fonds sur lesquels leur traitement serait imputé.

Ils seraient donc, quelle que fût leur origine, indifféremment attachés au service actif et aux bureaux, et pourraient recevoir indistinctement des gratifications prises sur l'ensemble des fonds des divers services, et s'élevant, *en moyenne*, à 100 fr. par agent.

Les agents cantonaux recevraient, à titre de frais fixes, pour les frais de bureau et de déplacements nécessités par leur gestion départementale et vicinale, une allocation variant, suivant les cantons, de 300 à 500 fr.

Il leur serait alloué, en outre, des frais de déplacements calculés d'après les tarifs en usage dans le service des ponts et chaussées, pour le service des routes nationales et des rivières et pour le service hydraulique, et s'élevant *en moyenne* à 150 fr.

Enfin, les autres agents travaillant habituellement dans les bureaux et qui seraient momentanément détachés pour des études, recevraient des frais de déplacements calculés d'après les mêmes tarifs et imputés sur les fonds de toute nature réservés à cet effet.

3. — Avantages de l'organisation nouvelle pour les agents du service vicinal. — Ce plan d'organisation permettrait d'utiliser les services de tous les agents-voyers sans exception, conjointement avec ceux des agents des ponts et chaussées, et dans des conditions identiques.

Ainsi les fonctions d'ingénieur d'arrondissement, le grade d'agent-voyer principal, l'assimilation des divers grades aux grades usités dans

les ponts et chaussées ou l'obtention de ces grades après concours, les mêmes traitements au fur et à mesure que des mises à la retraite d'agents de tout ordre le permettraient, les mêmes droits à l'avancement, une égale participation effective au service, la plupart des résidences actuelles conservées, — tels seraient les avantages que les agents de la petite voirie trouveraient à la fusion faite sous la direction des ingénieurs.

En conséquence, l'agent-voyer en chef remplirait les fonctions d'ingénieur d'arrondissement, les agents-voyers d'arrondissement seraient de droit agents-voyers principaux, et *la moyenne* des traitements des agents-voyers cantonaux, — au nombre de 47, et non de 40, ainsi que le propose M. l'agent-voyer en chef, — serait successivement portée de 1,400 fr. à 1,800 fr., tandis que leurs frais de déplacements seraient immédiatement élevés de 200 fr. à 400 fr., pour le service départemental et vicinal.

Seulement il demeurerait entendu que les agents-voyers seraient remplacés par des agents des ponts et chaussées, au fur et à mesure des vacances, aussitôt que par l'extinction ou la retraite d'un certain nombre d'agents de l'une ou de l'autre catégorie, le département serait rentré dans la situation normale que la fusion doit créer à son profit.

Voyons donc quelle serait cette situation.

4. — Personnel des services fusionnés. — Pour faire face aux exigences d'un service total qui embrasserait :

326 kilomètres de rivières (¹) ;

(1) Sur la Dordogne, entre la limite du département du Lot et la Lidoire.....	167 ^k
Sur la Vézère, entre Terrasson et Limeuil.....	65
Sur l'Isle, entre Périgueux et la limite du département de la Dordogne.....	94
TOTAL égal.....	326^k
Le service entier de la navigation comprend :	
La Dordogne, entre Souillac et Libourne.....	206 ^k
La Vézère, entre Terrasson et Limeuil.....	65
L'Isle, entre Périgueux et Libourne.....	147
TOTAL.....	418^k

Mais il convient de ne considérer ici, pour rester au point de vue de la fusion, que les parties de ces rivières comprises dans le département de la Dordogne.

368 kilomètres de routes nationales ;
1,035 — de routes départementales ;
1,590 — de chemins de grande communication ;
1,025 — de chemins d'intérêt commun ;
1,753 — de chemins vicinaux ordinaires, entretenus ou en voie de construction ;
2,899 — de chemins vicinaux formant le réseau subventionné ;
ENSEMBLE... 9,000 kilomètres, répartis dans 47 cantons, et sur une superficie de 9,485 kilomètres carrés ;

Plus le service hydraulique, c'est-à-dire :

600 cours d'eau secondaires, ayant ensemble 3,650 kilom. ;
1,400 usines, dont les 2/3 ne sont pas réglées ;
10,000 hectares de terrains, plus ou moins marécageux ;
50,000 — à assainir plus ou moins complètement dans la Double ;
10,000 — susceptibles d'être irrigués, etc., etc.

Il faudrait un personnel composé d'un ingénieur en chef, de 5 ingénieurs ordinaires et de 77 agents, dont 53 conducteurs ou agents-voyers, et 24 employés ou agents-secondaires, savoir :

1 ingénieur en chef.....		Bureaux	{	2 Conducteurs.
			{	6 Employés secondaires.
5 ingénieurs ordinaires...	{	Bureaux....	{	4 Conducteurs.
			{	18 Employés secondaires.
6 ingénieurs.....		Service actif...	{	47 Conducteurs.
				77 agents.

3. — *Personnel à la charge de l'État et du département.* — Quelle serait la portion de ce personnel à la charge de l'État ? Quelle serait la portion à la charge du département ?

J'ai montré dans mon Mémoire du 3 mars 1872 (page 26), qu'à rai-

son de l'étendue du département de la Dordogne, de la longueur de ses voies de communication et de ses cours d'eau, la création d'un cinquième arrondissement d'ingénieur y était indispensable, et après mûr examen, il m'a paru que le bureau correspondant pourrait n'exiger que :

- 1 Ingénieur ordinaire,
- 3 Conducteurs,
- 2 Employés secondaires.

Quant au supplément de personnel que je demandais alors pour compléter l'organisation du service hydraulique, — ce service si utile dans un département essentiellement agricole comme la Dordogne, — il n'y a plus à s'en occuper par suite de la réunion récente du service des routes et du service de la navigation, ce dernier service, dont le personnel est assez nombreux, pouvant désormais concourir avec l'autre pour le service hydraulique, comme pour les autres branches des services unifiés.

Les agents de la navigation sont, en effet, au nombre de 19, dont 11 conducteurs et 8 employés secondaires, et, sur ce nombre, 2 conducteurs seulement doivent être considérés comme appartenant au service des parties des rivières de Dordogne et d'Isle comprises dans ledépartement de la Gironde.

Ainsi, l'Etat qui compte aujourd'hui, dans le département de la Dordogne, 34 agents, savoir :

pour le service ordinaire :

- 1 Ingénieur en chef,
- 4 Ingénieurs ordinaires,
- 9 Conducteurs ,
- 3 Employés secondaires ⁽¹⁾ ,

(1) Dont un payé sur les fonds de la Double et qu'il paraît convenable de faire figurer ici.

et pour le service de navigation :

9 Conducteurs,
8 Employés secondaires,

aurait en totalité à sa charge, — après l'adjonction d'une cinquième circonscription d'ingénieur, — dans l'ensemble des services de toute nature fusionnés et unifiés dans la Dordogne :

1 Ingénieur en chef,
5 Ingénieurs ordinaires,
21 Conducteurs,
13 Employés secondaires,
TOTAL..... 40 Agents.

Par suite, il resterait au compte du département :

32 Conducteurs,
11 Employés secondaires,
SOIT..... 43 Agents.

6. — Frais du personnel normal à la charge du département. — La dépense correspondante, c'est-à-dire les frais du personnel payé par le département pour son service départemental et vicinal, *sans que les communes eussent en aucune circonstance*, — j'insiste sur ce point, — à solder aucun mémoire pour ces frais, par suite d'études, cette dépense serait de 110,000 fr. seulement, savoir :

32 Conducteurs, à 1,800 fr., en moyenne.....	57,600'
11 Employés secondaires, à 1,100 fr., id.....	12,100
<hr/>	
43 agents.....	69,700'

Report.....	69,700'
Frais fixes de l'Ingénieur en chef (1),	3,600
— de 5 Ingénieurs ordinaires, à 2,400 fr.....	12,000
— de 47 Agents cantonaux, à 400 fr. (1).....	18,800
Frais généraux de déplacements.....	1,600
Gratifications à 43 agents.....	4,300
TOTAL ÉGAL.....	110,000'

J'ajoute que les frais fixes des agents cantonaux s'élèveraient *moyennement*, en réalité, à 550'
à raison des indemnités de déplacements payées sur les fonds des routes nationales, de la navigation et du service hydraulique.

Et que la dépense du personnel, par kilomètre, pour un réseau de 8,306 kilomètres, serait de 13' 20

7. *Economic normale résultant de la fusion.* — Telle serait, pour le département, la situation résultant de la fusion faite sous la direction des ingénieurs.

Je suis donc en droit de constater :

Que la dépense actuellement payée par le département pour ses

(1) Les frais fixes s'appliquent à la fois aux *routes départementales et aux chemins*. Ils comprennent le loyer du bureau, les frais de matériel, de chauffage, d'éclairage, de papier, de plumes, de tournées, etc., etc. — Sont exceptés les frais d'archives, et, bien entendu, ceux d'imprimés proprement dits.

Dans le Gers, les frais fixes sont de 100 fr. pour les agents cantonaux et pour le seul service vicinal.

services de voirie séparés et incomplètement organisés, étant de :

Ponts et chaussées	48,000 ^f	151,200 ^f
Service vicinal	103,200 ^f	
Et la dépense normale des services fusionnés sous la direction des ingénieurs se réduisant à	110,000 ^f	
l'économie résultant de la fusion s'élèverait à	41,200 ^f (1).	

S. — *Organisation transitoire résultant de la nécessité de ménager les intérêts du personnel vicinal.* — Mais ce chiffre représente, ne l'oublions pas, l'économie normale annuelle qu'on obtiendrait au moment où, par suite d'extinctions ou de mises à la retraite d'agents des deux services, l'organisation des services fusionnés aurait pu rentrer dans le cadre tracé plus haut (4, page 13), et qui comprend 77 agents, dont 53 conducteurs ou agents-voyers et 24 employés ou agents-voyers secondaires.

Il convient donc de rechercher ce que pourrait être la situation transitoirement faite au département par l'équitable obligation que le Conseil général a imposée à l'ingénieur en chef et à l'agent-voyer en chef, de respecter, dans leurs propositions, les droits acquis par les agents des deux services.

(1) M. l'agent-voyer en chef, dans son Mémoire du 27 février 1872, page 27, évalue le coût du personnel des services fusionnés sous sa direction à..... 131,000^f

Mais il n'attribue aux agents cantonaux que 1,400 fr. de traitement moyen, et

200 fr. de frais fixes.

J'ai montré dans ma Note additionnelle du 21 mars, page 29, qu'en portant ce traitement à 1,600 fr. seulement (200 fr. de moins que le traitement moyen qui résulte de mes propositions), et les frais fixes à 400 fr. (150 fr. de moins que les frais fixes correspondant au système de fusion par les ponts et chaussées), on arrive, pour les frais du personnel de la petite voirie, à un chiffre réel de..... 150,000^f

La dépense, dans le système de la fusion sous la direction des ingénieurs, étant de..... 110,000

La supériorité immédiate de ce dernier système se mesure donc par une économie annuelle de..... 40,000^f

qui serait portée à..... 50,000^f

si l'on supposait les deux personnels d'agents cantonaux également rétribués, et qui s'élèverait à..... 65,000^f

avec une direction supérieure du même ordre, pour la petite voirie.

Or, actuellement, le cadre des agents de ces services est de :

Routes nationales , navigation et service hydraulique.....	Conducteurs,	18
	Employés secondaires,	11
Routes départementales.....	Conducteurs,	13
	Employés secondaires,	8
Service vicinal	Agent-voyer en chef,	1
	Agents-voyers d'arrond,	4
Service vicinal	Agents-voyers ordin,	22
	Agents-voyers second.	27
	ENSEMBLE.....	<u>104</u>

Soit :

31 Conducteurs,
19 Employés secondaires,
54 Agents-voyers.

Mais on peut remarquer :

1^o Que par suite de mises à la retraite ou de départs d'agents non remplacés, 10 postes de conducteurs et 6 postes d'employés secondaires seront disponibles au moment où l'organisation des services fusionnés pourrait avoir lieu, c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1873 ;

2^o Qu'un fait analogue se produirait sans doute dans la petite voirie, en dehors même du départ de M. l'agent-voyer en chef (¹) ;

3^o Qu'en tout cas, et pour s'en tenir à ces premières indications, il suffirait de confier aux 13 conducteurs et aux 8 employés secondaires actuellement payés par le département pour le service de ses routes, les postes occupés par les 10 conducteurs et par les 6 employés

(1) Dans ses Mémoires des 25 février et 27 mars 1872, M. l'agent-voyer en chef a déclaré, en effet, avoir 36 ans de services, être personnellement désintéressé dans la question, et vouloir laisser la direction des services fusionnés des routes départementales et des chemins à un ingénieur des ponts et chaussées.

secondaires disponibles, ainsi que les 3 postes de conducteurs et les 2 postes d'employés secondaires dépendant de la cinquième circonscription d'ingénieur (23), pour que le nombre des agents fût diminué de 21 dans le cadre des ponts et chaussées et de 1 dans celui de la petite voirie, et qu'il ne restât au compte du département que son personnel actuel d'agents-voyers, soit :

4	Agents-voyers d'arrondissement.
22	— ordinaires.
27	— secondaires.
<hr/> TOTAL... 53 agents.	

9. — *Dépenses afférentes à l'organisation transitoire.* — La dépense restant à la charge du département s'établirait donc comme il suit :

1	Agent-voyer principal, à 2,800 fr.	2,800 ^f
3	— principaux, à 2,400 fr.	7,200
1	— de 1 ^{re} classe, à 2,200 fr.	2,200
4	— de 2 ^e classe, à 2,000 fr.	8,000
6	— de 3 ^e classe, à 1,800 fr.	10,800
2	— de 4 ^e — à 1,600 fr.	3,200
9	— auxiliaires, à 1,400 fr.	12,600
23	— secondaires de 1 ^{re} classe, à 1,200 fr.	27,600
3	— — de 2 ^e classe, à 1,100 fr.	3,300
1	— — de 3 ^e classe, à 900 fr.	900
<hr/> 53 Agents.		78,600 ^f
<hr/> Frais fixes de l'ingénieur en chef		3,600
—	— de 5 ingénieurs d'arrondissement, à 2,400 fr.	12,000
—	— de 47 agents cantonaux (17 conducteurs ou employés secondaires et 30 agents-voyers), à 400 fr.	18,800
Frais généraux de déplacements		1,200
Gratifications pour 53 agents.		5,300
Prévisions pour avancements des agents-voyers		1,700
<hr/> TOTAL		121,200 ^f

10. — <i>Economie transitoire résultant de la fusion.</i> — Si l'on rapproche ce chiffre de dépense, soit	121,200^f
du chiffre des dépenses actuelles des services de voirie séparés et incomplétement organisés, soit	181,200^f
on trouve que la fusion sous la direction des ingénieurs, bien que respectant tous les droits acquis, permettrait de réaliser une économie <i>immédiate</i> de	30,000^f

Et ce chiffre est un minimum, puisque le seul agent-voyer que j'ai supposé devoir prendre sa retraite au moment de la fusion est M. l'agent-voyer en chef⁽¹⁾.

11. — *Durée de la situation transitoire.* — Quoi qu'il en soit, et sans rechercher ici en combien d'années le personnel des services fusionnés pourrait rentrer dans le cadre normal indiqué plus haut (4), on voit qu'en s'en tenant aux considérations qui précédent, ce personnel se composerait, au moment de la fusion, des agents appartenant soit au service actuel des routes nationales et de la navigation, soit au cinquième arrondissement d'ingénieur, soit au service vicinal, c'est-à-dire de :

21 Conducteurs,
13 Employés secondaires,
26 Agents-voyers de diverses classes,
27 id. secondaires.

Ensemble... 87 Agents.

Soit 10 agents de plus que ne l'exigerait le cadre normal, fixé à 77 agents (4, page 13).

Cet excédant de personnel, — qui, venant du service vicinal, ne peut être payé que sur les fonds départementaux, — permettrait à l'État de ne compléter le personnel de la 5^e circonscription d'ingé-

(1) L'économie serait réduite à 26,000 fr. si M. l'agent-voyer en chef, dont le traitement est de 4,000 fr., acceptait les fonctions d'ingénieur d'arrondissement, ainsi que je le propose.

neur, (3 conducteurs et 2 employés secondaires), qu'au fur et à mesure des besoins, conformément aux propositions qui seraient faites à cet égard par M. le Préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

En effet, accorder immédiatement ces cinq agents, ce serait pour l'État une dépense sans profit pour le département.

Le personnel des services fusionnés serait ramené ainsi, au 1^{er} janvier 1873, à 82 agents, dont 53 agents-voyers de diverses classes.

La situation pourrait d'ailleurs s'améliorer immédiatement pour le département, et l'économie résultant pour lui de la fusion se rapprocher davantage du chiffre de 41,200 fr. donné plus haut (7, page 17), si quelqu'un des agents-voyers actuels arrivait à sa retraite, ou se trouvait dans les conditions voulues pour être nommé employé secondaire ou conducteur.

C'est ce que je ne suis pas, pour le moment, en mesure de vérifier.

12. — *Avantages pratiques de l'organisation proposée.* — Je me bornerai à faire remarquer que cette organisation transitoire, qui emploierait comme agents cantonaux 30 agents-voyers sur 53, c'est-à-dire à peu près autant qu'il y a, en réalité, aujourd'hui, d'agents résidant dans les cantons, ne changerait pour ainsi dire rien à la partie active de l'organisation actuelle de la petite voirie, et que, par suite, la fusion s'opèrerait sans secousse, sans trouble pour le service. Elle n'aurait, en effet, d'autre résultat que de donner à l'agence cantonale le complément de personnel depuis longtemps reconnu nécessaire, et de faire participer plus efficacement les agents supérieurs à la gestion générale des intérêts départementaux et communaux.

Ainsi serait réalisée pratiquement la conception que j'ai indiquée dans mon Mémoire du 3 mars 1872 (page 22), conception qui repose sur le principe de la division du travail, fait au contrôle et à l'exécution la part qui leur est propre, et assure aux divers agents l'action réelle qui doit leur revenir dans le service. — Aux uns, les rapports directs avec les populations et avec les Maires, l'étude sur le terrain, la surveillance immédiate des travaux, l'exécution proprement dite, les attachements pris sur les lieux mêmes, les éléments d'une comptabilité

ayant une base sérieuse. Aux autres, la direction, qui nécessite une capacité d'un ordre plus élevé, et le contrôle qui est aussi une surveillance incessante, mais sans participation effective à la gestion locale, dont la responsabilité doit rester entière à l'agent qui en est chargé, dans la limite des règlements généraux du service et des instructions spéciales qu'il reçoit de ses chefs.

13. — *Approbation du projet d'organisation par le Ministre.* — Tel serait, Monsieur le Ministre, le plan d'organisation des services fusionnés de voirie dans la Dordogne.

L'économie considérable que sa réalisation offrirait au département pour les frais seuls du personnel à sa charge ayant été contestée, il vous appartient, — si ce plan vous paraît bien conçu, — de déclarer expressément que vous donnez votre haute approbation aux idées que j'ai exposées et à l'organisation du personnel que je propose, en vue de la fusion et des avantages de toute nature et de tout ordre qui s'y rattachent (3, pages 14 et 15).

Rapports de service entre le Conseil général et l'Administration centrale.

14. — *De l'autonomie départementale dans ses rapports avec l'organisation des services fusionnés de voirie.* — Il est un autre point de vue, Monsieur le Ministre, sur lequel je dois appeler votre attention.

La loi organique du 10 août 1871 a donné aux idées de décentralisation administrative, depuis longtemps en germe dans la législation antérieure, leur consécration définitive. En effet, si on peut gouverner de loin, on n'administre bien que de près. Aussi, le principe de l'autonomie départementale, — j'entends la gestion souveraine des intérêts locaux par les Conseils généraux, — est-il universellement accepté, et la tutelle d'une administration centrale sur ces intérêts ne paraît-elle plus, même aux meilleurs esprits, aussi nécessaire qu'elle a pu l'être jusqu'à présent.

Je sais, Monsieur le Ministre, que votre administration partage ces vues. J'en trouve la preuve dans votre circulaire du 14 octobre 1871, communiquée aux Conseils généraux, dans votre dépêche du 18 mars 1872 à M. le Préfet de la Dordogne, enfin dans une autre dépêche adressée par vous, le 28 du même mois, à M. le Préfet de l'Orne.

J'ai donné le texte de la circulaire du 14 octobre et de la dépêche du 18 mars dans mon premier et mon troisième Mémoires sur la fusion, présentés au Conseil général de la Dordogne, le 3 mars et le 8 avril derniers (pages 16 et 6).

En ce qui concerne la dépêche du 28 mars, elle emprunte à la circonstance même dans laquelle elle est intervenue une importance particulière, et il me paraît utile de la mentionner ici.

M. le Préfet de l'Orne, en effet, venait de faire de la question de fusion une étude qui l'avait conduit, comme M. le Préfet des Vosges, comme bien d'autres éminents administrateurs ⁽¹⁾, comme beaucoup d'esprits distingués parmi les conseillers généraux et ailleurs, à cette conclusion que la fusion des services de voirie, — dont la nécessité n'est plus discutable, — ne produira tous les bons résultats qu'on peut en attendre, qu'en l'opérant sous la direction des ingénieurs. Il avait cru devoir, à cette occasion, vous exposer les appréhensions manifestées par quelques membres du Conseil général de l'Orne au sujet de l'ingérence de l'administration centrale dans les affaires du département, au moment où le Conseil allait examiner la question de savoir s'il ne conviendrait pas de réunir tous les services de voirie du département dans les mains des ingénieurs des ponts et chaussées. Dans la pensée de cet administrateur, cette mesure ne pouvait qu'être essentiellement conforme à l'intérêt bien entendu du département, mais il ne se dissimulait pas qu'elle serait combattue par un certain nombre de membres du Conseil général, et il ajoutait que l'un des motifs principaux de leur opposition résidait dans la crainte que si le département confiait aux ingénieurs des ponts et chaussées le service de la voirie vicinale, l'ad-

(1) Notamment MM. de Saint-Pulgent, ancien préfet de l'Ain, de la Dordogne et de Seine-et-Marne; de Labrousse, ancien préfet du Gers; de Nadillac, préfet des Basses-Pyrénées. (Voir mon Mémoire du 8 avril 1872, page 15).

ministration supérieure des travaux publics ne lui imposât des ingénieurs ou des agents qu'il ne voudrait pas conserver.

Dans votre réponse, Monsieur le Ministre, vous avez fait observer que déjà, en fait, dans un certain nombre de départements, le service de la voirie vicinale a été confié aux ingénieurs des ponts et chaussées et que, dans aucun d'eux, jusqu'ici, les difficultés que redoutaient quelques membres du Conseil général de l'Orne, ne se sont rencontrées. Puis, entrant dans les développements que comporte un tel sujet, vous vous êtes expliqué de manière à faire cesser toutes les appréhensions.

Aussi M. le Préfet de l'Orne, dans un rapport rendu public, après avoir donné le texte de votre lettre, ajoute-t-il qu'elle doit convaincre les Conseils généraux que le choix des agents de l'Etat est plus avantageux que redoutable; qu'en effet, il ne diminue en rien leur pouvoir; qu'il réalise l'unité de direction impossible par la fusion restreinte des routes départementales et des chemins vicinaux, puisqu'elle laisse subsister un service spécial pour ce qui concerne les routes nationales et le service hydraulique; qu'enfin, il donne aux départements des agents qui ont une instruction théorique et pratique des plus étendues.

Je crois devoir faire remarquer, en outre, que par cette lettre, l'administration reconnaît expressément aux Conseils généraux et aux Préfets la part d'attribution qui doit légitimement leur revenir dans le maniement du personnel des agents de la voirie départementale. Or, il faut bien le reconnaître, cette question est la plus importante de celles que peuvent soulever les rapports des Conseils avec l'administration des travaux publics.

Que sont en effet les Conseils, en vertu de la loi organique du 10 août 1871? Les seuls et véritables ouvriers de la décentralisation, et dès lors le personnel de voirie n'est, au point de vue spécial qui m'occupe, que l'outil dont ils ont besoin pour leur œuvre. Cet outil doit donc être dans leurs mains, et remplir deux conditions essentielles, — être à la fois bon et maniable, c'est-à-dire susceptible d'être remplacé à volonté, s'il cesse de convenir.

Bon, — on accorde facilement que le corps des ponts et chaussées offre à cet égard de sérieuses garanties, et qu'aucun Ministre ne peut mieux le préparer que celui des travaux publics qui gère à la fois l'école des ponts et chaussées et l'école polytechnique qui l'alimente.

Maniable, — il vous appartient, Monsieur le Ministre, d'assurer le Conseil général de la Dordogne que cette condition sera remplie toutes les fois qu'il y aura lieu, et que votre administration entend, en quelque sorte, borner son intervention à fournir et à tremper le mieux possible l'outil nécessaire à la gestion locale des affaires de voirie par le Conseil.

Enfin votre lettre, Monsieur le Ministre, si nette et si concluante sur la question du personnel, se termine par des explications non moins décisives sur les rapports de toute nature que votre administration entend avoir avec les Conseils généraux dont elle sollicite les avis sur toutes les questions qui intéressent même l'Etat, et avec lesquels elle est décidée à marcher toujours d'accord.

15. — *Approbation par le Ministre des vues exposées sur la question de décentralisation.* — Telle est assurément, M. le Ministre, la marche constamment suivie par l'administration dans ses relations de service avec les Conseils généraux ; toutefois, il me paraît utile de l'affirmer une fois encore à l'occasion du projet de fusion des services de voirie dans le département de la Dordogne. Vos déclarations recevraient ainsi de leur renouvellement même l'autorité qui s'attache à toute doctrine définitive.

Conclusion.

16. — *Solidarité des intérêts de l'Etat, des départements et des communes, dans la question de fusion.* — Ainsi seraient levées toutes les difficultés, ainsi disparaîtraient, je l'espère, tous les obstacles qui peuvent encore s'opposer à ce que la question de fusion des services de voirie reçoive la seule solution qu'elle comporte dans l'intérêt bien compris de l'Etat, des départements et des communes.

Les intérêts de ces trois groupes sociaux sont, en effet, bien plus solidaires qu'on n'est, depuis quelque temps surtout, disposé à le croire, et l'on ne saurait porter atteinte à ceux de l'Etat, en particulier, sans compromettre les autres.

Que les Conseils généraux, par exemple, enlèvent aux ingénieurs le service des routes départementales. L'affublissement et bientôt la ruine du corps des ponts et chaussées en seront la conséquence. Mais comme ce corps est jusqu'à présent le seul dépositaire des doctrines théoriques et pratiques relatives à l'art des constructions, le niveau de ces connaissances baîssera, au moins pendant le temps nécessaire à la constitution du personnel afférent à l'ordre nouveau, et ce temps pourra être long dans un pays habitué à compter sur l'intervention de l'Etat pour l'organisation des forces intelligentes dont il a besoin.

De plus, les avantages inhérents à l'unification des services similaires de voirie seront perdus pour les départements qui, de même que l'Etat, paieront plus cher leurs services séparés et indépendants.

Et, en fin de compte, tous ces inconvénients retomberont sur les contribuables chargés de pourvoir par l'impôt, aux divers services d'intérêt général et local ⁽¹⁾.

En réalité, la conciliation des intérêts de l'Etat, du département et des communes, dans cette question, ne peut résulter que de la réor-

(1) Le projet d'organisation des services de toute nature fusionnés sous la direction des ingénieurs dans la Dordogne, fournit un exemple de cette solidarité d'intérêts.

Ainsi l'Etat augmente les frais du personnel à sa charge d'environ 12,000 fr. Mais il y trouve comme compensation une perfection de l'ensemble des services qui lui sont propres (routes nationales, navigation, service hydraulique), qu'il n'obtiendrait pas en doublant cette somme, en dehors de la fusion.

Le département paie 110,000 fr. seulement, ce qui lui coûterait, d'après M. l'agent-voyer en chef, 131,000 fr. pour le service de ses routes et de ses chemins. Et il y gagne un personnel plus complet, plus capable, qu'il n'aurait pas pour 150,000 fr. (Note additionnelle du 24 mars, page 29), en même temps qu'il bénéficie des avantages d'un service hydraulique largement assuré.

Enfin les communes obtiennent ratuitement une gestion localement régularisée de toutes leurs voies de communication, tout en participant aux bénéfices d'une direction et d'un contrôle éclairés qui feront converger leurs sacrifices, ainsi que ceux de l'Etat et du département, vers un même but, l'amélioration générale du pays et la plus grande somme possible de satisfactions données à tous les intérêts.

ganisation des services de voirie en France. Cette réorganisation est la conséquence nécessaire d'une situation que ne pouvait prévoir la loi du 21 mai 1836, et qu'ont créée au pays tout entier la déchéance des routes nationales par suite de l'établissement des voies ferrées, et l'achèvement des grands travaux publics d'utilité générale.

Et, s'il est vrai que le corps des ponts et chaussées, menacé dans son existence, doive chercher un aliment à son activité dans des travaux d'un ordre plus modeste, mais d'une utilité non moins réelle, on peut dire aussi que le pays, auquel ce corps a rendu et auquel il peut rendre encore de si grands services dans la situation nouvelle qui lui serait faite, doit accueillir sa légitime ambition de participer à ces travaux, à la double condition, par lui, de rendre hommage, comme il l'a déjà fait plusieurs fois, au principe de la libre gestion du pays par lui-même et de respecter les droits acquis par des agents qui ont déjà concouru aux mêmes travaux et qui méritent toute bienveillance.

17. — *Rappel des avantages de la fusion sous la direction des ingénieurs, et bases de la convention à intervenir entre l'État et le Conseil général.* — J'ai cherché dans mes Mémoires soumis au Conseil général de la Dordogne le 3 mars, le 23 mars et le 8 avril passés, à mettre en relief les avantages de toute nature que la réorganisation des services de voirie, par suite de leur fusion sous la direction des ingénieurs, présente pour le département, et qui se résument ainsi :

Economie considérable sur les frais du personnel ; organisation plus complète ; direction et hiérarchie plus fortement établies ; contrôle véritablement efficace ; introduction dans le service vicinal d'agents d'une capacité moyenne plus élevée, ayant à un haut degré le sentiment du devoir, l'habitude de la discipline, et recevant une rétribution sensiblement plus forte, qui n'est pas sans influer sur le convenable accomplissement des devoirs d'état ; maintien des agents-voyers actuels et amélioration de leur position ; la caisse départementale des retraites considérablement allégée, après une période de transition dont on peut prévoir le terme ; le service hydraulique, l'entretien des voies de toute nature, — quelques mesures que le Conseil général juge utile de prendre à leur égard, — parfaitement assurés ; tous les intérêts

rets, tous les besoins satisfaits; toutes les forces vives du département mises en jeu d'une manière aussi prompte que décisive; enfin l'unité de vues substituée à une discordance souvent regrettable et, par suite, dans les moyens d'exécution, comme dans les résultats à atteindre, une simplicité plus grande qui se traduirait par de nouvelles économies.

Ces avantages, Monsieur le Ministre, vous les avez indiqués vous-même en termes généraux, dans votre dépêche du 18 mars dernier à M. le Préfet de la Dordogne, de la manière la plus nette et la plus autorisée.

Je n'ai donc pas à y revenir.

Il me suffit d'avoir montré que la fusion de tous les services de voirie, sans exception, — fusion rendue possible, par votre décision du 24 mai, qui réunit le service de navigation au service ordinaire du département, — augmente encore la somme de ces avantages, à quelque point de vue qu'on se place, et d'avoir posé dans ce rapport, — que je considère comme un programme de mes idées et de mes obligations à venir, — les bases de la convention qui pourrait intervenir entre l'Administration des travaux publics et le Conseil général du département.

Je suis avec respect, Monsieur le Ministre, votre très-humble et très-obéissant serviteur.

L'Ingénieur en chef,

FARGAUDIE.

DÉPÈCHE MINISTÉRIELLE.

Versailles, le 19 juillet 1872.

MONSIEUR LE PRÉFET,

Vous m'avez fait l'honneur de me transmettre, le 27 juin, un nouveau rapport de M. l'ingénieur en chef Fargaudie, sur la question de la fusion des services de voirie dans votre département et sur les modifications qu'il conviendrait, par suite de cette mesure, d'apporter dans l'organisation du service des ponts et chaussées de la Dordogne; vous avez demandé à cette occasion les instructions de l'administration au sujet des rapports de l'Administration centrale avec les Conseils généraux.

J'ai pris, Monsieur le Préfet, une connaissance très-attentive des dispositions indiquées dans le rapport de M. l'ingénieur en chef et j'y donne mon complet assentiment.

A l'égard des préoccupations que le Conseil général pourrait avoir au sujet des rapports de service qui devront nécessairement exister

entre ce Conseil et l'Administration centrale, je ne puis mieux faire, pour y répondre, que de reproduire ici les explications données par le Ministre des travaux publics au préfet de l'Orne, dans une lettre qui a été mentionnée dans le Mémoire de M. l'ingénieur en chef Fargaudie. Ainsi que mon prédécesseur le disait dans cette lettre, d'après la loi du 21 mai 1836, c'est au Préfet qu'il appartient de nommer les fonctionnaires et agents chargés de diriger le service de la vicinalité, et du jour où, soit un ingénieur, soit un conducteur ou un agent secondaire, ne marche plus d'accord avec le département, il est nécessaire ou au moins utile de lui donner une autre destination. Si l'ingénieur ou le conducteur ne s'acquitte plus des diverses obligations de son service avec le même zèle que par le passé, ou s'il n'apporte plus dans ses rapports avec les tiers ou avec les représentants des intérêts locaux cet esprit de conciliation et de bienveillance sans lequel un bien durable ne peut se faire, l'administration supérieure a, dans ce cas, le même intérêt pour le service de l'Etat que le département pour les services qui lui appartiennent, et elle ne fera jamais de difficulté de déplacer le fonctionnaire ou l'agent qui sera signalé comme ne marchant plus d'accord avec le Conseil général. Et à ce point de vue, la concentration des services dans les mains des ingénieurs crée plus de facilités pour donner satisfaction aux justes réclamations de l'administration départementale que l'isolement des services. Aujourd'hui, qu'un agent-voyer soit l'objet de plaintes, le Préfet n'a qu'un moyen d'y pourvoir, c'est de révoquer cet agent; au contraire, avec la réunion des services, l'administration peut toujours remplacer un ingénieur, un conducteur, par un autre, sans infliger ni à l'un ni à l'autre, une peine qui peut le plus souvent n'être pas en rapport avec la faute commise.

Je ne crois pas avoir besoin, Monsieur le Préfet, de rien ajouter pour vous faire apprécier la manière dont le ministère des travaux publics entend procéder dans le cas où les divers services de voirie d'un département sont confiés aux ingénieurs des ponts et chaussées, et je suis tellement convaincu que c'est la seule marche à suivre, que je demande, même pour les services de l'Etat, que, chaque année, dans leur session, les Conseils généraux signalent au gouvernement

les parties du service, personnel et matériel, qui leur paraissent défectueuses.

Je vous autorise, Monsieur le Préfet, à donner à la présente lettre toute la publicité que vous jugerez utile.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce,
chargé de l'intérim du ministère des tra-
vaux publics,*

TEISSERENC DE BORT.

(Voir ci-après les Renseignements.)

RENSEIGNEMENTS.

Indications générales. — C'est dans le département du Gers, que l'organisation cantonale des services fusionnés de voirie a fonctionné, il y a 22 ans, pour la première fois, et qu'elle a continué à fonctionner depuis, avec un succès dont a constamment témoigné et dont témoigne aujourd'hui encore l'autorité préfectorale.

Il y a là un élément précieux d'informations, auquel s'ajoutent les éléments de même nature tirés des autres départements où la fusion a pu s'accomplir dans des conditions analogues à celles du Gers, car c'est du mode d'organisation, on le comprend, que dépend, en pareil cas, le succès.

Quoi qu'il en soit, l'organisation dans le Gers est cantonale ; elle est entièrement dans les mains des Ingénieurs et Conducteurs des ponts et chaussées, et voici les avantages qu'elle présente :

1^o Elle permet de réaliser des économies considérables, tout en améliorant sensiblement la position du personnel.

Une organisation aussi complète que celle qui existe coûterait 20,000 francs de plus par an, si le service vicinal était indépendant de celui des ponts et chaussées, et cela encore en rétribuant moins les Agents-voyers, que ne le sont les Conducteurs. Cela se comprend facilement, puisque, par la fusion, les deux services se prêtent un mutuel concours.

2^o En chargeant un seul agent de toutes les questions qui se rattachent aux voies de communication d'un canton, et en plaçant cet agent au chef-lieu de canton, elle donne aux Maires, aux autorités locales, au public, des facilités qui sont très-apprécierées pour l'instruction des affaires, la production des réclamations, etc.

En même temps, les affaires sont bien simplifiées ; c'est ce qu'il est facile de faire ressortir par quelques exemples. L'agent cantonal étant attaché au service hydraulique, aussi bien qu'à celui des routes et chemins, il sait d'avance le débouché à donner aux ouvrages d'art. Ainsi, il ne fait pas, pour un chemin, un projet de pont qui ne serait pas acceptable à cause de l'insuffisance du débouché. Il ne construit pas des chemins faisant double emploi avec des routes, et il dirige, au contraire, toutes les voies de communication de manière à desservir le mieux possible les intérêts du canton. Autant que la chose dépend de lui, il donne toujours la priorité aux opérations les plus utiles.

On croit pouvoir dire que les choses ne se passent pas toujours ainsi dans les départements où les services sont divisés, et s'il fallait citer des faits à l'appui de cette assertion, on n'aurait que l'embarras du choix.

3^e L'intervention des Ingénieurs et des Conducteurs des ponts et chaussées dans le service vicinal, facilite singulièrement la marche du service, en même temps qu'elle est le point de départ de nombreuses améliorations. Elle permet notamment aux Ingénieurs de traiter, dans des vues d'ensemble, toutes les questions qui se rattachent aux voies de communication, et de tirer un meilleur parti des ressources que si elles étaient partagées entre divers services.

Ajoutons que le Conseil général et l'autorité préfectorale veulent bien accorder aux Ingénieurs toute leur confiance, situation qui facilite singulièrement la solution des affaires.

Auprès des Maires et des conseils municipaux, les Ingénieurs jouissent d'une autorité qui, en général, prévient toutes les difficultés. Leur position et leur caractère les mettent à l'abri des passions locales, qui sont souvent un écueil dans les affaires communales. On sait que la passion ou la complaisance ne dictent jamais leurs avis et qu'ils n'ont qu'une seule préoccupation, celle de l'intérêt public. Tout se passe, d'ailleurs, pour ainsi dire, en famille, dans les relations du personnel des ponts et chaussées avec les autorités locales et avec le public. — Cette prétendue raideur que l'on reproche volontiers au corps des ponts et chaussées, est, dans le Gers, inconnue, et

si, au début, quelques agents ont fait naître des tiraillements, l'intervention des Ingénieurs a immédiatement tout arrangé, et chose bien remarquable, ces agents étaient d'anciens Agents-voyers.

Aussi, on peut dire bien haut que non-seulement, dans le Gers, il n'existe pas de ces froissements qui se rencontrent quelquefois ailleurs, mais encore que le personnel du service cantonal a les sympathies des autorités locales et celles des populations.

La forte hiérarchie des ponts et chaussées s'impose au service vicinal, et les Ingénieurs trouvent dans leurs collaborateurs de tous les ordres un concours que toute autre organisation ne peut donner au même degré. Il en résulte, pour la généralisation des bonnes méthodes, notamment pour l'entretien des chaussées d'empierrement, cette opération si difficile et si peu connue, des avantages très-marqués.

Ajoutons que les Ingénieurs ont, dans les conducteurs des ponts et chaussées, des collaborateurs dont l'instruction théorique et pratique est généralement bien supérieure à celle des agents-voyers. Les agents sont d'ailleurs mieux rétribués, mieux défrayés de leurs tournées, et cette amélioration de leur position tourne au profit du service, en même temps qu'elle ajoute à la considération méritée dont ils jouissent auprès des populations.

Les agents, de leur côté, comprennent l'importance de leur position. Ils en sont justement fiers, et ils redoublent de zèle pour suffire à leurs nombreuses obligations.

Voilà pour ce qui concerne le personnel.

Quant aux affaires, on les instruit dans le service vicinal du Gers, exactement comme dans celui des ponts et chaussées. Les renseignements fournis à l'administration départementale présentent une exactitude et une clarté d'informations que l'on trouverait difficilement au même degré dans un service dirigé par des Agents-voyers. Cela tient, entr'autres causes, à la forte organisation des bureaux des Ingénieurs.

Les habitudes régulières de service des ponts et chaussées se retrouvent dans les habitudes du service vicinal. Ainsi, la comptabilité

présente dans le Gers, depuis 1850, les garanties qu'une décision assez récente vient enfin de donner partout.

On se bornera à ces indications. On pourrait toutefois ajouter que tout, dans le service des ponts et chaussées, concourt à empêcher des abus que l'on rencontre malheureusement quelquefois dans d'autres services.

Des résultats analogues sont obtenus dans l'Oise. Les Ingénieurs et agents des ponts et chaussées y remplissent leur mission avec un entier succès. D'après le témoignage de l'autorité préfectorale, ils s'attachent au département, dans les intérêts duquel ils pénétreront plus profondément, et deviennent les hommes du pays, ne le quittent jamais qu'avec esprit de retour, et y attachent toute leur carrière. Tels sont les avantages de la fusion, en dehors d'une économie notable dans les frais du personnel.

Dans la Mayenne, où la fusion est complète depuis quelques années, le Conseil général a sanctionné cette organisation par les motifs ci-après :

La moyenne des frais auxquels donne lieu le service vicinal, par suite de la fusion, est inférieure d'environ 23,000 fr. à la moyenne des frais correspondants dans les autres départements. — Mais, si les intérêts du département trouvent pleine satisfaction à ce point de vue, c'est surtout sous le rapport de la prompte expédition des affaires, de la rédaction rapide des projets, de la bonne exécution et de l'active surveillance des travaux, enfin de la régularité des dépenses, — que l'on a à se louer de la résolution qui a été adoptée en 1867.

J'arrête ici ces considérations, qui se répèteraient pour les autres départements où la fusion existe et où ses avantages sont tels qu'on tend à l'y rendre de plus en plus complète.

Mais on objecte que dans quelques départements, le service vicinal,

et que, dans d'autres, les routes départementales, ont été retirés aux Ingénieurs (1). Je ne veux pas en rechercher les raisons, car je suis toujours resté sur le terrain purement administratif et je n'en sortirai pas. Mais je ferai remarquer que dans trois départements, au contraire, les Ingénieurs ont été chargés du service vicinal, et j'ajouterai ce qui suit :

Les problèmes soulevés par la loi organique du 10 août 1871 et, notamment, celui de l'unification des services, ont préoccupé, il est vrai, un certain nombre de Conseils généraux, obéissant à des mobiles divers, — affaires de personnes ou de principes, besoins vivement sentis de réformes, d'améliorations, d'économies. — Il est donc naturel que les solutions diffèrent d'un département à un autre. Toutefois, la pensée de recourir à des agents purement locaux, — pensée évidemment née de l'exagération du sentiment, bien naturel d'ailleurs, de l'autonomie départementale, — semble avoir principalement guidé les Conseils dans les votes qu'ils ont émis sur la question de fusion. On ne trouve guère nulle part, en effet, cette pensée d'un service indépendant, justifiée par aucun argument précis puisé dans la tenue du service par le corps des ponts et chaussées, car la plupart de ces Conseils, en procédant à la réorganisation de leur personnel de voirie, ne songent à le confier qu'à des Ingénieurs détachés.

Mais on peut dire, je crois, sans crainte de se tromper, que la détermination prise par quelques Conseils généraux d'avoir des agents

(1) Le service vicinal qui était confié aux Ingénieurs dans 14 départements, en 1871, (Oise, Gers, Côtes-du-Nord, Basses-Pyrénées, Seine-et-Marne, Eure-et-Loir, Loiret, Haute-Loire, Mayenne, Tarn-et-Garonne, Hautes-Pyrénées, Seine, Nord, Vaucluse), leur a été enlevé dans la Seine et dans Tarn-et-Garonne, à la session de novembre dernier.

Il leur a été donné au contraire dans l'Allier.

Le service des routes départementales a été réuni au service vicinal dans les Côtes-du-Nord, les Vosges, la Lozère. Mais dans les Vosges, comme dans la Seine, et probablement aussi dans les Côtes-du-Nord, les services fusionnés seront placés sous la direction d'Ingénieurs des ponts et chaussées détachés de l'administration centrale.

A la session d'avril, le service vicinal a été remis aux Ingénieurs dans la Nièvre et dans le Cantal.

Le service des routes départementales a été réuni au service vicinal dans l'Orne et les Landes.

Mais l'embarras est grand dans la Lozère et dans l'Orne pour l'organisation du personnel, et l'on hésite à y ramener à exécution la décision prise.

exclusivement à eux, reposait uniquement sur une pensée de défiance à l'égard de l'administration des travaux publics, dont on redoutait l'ingérence dans les affaires départementales. Or, des déclarations formelles, aujourd'hui rendues publiques, permettent de considérer cette appréhension comme n'ayant aucun fondement. Dès lors, rien ne s'oppose à ce que ces Conseils reviennent sur leur détermination, d'autant mieux que si elle était maintenue ou si elle se généralisait, elle aurait pour les intérêts départementaux des conséquences qui ne tarderaient pas à se faire jour et qui peuvent se traduire ainsi : — ou une augmentation prochaine dans les dépenses du personnel des services fusionnés indépendants ; — ou une insuffisance de ce personnel entraînant certains désiderata dans les résultats obtenus ; — et, dans tous les cas, les services d'Etat, dans ces départements, réduits à peu près à l'impuissance.

Il suffit d'énoncer de pareilles conséquences pour les faire considérer comme impossibles, et je suis heureux de constater non-seulement que la solution finale de la question de fusion, dans l'ensemble des départements, paraît devoir être telle que le comporte l'étude attentive et raisonnée que j'en ai faite pour le département de la Dordogne, mais qu'il en sera de même dans les départements où la théorie de l'indépendance absolue des services a pu l'emporter un instant, — du moins s'il faut en juger par certains symptômes de réaction qui s'y produisent contre la décision prise, et par les difficultés que l'on y rencontre pour le recrutement du service départemental séparé, tandis qu'au contraire, dans les départements où le service vicinal vient d'être remis aux Ingénieurs, on continue à se louer de cette décision.

Quant au *statu quo*, il ne semble pas qu'on doive s'y arrêter, tant se montre de jour en jour plus évidente la nécessité du contrôle et de l'unité de direction des services de voirie, en même temps que de l'unification des ressources.

La fusion sous la direction des Ingénieurs présente, seule, tous ces avantages ; — elle est d'ailleurs la plus économique et la plus sûre ; elle donne à tous les intérêts la plus grande somme de satisfactions ; elle ne contrarie en rien l'autonomie départementale, puisque l'admi-

nistration centrale des travaux publics a déclaré se désintéresser de la gestion des intérêts locaux, dont elle abandonne la souveraineté aux Conseils généraux; enfin, elle conserve le personnel vicinal actuel, dont elle permet d'améliorer la situation, et elle donne à l'agence cantonale complétée, fortifiée et organisée sous la direction et le contrôle des Ingénieurs, la plénitude d'attributions qui seule peut lui permettre de mener à bien l'étude des diverses questions locales de voirie, de concert avec les Maires.

Circulation sur les chemins. — Il n'a jamais été fait, du moins à ma connaissance, de comptages réguliers de la circulation sur les chemins de grande communication de la Dordogne.

Or, l'un des plus fréquentés, parmi ces chemins, est celui qui réunit la station des Eyzies à la ville de Sarlat, et il résulte d'un comptage fait par les soins de mon service, il y a quelques mois, sur ce chemin, pendant cinq jours d'une même semaine, les lundi, mercredi, jeudi, vendredi et samedi, que sa fréquentation s'évalue comme il suit, en colliers :

Voitures vides.....	8 ^c .3
— particulières.....	8 7
— publiques.....	16 0
— de roulage.....	19 7
— d'agriculture.....	1 0
<hr/> TOTAL.....	<hr/> 53 ^c .7

Mais le chiffre des colliers de roulage paraît un peu élevé. On comprend d'ailleurs qu'il doit présenter de fortes variations suivant les saisons. Les affaires étaient très actives à l'époque où les comptages ont été faits, et il ne paraît pas que l'on doive compter, en moyenne, sur plus de 16 colliers, ce qui conduit à une moyenne générale de 50 colliers à charge, pour ce chemin.

En adoptant ce chiffre de 50 colliers pour l'ensemble des chemins de grande communication de la Dordogne, généralement moins fré-

quentés que celui des Eyzies à Sarlat, je fais donc une hypothèse très favorable au service vicinal.

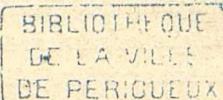
Ce chiffre est d'ailleurs confirmé, en tant que *maximum*, par d'autres considérations émises dans mon Mémoire du 3 mars 1872, page 11, et qu'il paraît inutile de rappeler ici.

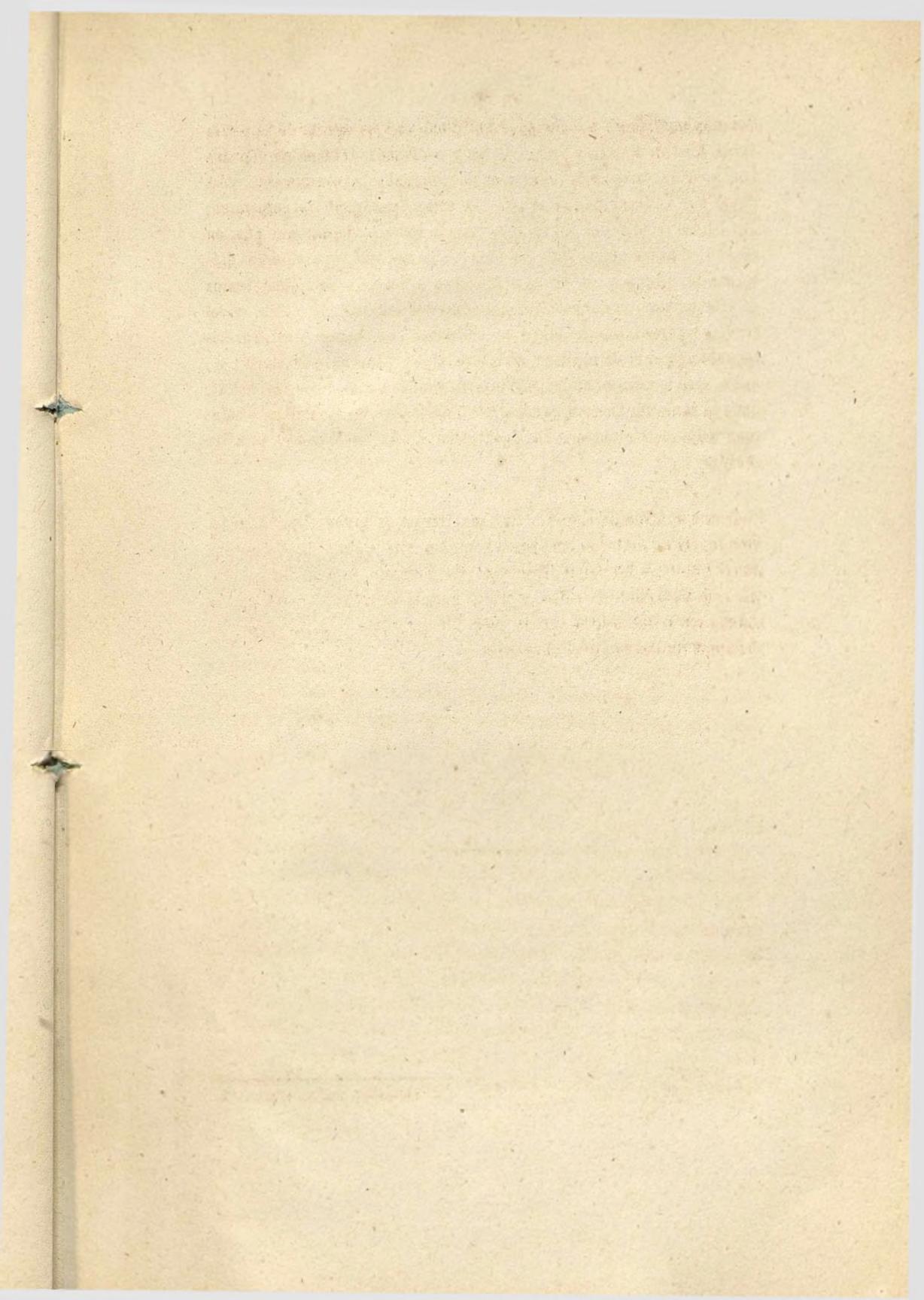
Vœux des conseils d'arrondissement. — Les conseils d'arrondissement de la Dordogne, dans leur dernière session, se sont occupés de la question de fusion des services de voirie. L'un d'eux s'est borné à déclarer que n'ayant pas les documents nécessaires pour émettre une opinion raisonnée et réfléchie, il ajournait à se prononcer. Mais les autres, prenant en considération des pétitions, — dont je n'ai pas à rechercher l'origine, — dans lesquelles un certain nombre de maires ont témoigné des bons rapports qu'ils avaient toujours eus et qu'ils tenaient à continuer avec les Agents-voyers, persuadés d'ailleurs, d'après les renseignements qui leur ont été fournis, que ces Agents exécutent les travaux qui leur sont confiés avec plus d'économie que les Ingénieurs, et qu'ils sont plus que ces derniers dans la main des Conseils généraux, — ont cru devoir émettre le vœu que les services de voirie demeurassent séparés, — et que, si la fusion avait lieu, elle se fit au profit du service vicinal.

Il est regrettable sans doute que tous les Conseils n'aient pas suivi l'exemple donné par l'un d'eux, ou du moins n'aient pas cherché à se procurer tous les documents susceptibles d'éclairer leur vote dans une question aussi délicate. Ils auraient vu que si les Ingénieurs paraissent faire plus chèrement que les Agents-voyers dans la Dordogne, c'est qu'ils y exécutent des travaux d'une autre nature qui sont nécessairement plus chers, et qui ne peuvent être logiquement comparés à ceux dont s'occupent les Agents-voyers ; que dans les départements où les Ingénieurs sont chargés du service vicinal, ils construisent et entretiennent au moins aussi bien qu'eux et à aussi bon compte. Ils auraient compris que la fusion sous la direc-

tion des Ingénieurs n'a pas pour but d'enlever les agents de la petite voirie à leurs fonctions , mais de les y confirmer, tout en améliorant leur position et en diminuant considérablement la somme des frais payés par le département et par les communes pour le personnel ; que l'intervention des Ingénieurs dans le service vicinal n'a pas, en réalité , d'autre objet ; que de plus , elle apporte avec elle des éléments de direction et de contrôle plus efficaces , en même temps qu'elle permet de donner à l'ensemble des services de voirie et au service hydraulique un degré de perfection que chacun des services séparés ne pourrait réaliser qu'au prix des plus grands sacrifices ; enfin, que le personnel des services fusionnés reste , comme avant, dans la main du Conseil général, et que toutes les questions locales sont toujours traitées par les agents cantonaux , de concert avec les Maires.

Quant aux témoignages de ces magistrats en faveur des Agents-voyers, ils ne font que confirmer l'opinion que s'était faite l'auteur de ce Mémoire des sympathies dont ils jouissent auprès des populations, et justifier, par suite, le parti auquel il s'était arrêté depuis longtemps de les traiter sur un pied de complète égalité avec les conducteurs des ponts et chaussées.





P
276