Jean-Rodolphe PERRONET
(premier ingénieur du 18-03-1763 à 1793)

collection et cliché :
école nationale des ponts et chaussées

En 1747, un arrêt du conseil du roi nomme Jean-Rodolphe PERRONET à la tête du « bureau des dessinateurs du roi » récemment créé pour réunir et conserver les cartes et plans des grandes routes du royaume, dont le lever avait été prescrit en 1738 par le contrôleur général ORRY.
Remarqué par TRUDAINE – intendant des finances, chargé du détail des ponts et chaussées – alors qu'il travaille avec zèle à la généralité d'Alençon, il a pour mission de former géomètres et dessinateurs des plans et cartes pour leur permettre de remplir avec compétence les différents emplois des ponts et chaussées. Cette formation s'étendra bientôt à celle des ingénieurs des ponts et chaussées et au contrôle de leur action dans les généralités où ils sont envoyés…
Ainsi commence l'histoire de la plus ancienne école d'ingénieur française, qui devient en 1775, l'école royale des ponts et chaussées.
L'organisation de l'école est l'œuvre de prédilection de PERRONET. Il s'y consacre avec compétence et dévouement tout au long de sa vie. A la fin de celle-ci, il aura toutefois l'amertume de voir, dans la tourmente révolutionnaire, le corps des ingénieurs des ponts et chaussées et l'école menacés par une volonté de décentralisation des travaux publics.
Animateur et pédagogue, PERRONNET est aussi le véritable « père spirituel » des trois cent cinquante ingénieurs qu'il a formés au cours des quarante-sept ans de sa carrière de directeur, mais aussi placé à leur sortie de l'école et souvent suivi et conseillé au cours de leur vie professionnelle.
Son empreinte est toujours vivante. L'école connaîtra d'autres réformes par ses successeurs, notamment LAMBLARDIE et PRONY.

L'œuvre de l'ingénieur PERRONET est tout aussi remarquable et novatrice que celle du pédagogue et du gestionnaire. En atteste la vingtaine de ponts qu'il projette ou fait construire, dont ceux de Mantes, de Pont-Sainte-Maxence, de Neuilly et de la Concorde à Paris….
Né à Suresnes le 25 octobre 1708, formé à l'architecture dès l'âge de dix-sept ans et travaillant pendant dix ans aux côtés de DEBEAUSIRE, premier architecte de la ville de Paris, il rompt cependant avec les théories constructives traditionnelles héritées des romains et du moyen âge et propose de nouveaux modèles d'ouvrages d'art. Le surbaissement des voûtes, pour adoucir le profil en long des chaussées en ménageant un gabarit de navigation, les arches irrégulières, se compensant mutuellement en repoussant les efforts sur les culées, la minceur « gothique » des piles discontinues à colonnes groupées qu'il conçoit s'inscrivent dans les réflexions de l'époque sur l'hydrodynamique et la recherche d'une moindre résistance à l'écoulement des eaux. Autre innovation, ses « cintres retroussés » reposant à la naissance des piles sans appuis intermédiaires…
Constructeur de plus de 2500 kilomètres de routes plantées, lorsqu'il est à la généralité de Paris, mais aussi hydraulicien avec le projet du canal de l'Yvette et de la Bièvre pour alimenter Paris en eau potable, il intervient également sur les rades de Cherbourg et de Saint-Jean-de-Luz, les ports du Havre, de Dunkerque et de Saint-Domingue, et donne également son avis sur une multitude d'autres projets.
Il s'intéresse aussi, dès 1739, à l'organisation du travail. Sa description sur *La façon dont on fait les*

épingles à Laigle et celle sur *La façon dont on réduit le fil de laiton à différentes grosseurs* seront reprises dans l'*Encyclopédie* de D'ALEMBERT et DIDEROT et l'encyclopédie méthodique PANCKOUKE, où il étudie très minutieusement les différents postes de travail, les gestes, les équipements et la productivité des ouvriers !

Nommé en 1763 « premier ingénieur, premier architecte », associé libre de l'académie des sciences, membre de l'académie d'architecture, de 1757 à 1786, inspecteur général des Salines, puis en 1768 l'un des trois directeurs de la carte de CASSINI, il est anobli par Louis XV, en 1763, et fait chevalier de l'ordre de Saint-Michel.

Ses mérites sont également honorés par la Révolution naissante qui, par un vote de l'assemblée constituante de 1791, lui octroie une rente de 22 600 livres *« à raison de ses longs et excellents services »*.

L'ami de VOLTAIRE, DIDEROT, BUFFON et BELIDOR, le *« VAUBAN des ponts et chaussées »*, s'éteint le 9 ventôse de l'an II (27 février 1794) dans un modeste pavillon proche du pont Louis XVI (pont de la Concorde) dont l'achèvement en 1791, couronnait une carrière exemplaire.

(d'après « 250 ans de l'école des ponts », sous la direction de Guy CORONIO)