

« POUR mémoire »

**comité
d'histoire**

...

• revue du comité d'histoire du ministère • revue du comité d'histoire du ministère •

Jean-Rodolphe Perronet



Edgard Pisani



Naissance d'une revue

U

Un des projets majeurs du programme de transition vers le renouveau du comité d'histoire, élaboré par Alain Billon, était la création d'une publication historique régulière. Ce projet constituait une innovation. En effet depuis sa création il y a onze ans aujourd'hui, le comité d'histoire de notre ministère a vécu, faute de moyens, sans publication périodique quelle qu'elle soit. Dès lors, une première question se pose : une publication de plus, pour quoi faire ?

On dira que pratiquement tous les comités d'histoire sont dotés d'une publication, dont la présentation et la diffusion dépendent des moyens dont ceux-ci disposent. Mais une telle réponse pourra sembler un peu courte. Il faut sans doute aller au-delà, et répondre à une autre interrogation qui se situe en amont de la précédente: que peut-on attendre de notre comité d'histoire ? Depuis sa création, celui-ci n'a pas démérité, mais il a pâti de moyens financiers tout à fait insuffisants et irréguliers, face à un champ par ailleurs démesurément étendu. Ce qui a à la fois parcellisé son travail et limité son audience.

Aujourd'hui la situation a changé. Les moyens nouveaux dévolus au comité d'histoire renaissant lui permettent plus d'ambitions, à la fois dans l'extension de son programme de travail et dans les vecteurs de son audience. Ainsi peut-il prétendre dès à présent mener des investigations plus complètes sur les différentes facettes de son passé, et par là-même fournir des repères indispensables, d'abord aux agents du ministère, à un moment où ils sont confrontés aux profondes mutations que connaît celui-ci.

C'est dans une telle perspective que le lancement d'une revue promise à une périodicité régulière prend son véritable sens, et est appelé à devenir un atout majeur pour le comité d'histoire. Elle se conçoit d'abord comme l'instrument symbolique de la volonté d'interroger méthodiquement le passé pour s'efforcer d'éclairer l'avenir, et fournir les repères pérennes nécessaires. D'autres raisons la confortent.

Cette revue constituera un produit central, issu du travail de restructuration et d'organisation du comité.

C'est aussi le moyen de faire connaître, en les publiant, davantage de travaux émanant d'auteurs venus d'horizons très différents : agents du ministère en activité, ou retraités et bien entendu historiens et chercheurs extérieurs, qui pourront apporter un éclairage différent et enrichissant sur l'histoire de notre administration.

C'est enfin le moyen de donner plus de retentissement aux travaux du comité d'histoire, notamment à ses conférences ou ses colloques, autrement limités à des audiences restreintes.





À qui est destinée la revue du comité d'histoire ? Cette question revêt également une importance capitale. À la fois aux agents du ministère, en activité ou retraités, intéressés par l'histoire de leur administration et à un public extérieur, restreint au départ, mais susceptible de se développer ultérieurement : les responsables des autres comités d'histoire (culture, défense, finances etc.), les unités de recherches et d'enseignement intéressées par le champ d'action du ministère, ainsi que les autres personnes ou organismes intéressés par son histoire.

Les sites intranet et internet du comité d'histoire, constitueront d'emblée les prolongements naturels et permanents de la revue, permettant d'augmenter considérablement son impact.

L'orientation générale de la revue découle des principes exposés plus haut. Elle aspire à constituer à la fois un instrument de travail et un instrument de culture, contribuant à renforcer l'unité et le rayonnement de notre ministère.

Le petit nombre de livraisons annuelles de celle-ci, conduira nécessairement à privilégier des textes inédits ou peu connus, en liaison avec le programme de travail à long terme que devra élaborer le comité d'histoire rénové qui est en train de se remettre en place.

Un dernier mot. Aucune publication ne peut longtemps survivre sans s'être attaché un lectorat fidèle. À vous, qui aurez cette revue entre les mains de le constituer, si vous en êtes satisfait. Vous le constituerez tout autant, sinon plus, par vos critiques, vos remarques et vos suggestions, attendues par le comité avec impatience, pour servir encore mieux l'histoire de notre ministère et de son patrimoine.

Pierre Chantereau

IGPC, Secrétaire général du CGPC, secrétaire du comité d'histoire



sommaire

en première ligne

- ★ L'histoire du Ministère de l'Équipement n'est pas un long fleuve tranquille
Première partie : 1966-1981 par **Alain Billon** 6

les conférences du comité d'histoire

- ★ Aux origines du code de la route (1842-1921) par **Jean Orselli** 32
À la bibliothèque du comité d'histoire :
l'histoire de la circulation routière (XIX^e-XX^e siècle) 45
- ★ La météorologie : du pluviomètre à la fonte des calottes polaires
par **Michel Rochas** 47
À la bibliothèque du comité d'histoire :
histoire du climat : mesures et prévisions ; effets et remèdes 55
- ★ La politique des villes nouvelles :
de l'État aux collectivités locales (1965 - 2005) par **Loïc Vadelorge** 56
À la bibliothèque du comité d'histoire : les villes nouvelles 69

patrimoine

- ★ Pour une politique du patrimoine au sein du ministère des Transports,
de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer 71
- ★ L'hôtel Le Play une histoire « retrouvée » par **Jérôme Klein** 75

lectures

- ★ Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794) « premier ingénieur du Roi » et directeur
de l'École des Ponts et Chaussées de Claude Vacant par **Françoise Sappin** 83
- ★ Une France si moderne ; naissance du social (1800-1950)
de Paul Rabinow par **Alain Billon** 89

en perspective

- ★ Une journée d'études sur « l'expérience du ministère de l'Environnement
et du Cadre de vie (1978-1981) » 93
- ★ Le secrétariat du comité d'histoire : un outil polyvalent 97

Entrée de l'Hôtel de Roquelaure,
boulevard Saint-Germain.
(MTETM/SG/SIC B. Suard - 2006)



Pour son numéro un, « pour mémoire » publie la première partie de l'essai d'Alain Billon « L'histoire du ministère de l'Équipement n'est pas un long fleuve tranquille », une étude historique centrée sur les valeurs propres au ministère et à leur évolution, depuis la création de ce dernier en 1966, jusqu'aujourd'hui. Cette étude, parue le 28 octobre 2004, sous la forme d'un rapport du CGPC (mission n° 20004-0105601) a eu pour point de départ, la commande d'un volet historique pour une étude collective animée par Michel Juffé, conseiller du vice-président du CGPC, et consacrée à l'évolution des « valeurs » ou des cultures propres à notre ministère.

La première partie de cette étude part des origines de la fusion du ministère des Travaux Publics avec celui de la Construction qui aboutit à la création du ministère de l'Équipement en 1966, pour s'arrêter avant l'événement majeur constitué pour lui par l'instauration de la politique de décentralisation qui commence en 1982. La seconde partie de cette étude sera publiée dans le prochain numéro de la revue.

L'histoire du ministère de l'Équipement n'est pas un long fleuve tranquille

Première partie : 1966-1981

Alain Billon, IGE ; Secrétaire-délégué du comité d'histoire, alain.billon@equipement.gouv.fr

I • AUX ORIGINES DE LA CRÉATION DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT (1962-1966)

¹ « 1966 Création du ministère de l'Équipement ; actes de la journée d'étude de l'association Blaise Pascal ». Texte établi par H. Andrianjafy et I. Vaulont, Secrétariat du Comité d'Histoire ; Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, CGPC ; mai 2000, 146 p. ; p. 36

² *ibid.*, (p. 22)

³ Citée dans « Des travaux Publics et Transports à l'Équipement ; Souvenirs d'une transfiguration (1948-1978) » ; Bideau, E. IGPC (e.r.) ; s.l., 45 p. reprogr. ; août 1991 ; p. 8

⁴ 1962 est aussi la date initiale que retient Pierre Mayet (entretien personnel).

Les origines d'une décision politico-administrative de l'importance de celle qui a fait naître le ministère de l'Équipement de la fusion du ministère des Travaux Publics et des Transports avec celui de la Construction sont nécessairement multiples et complexes, et si l'action conjuguée de décideurs porteurs d'intérêts forts, dans un environnement de facteurs favorables, s'avère à un moment donné capable de profiter de la « fenêtre d'opportunité » qui s'ouvre, l'ensemble des cheminements qui ont conduit à l'événement est souvent moins aisément repérable et en tous cas, plus controversé... D'où la relative difficulté de déterminer, en amont de la création officielle du nouveau ministère, un « vrai » point de départ de cette création. « En 1945, avec la Reconstruction » (Edmée Crivelli ¹), « en juin

1958, avec le retour au pouvoir du Général de Gaulle » (Isabelle Vaulont ²), en janvier 1965, avec la note du comité du PCM « Les travaux Publics et la Construction ; Idées directrices pour une action conjointe des techniciens des deux ministères » ³, etc. Le choix finalement retenu de l'année 1962 comme point de départ recèle donc une part (assumée) d'arbitraire, mais il assure un maximum de lisibilité dans ce qui va être analysé ci-près ⁴.

1962 est l'année de la fin de la guerre d'Algérie et de l'aventure impériale de notre pays. C'est un tournant majeur dans son histoire contemporaine. Enfin libéré du « boulet » algérien, le général de Gaulle, qui dispose grâce aux institutions de la V^e République, d'un pouvoir exécutif fort, se montre impatient de réorienter vers l'Europe et le grand jeu politique mondial les ambitions de la France, en lui donnant les moyens de cette politique, et notamment ceux de sa modernisation.

C'est dans ce contexte général qu'il faut inscrire moins de quatre ans plus tard, la création d'un grand ministère de l'Équipement. La genèse de cet événement peut être appréhendée à partir de deux analyses classiques, aux bases différentes mais complémentaires.

L'analyse de Catherine

Gremion ¹

Pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixé, le général de Gaulle s'emploie d'abord à restaurer l'État : « ...j'ai reçu un mandat pour bâtir un État qui en soit un, la mission que m'a donné le pays, est de sculpter la statue de l'État » (rapporté par Alain Peyrefitte en décembre 1962).

L'homogénéité de l'État doit être notamment garantie par les préfets, dont il importe de restaurer l'autorité perdue dans les départements : « je veux que le préfet soit le patron » (directives à Michel Debré en 1960). Ce qui n'exclut nullement un vrai commencement de prise en compte du niveau régional, comme le montrent les réformes aboutissant aux décrets du 14 mars 1964 (qui seront intégrées dans les lois de décentralisation de 1982-1983) et qui instituent les 21 préfets de région, en même temps que les CODER, chargées d'émettre un avis sur toutes les questions relatives au développement économique et à l'aménagement du territoire dans la circonscription régionale. De là naîtront de nouveaux problèmes, tels ceux de la concurrence entre cet échelon administratif supplémentaire en gestation et l'échelon départemental, et ceux de la coordination de l'action locale entre des ministères organisés différemment les uns des autres...

Les ambitions gaulliennes pour la France impliquent une nouvelle vision de l'action territoriale. D'où la création ou le développement de nouveaux outils d'intervention : la direction de la Prévision à l'INSEE, l'essor du Commissariat au Plan sous l'impulsion de Pierre Masse qui pousse à la régionalisation (pour la préparation du V^e Plan, un groupe de réflexion prospective se met en place sous la présidence de Pierre Guillaumat : le « Groupe horizon 85 »), la création de la DATAR le

13 février 1963, avec à sa tête Olivier Guichard, et Jérôme Monod comme adjoint. Le FIAT (fonds interministériel pour l'aménagement du territoire) sera « le nerf de la guerre ».

Le souci de renforcer la coordination et de disposer d'outils plus performants pour mener à bien l'aménagement du territoire pousse à la restructuration de l'Administration et à la refonte de certains schémas ministériels. Ainsi, un grand ministère des Affaires Sociales regroupant les secteurs du Travail et de la Santé sera créé en même temps que l'Équipement par Jean-Marcel Jeanneney. Quant à Edgard Pisani, ministre de l'Agriculture, il « fusionne dans un seul service local, la direction départementale de l'Agriculture, les services éparpillés du Génie Rural, des Eaux et Forêts, des services vétérinaires, de l'enseignement agricole, et crée le corps des IGREF (Ingénieurs du génie rural et des eaux et forêts). Ce regroupement est conforme à une logique qui est préfectorale » ². La convergence entre le ministère des Travaux publics et des Transports et celui de la Construction se situe dans la même logique, et Edgard Pisani, avec d'autres, y songe ³.

La personnalité d'Edgard Pisani apparaît sans conteste comme un facteur déterminant de la création de l'Équipement. Issu du corps préfectoral, il partage la vision volontariste gaullienne de modernisation et de réforme de la société à partir d'un État fort, tout en étant favorable à une forme de régionalisation et de libéralisme économique. « Son arrivée à la tête de l'Équipement unifié est, en fait, la continuation de son action à l'Agriculture ». Elle s'inscrit « dans une logique qui était d'inspiration centrale. Il s'agissait bien d'un recentrage, au service d'une politique de développement local, sous la houlette d'un unique représentant de l'État, le préfet » ⁴.



Edgard Pisani
Le fondateur
de l'Équipement
(janvier 66 - avril 67).
(MTETM/SG/SIC - 1966)

¹ 1966 Création du ministère de l'Équipement. *op. cit.* p. 7

² *ibid.* p. 12

³ *ibid.* p. 14

⁴ *ibid.* p. 14

L'analyse de Jean-Claude Thoenig et Erhard Friedberg ¹

Celle-ci part de l'identification d'une triple problématique de besoins urgents, pour ne pas dire d'une situation de crise, en matière de transports publics, de logement et d'urbanisme dans les années 1960. Les transports publics nationaux (SNCF, RATP) connaissent alors un fort déficit, auquel il importe de remédier en introduisant des critères de rentabilité économique et en accroissant leur autonomie de gestion. La politique du logement (logement social, prêt aux particuliers) s'avère dramatiquement insuffisante face aux besoins des générations nombreuses de l'après-guerre. Enfin, le développement des villes et l'urbanisme connaissent une crise à la fois de conception et de moyens. Le ministère de la Construction n'arrive pas à animer ce développement, tandis que celui des Travaux Publics poursuit son action sans véritable coordination avec les autres départements ministériels intervenant dans les espaces urbains. Les synergies qu'offrirait une forte coordination de ces secteurs ministériels devraient permettre la mise en place de politiques efficaces pour juguler ces crises.

Les auteurs insistent eux aussi sur l'influence personnelle d'Edgard Pisani, et sur les réflexions et suggestions dont il a fait part au Président de la République au cours d'entretiens personnels en 1964 et 1965, et notamment quant à une relance de la politique du logement appuyée sur une fusion entre « le ministère de la Construction, chargé des superstructures et le ministère des Travaux Publics et des Transports, maître des infrastructures et de l'équipement des sols » ².

Mais la grande originalité de l'analyse est le rôle central qu'elle attribue au corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, tout puissant au sein du ministère des Travaux Publics. Ce corps « homogène et glorieux », tire son pouvoir

à la fois du haut niveau professionnel de ses membres et de sa très forte implantation administrative dans les départements par l'intermédiaire de ce ministère : pour l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sa « proximité immédiate de la société locale, lui assurait le contrôle des tâches du Génie civil et lui avait permis de devenir une sorte de préfet technique... » ³ Or cet ancrage « provincial » a pu freiner et retarder l'implantation du corps dans des postes de synthèse, de coordination et de conseil qui ont été créés au sein de l'appareil central d'État politico-administratif qui se développe depuis les années 1950.

D'où une réaction amorcée au sein du corps dès le début de la décennie suivante pour rattraper les positions et le temps perdus, en recherchant de nouveaux domaines d'implantation. La proximité, à maints égards, du ministère de la Construction et de l'Urbanisme (et les liens opérationnels déjà créés ici et là avec ce dernier dans les secteurs urbains) faisait de ce secteur un objectif privilégié.

Nombreux sont les membres du corps qui dans leur parcours professionnel ont eu l'intuition de la pertinence de tels rapprochements, comme l'ingénieur des Ponts et Chaussées Emile Bideau, l'un des futurs artisans de la fusion, qui dans ses souvenirs déjà évoqués, cite le passage d'une note qu'il avait rédigée fin 1964 : « il serait sans doute souhaitable que cette liaison naturelle entre l'étude et, dans certains cas, la réalisation des grandes infrastructures de transport, et celles de l'aménagement urbain, se traduise dans la répartition des attributions entre les trois ministères intéressés : Construction, Travaux Publics et Intérieur. On peut penser d'ailleurs que le caractère interministériel du corps des ingénieurs des ponts et chaussées faciliterait cette évolution » ⁴.

Reste alors à trouver les acteurs décidés à orchestrer l'opération susceptible de concrétiser ces aspirations aux contours

¹ « La création des directions départementales de l'Équipement ; phénomènes de corps et réforme administrative ».

J-C. Thoenig et E. Friedberg, CNRS - Groupe de sociologie des organisations; Paris, 1970 ; 302 p. reprogr. Ce rapport s'inscrivait paradoxalement dans une série d'ouvrages consacrés à l'étude de la résistance au changement dans l'administration publique française. . .

² *ibid.* p. 14

³ *ibid.* p. 16

⁴ « Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement » *op. cit.* p. 7

encore mouvants. C'est chose faite dès 1963, quand un petit groupe de jeunes ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant à leur tête Georges Pebereau¹, réussit à prendre le pouvoir au sein de leur association professionnelle, le « PCM », et par là-même, se trouve en mesure de mobiliser le corps sur ses objectifs :

Le premier, général, est de le dégager en grande partie de la gestion des services départementaux des Travaux Publics, favorisant ainsi son essaimage vers des postes en vue de l'administration centrale, du secteur para-public ou du privé².

Le second est plus immédiat et plus précis : il s'agira pour le corps de prendre en charge l'aménagement urbain, jusqu'alors dévolu au ministère de la Construction, à un moment où ce dernier n'apparaît plus en mesure d'assumer seul la politique urbaine, devenue un élément central de la planification économique. Ainsi « non seulement les jeunes dirigeants fournissent au corps une solution pour redorer son blason - l'aménagement urbain, c'est-à-dire l'absorption de la Construction - mais ils proposent en même temps les moyens intellectuels et techniques [...] ils offrent des garanties intellectuelles et méthodologiques suffisamment solides pour permettre au corps de faire de l'aménagement urbain son expertise propre, et de donner l'impression, sinon les moyens, de pouvoir résoudre les problèmes urbains mieux qu'ils ne l'étaient jusqu'à présent. Leur projet est crédible »³.

Un lobbying efficace va s'engager afin de gagner les milieux intéressés (notamment à l'intérieur du ministère de la Construction) à l'idée d'une coopération organique privilégiée avec celui-ci, « et plus, si affinité ». Il trouve rapidement l'appui actif d'Emile Bideau⁴. Celui-ci constitue en 1965 avec son collègue et ami, l'inspecteur général de la Construction Jacques Foch, le fameux « tandem Bideau-Foch », qui se verra d'abord chargé par Georges Pebereau d'adresser conjointement au directeur de

cabinet du ministre des Travaux Publics et des Transports et à celui de la Construction, un document préconisant la fusion de leurs services extérieurs (25 septembre 1965). Avant la fin de la même année, l'association du PCM aura rédigé un autre rapport où le mot « Équipement » apparaît pour la première fois⁵. Moins de trois mois plus tard, le nouveau ministère est effectivement créé.

Une réforme d'une portée considérable

En effet, lors de la constitution du 3^e gouvernement de Georges Pompidou le 7 janvier 1966, Edgard Pisani quitte comme il le souhaitait le ministère de l'Agriculture et prend la tête d'un nouveau ministère constitué par la fusion annoncée de l'ancien ministère des Travaux Publics et des Transports d'une part, et de celui de la Construction d'autre part, qui prend le nom de « ministère de l'Équipement ».

Cette réforme d'une portée considérable, toujours en place en dépit des profonds bouleversements qui ont marqué la quarantaine d'années qui nous en sépare, fascine encore aujourd'hui par la facilité apparente et la rapidité avec lesquelles elle a été décidée, puis mise en œuvre. La création du ministère de l'Équipement apparaît comme une réponse cohérente à une mutation historique, celle du passage d'une société demeurée longtemps largement rurale, à une société urbaine. Elle marque l'irruption massive du fait urbain dans les préoccupations de l'appareil d'État en France. Le premier « Bulletin de l'Équipement », daté de juin 1966, le dit tout net : « La création du Ministère de l'Équipement répond à un objectif fondamental qui est d'appréhender globalement à terme toutes les questions posées par le développement des villes »⁶.

¹ Il est très significatif que celui-ci soit alors en charge de l'opération de l'« antenne de Bagnolet » à l'est de Paris, qui par sa dimension d'aménagement urbain et son caractère intégré, préfigure les opérations intégrées qui se banaliseront ultérieurement avec l'Équipement.

² Le corps de ingénieurs des Travaux Publics de l'État, qui serait le premier bénéficiaire d'un tel dégagement, s'y montrera d'emblée très favorable.

³ « La création des DDE » op. cit. p. 19

⁴ voir *supra*, p. 18

⁵ « Structures ministérielles-Attributions et organisation d'un éventuel ministère de l'Équipement » ; in « Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement » op. cit. p. 11

⁶ « 1966 Création du ministère de l'Équipement » op. cit. p. 21

Elle est profondément marquée par la vision volontariste, largement étatiste, technocratique et jacobine du chef de l'État, qui reste dominante en attendant les remises en cause de 1968-1969. Dans cette vision, l'appareil d'État doit être doté des moyens les plus puissants, en l'occurrence ici un super-ministère pour encadrer et orienter la marche vers la modernité, qu'incarne la croissance urbaine. Cette orientation favorise les corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, et aussi celui des ingénieurs des Travaux Publics de l'État, et pousse une majorité de leur membres à adhérer à l'action projetée par Edgard Pisani. Ce dernier, à son tour connaît l'impérieuse nécessité de s'appuyer sur ces corps pour réussir la politique qu'il ambitionne de mener. Symbole de l'alliance scellée entre le corps des Ponts et Chaussées et le nouveau ministère, Georges Pebereau entre au cabinet d'Edgard Pisani. Il deviendra ensuite directeur de cabinet de ses trois successeurs ¹.

Ce ministère qui incarne la puissance et le volontarisme de l'administration d'État, tout en assumant l'héritage de la technocratie « à la française », exalte communément les valeurs du service public dans l'ensemble de ses interventions, et d'autres valeurs plus générales, comme le sens du progrès et de la modernité, la promotion de la sécurité, etc. D'emblée, ce grand ministère technique apparaîtra, notamment du fait de ses fonctions touchant à l'aménagement urbain, comme un ministère très « idéologique » (gros producteur d'une idéologie plutôt productiviste et technocratique, historiquement datée). Son image « moderne » initiale s'estompéra dès lors que son projet socio-économique fondateur cessera d'apparaître en adéquation avec les mutations de la société, et qu'il peinera à retrouver une adéquation nouvelle. Elle sera cependant partiellement retrouvée quand il saura s'illustrer dans la politique de modernisation du service public lancée à la fin des années 1980...

II • LA MISE EN PLACE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT (1966 - 1968)

« Le mariage de la carpe et du lapin »

Créé officiellement le 20 janvier 1966 ², le ministère de l'Équipement n'est pas la simple addition du ministère des Travaux Publics et des Transports, et du ministère de la Construction, mais leur fusion en une entité administrative nouvelle « imposante, efficace et gouvernable de Paris » qui regroupera à sa création quelque 85 000 agents ³ (avant d'en compter un moment plus de 120 000), et dont les dépenses d'investissement couvriront plus du tiers des dépenses en capital de l'État. Or cette fusion s'opère entre deux administrations de traditions et de structures très dissemblables : Les Travaux Publics, héritiers d'une vieille tradition de l'Ancien Régime, et regroupant près de 80 000 agents, disposent d'une remarquable implantation territoriale, avec des services très autonomes et décentralisés (les effectifs de la centrale n'en représentent que 2 %), ayant une grande capacité d'adaptation aux diverses situations et configurations politiques locales. Dans chaque département, un Service ordinaire des Ponts et Chaussées (SOPC), dirigé par un Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, coiffe deux à six arrondissements territoriaux, et chacun de ceux-ci, quatre à huit subdivisions. Ces divisions de base, proches des communes, assurent trois fonctions : production technique ou d'entreprise de génie civil, financée par honoraires ; fonction régalienne de contrôle de légalité et de « portage » des politiques

¹ Avant de « pantoufler » dans le secteur bancaire.

² Décret d'attribution n° 66-61 du 20 janvier 1966 : « le ministre de l'Équipement exerce les attributions précédemment dévolues au ministre des travaux publics et des transports et au ministre de la construction ».

³ En grande partie, des ouvriers des parcs et des conducteurs de travaux, qui en font un ministère à dominante « ouvrière », et perçu comme tel. C'est aussi un élément essentiel de son image : « les hommes en orange »

nationales ; assistance, conseil à la maîtrise d'ouvrage. Ce mode de fonctionnement apparaît mieux adapté aux territoires ruraux qu'à la ville...

La Construction, elle, ne compte guère que 7 000 agents, soit sensiblement 11 fois moins... et ne date que de la fin de la seconde guerre mondiale (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme). Héritière des traditions d'intervention publique en matière de logement social, très centralisée (les services centraux regroupent 25 % des effectifs), elle gère la politique de la construction de masse (notamment dans les grands ensembles), du logement en général et de l'urbanisme.

La fusion entre ces deux administrations si dissemblables apparaît même à ses plus ardents défenseurs comme une gageure. « C'est le mariage de la carpe et du lapin qu'il faut réussir en tirant le meilleur parti des compétences des deux fiancés. Comment organiser le couple pour qu'il soit fécond ? » se demandera Emile Bideau ¹. Comment parvenir à une refonte globale des interventions territoriales de l'État ?

Il importe d'abord, comme pour les armées de la Révolution, de réussir l'amalgame entre des personnels aux traditions si différentes, et surtout éviter que les agents de l'ancien ministère de la Construction n'aient trop le sentiment d'être les victimes d'une « OPA » guère amicale... ² Ce résultat ne sera pas atteint d'emblée, et les urbanistes de l'État notamment, seront délibérément sacrifiés par Edgard Pisani ³. L'acuité de cette question sera en partie masquée par un phénomène qui aura de grandes conséquences dans la production ultérieure de ministère : celui-ci dans le même temps s'ouvre largement par voie contractuelle à l'interdisciplinarité : architectes-urbanistes, géographes, économistes, sociologues, entrent désormais très nombreux dans le nouveau ministère... Mais au total, la suprématie du corps des Ponts et Chaussées sera plus que confirmée dans la nouvelle organisation qui se met en place au pas de charge.

En effet, pour concrétiser la nouvelle donne, deux chantiers organisationnels majeurs sont aussitôt ouverts : la refonte des services extérieurs, directement confiée dès le 15 février 1966 au « tandem Bideau-Foch », et la refonte de l'administration centrale, mise deux jours après entre les mains d'un groupe de travail ad hoc présidé par Pierre Cot, au sein duquel figure également l'émblématique couple Bideau-Foch, qui fonctionnera en liaison étroite avec G. Pebereau au cabinet, et le directeur du Personnel, Maurice Durand-Dubief.

Les grandes organisations syndicales ne trouvent guère à redire au principe de la fusion et de la création de l'Équipement, notamment le syndicat FO des ITPE. La CGT, très majoritaire parmi les personnels syndiqués, attendra un an pour que soit décidée la constitution d'un « secteur fédéral Équipement » où dominent massivement les agents des secteurs « ouvriers » issus des Travaux Publics, et six années de plus pour voir enfin naître en 1973 une puissante « Fédération nationale de l'Équipement », regroupant alors près de 40 000 salariés issus majoritairement des mêmes milieux.

L'organisation de l'administration centrale

L'administration centrale sera donc recomposée et progressivement renforcée. La commande passée au groupe de travail ad hoc énonce quatre objectifs majeurs :

- ★ définir et conduire la politique foncière relative à la maîtrise et à l'affectation des sols nécessaires à l'urbanisation et aux déplacements,
- ★ réaliser les infrastructures de transport ou en contrôler la réalisation,
- ★ organiser, financer et contrôler la construction des logements et des superstructures qui s'y rattachent directement,

¹ La formule qui vise les DDE, reste valable pour l'ensemble du ministère. In « Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement » op. cit. p. 18

² Les directions sectorielles ont très peu évolué, la DP a été « affectée » aux P&C et est devenue la direction politiquement dominante, la DAFAG aux mains des anciens de la Construction pour « gérer ». Il a fallu plusieurs années, voire une génération, pour que ces clivages se résorbent. (Jean-Claude Boual, interview recueilli par Katrine Varin, 3 mars 2004).

³ voir infra, p. 13

★ assurer l'exploitation des infrastructures et des moyens de transport, en recherchant un optimum économique et social ¹.

Les propositions du groupe de travail aboutissent à un rapport en juin 1966. Mais il faudra attendre le 21 décembre 1967 pour que les structures nouvelles de l'Équipement soient officiellement arrêtées ². Elles comportent deux directions d'intendance : la DPOS (personnel et organisation des services) et la DAFAG (affaires financières et administration générale) ; l'urbanisme et la construction sont gérés par deux directions opérationnelles : la DAFU (aménagement foncier et urbanisme) et la DC (construction). La puissante Direction des routes, la Direction des transports terrestres, etc. font aussi partie de l'administration centrale. Mais au moment où paraît ce décret, l'Équipement a subi son premier découpage : un ministère des Transports autonome a été créé en avril 1967 ³ (cependant la Direction des transports terrestres reste fortement liée à l'administration mère).

Par ailleurs, le « pionnier » de l'Équipement Edgard Pisani, désormais en profond désaccord avec la politique du gouvernement Pompidou, a démissionné avec éclat de son poste ministériel le 24 avril, pour être remplacé par François-Xavier Ortoli ⁴.

L'organisation des services extérieurs

Elle est officialisée le 30 mars 1967 ⁵ :

Au niveau départemental, comme prévu, les services des Travaux Publics et de la Construction sont refondus et donnent naissance aux Directions Départementales de l'Équipement (DDE). Aux services des anciennes directions (SOPC et DDC) devenus respectivement le Service infrastructures et le Service urbanisme opérationnel et

construction (UOC), viennent s'ajouter le Groupe administratif central (GAC) et le Groupe d'études et de programmation (GEP). Le GEP est l'état-major de la DDE. Il a trois missions : la prospective, la programmation, les liaisons inter-services ou avec l'extérieur. Cet organigramme qui ne fait que confirmer les termes de la « directive Bideau-Foch », mise en application dès juin 1966, restera stable durant une vingtaine d'années. En 1967, sur 95 DDE, 72 seront dirigées par des IPC, 21 par des ingénieurs de la Construction et deux seulement par des urbanistes de l'État. Au niveau régional, des Services régionaux de l'Équipement (SRE) sont institués. Constituant une structure légère, ils sont placés auprès des préfets de région, et ont des tâches de programmation et d'études à ce niveau spécifique :

- ★ la programmation, notamment celle des études d'urbanisme et des ZAC
- ★ l'animation des études d'urbanisme et d'équipement dont le périmètre ou les effets excèdent le périmètre départemental
- ★ l'harmonisation des études d'urbanisme effectuées par les DDE ou sous leur contrôle.

En septembre 1967, le binôme Bideau-Foch se voit confier une nouvelle mission sur la création de centres techniques pluri-régionaux, destinés à apporter aux services extérieurs l'assistance technique de spécialistes de haut niveau, tout en dégageant les services centraux des tâches d'études et de conseils techniques en direction des services extérieurs. Le rapport rendu en mars 1968, prévoit la création progressive de Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), sans organigramme préétabli cette fois. Le 10 juin 1968, une note circulaire du nouveau ministre Robert Galley assigne quatre missions aux futurs CETE : conseils techniques et avis, prestations de services, participation à la diffusion de la doctrine et de la recherche, participation à la formation professionnelle.

¹ « Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement » op. cit. p. 13

² Par le décret n° 67-1119 du 21 décembre 1967

³ confié à Jean Chamant

⁴ Très proche de G. Pompidou

⁵ Par le décret n° 67-278 du 30 mars 1967 « relatif à l'organisation et aux attributions des services départementaux et régionaux du ministère de l'Équipement »

Le même jour paraît l'arrêté créant le premier CETE à Aix en Provence. Les CETE contribueront à renforcer considérablement le potentiel scientifique et technique du nouveau ministère ¹.

Ainsi se trouve défini et la plupart du temps mis en place en moins de deux ans, l'essentiel des structures du ministère de l'Équipement. La région parisienne bénéficie d'une organisation particulière, tenant compte notamment de son poids et de la présence du cas particulier de Paris. Ainsi la Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France, est une structure très étoffée, dont le directeur à rang de préfet.

Le ministère va pouvoir se concentrer sur ses objectifs et ses moyens. D'où le lancement dès 1968, d'importantes études prospectives, comme celle concernant les missions et moyens de la planification urbaine...

La légitimité de l'Équipement est confortée par la LOF

Le « Ministère de l'Équipement et du Logement », selon l'appellation retenue depuis de 4^e gouvernement Pompidou en avril 1967, a pour objectif d'agir sur la villes et les territoires par la maîtrise du foncier, la réalisation de grandes infrastructures et d'équipements collectifs, la production massive de logements. Sa légitimité apparaît très forte. Elle repose notamment sur :

- ★ sa solide expertise technique et scientifique ;
- ★ son implantation locale très ramifiée, qui lui assure une légitimité politique incontestable, surtout dans le monde rural ;
- ★ sa capacité administrative reconnue ;
- ★ la gestion des principaux moyens de financement ;

★ ses fonctions de représentation de l'intérêt général et son aptitude à les articuler aux intérêts locaux.

Dès décembre 1967, le ministère est conforté par la promulgation de la LOF (Loi d'orientation foncière) qui permet la maîtrise des sols et la planification, ainsi que le « gouvernement des territoires » par le contrôle de la planification spatiale ².

De nouvelles démarches de planification sont instituées : l'affectation détaillée des sols par commune avec les POS, des schémas d'orientation à long terme par agglomération avec les SDAU ; les ZAC (Zones d'aménagement concerté) vont remplacer les ZUP, qui commencent à être sérieusement contestées. Le secteur privé se voit conféré plus de responsabilité dans la production des équipements collectifs ; un partenariat public-privé est instauré avec les SEM et la délégation de services publics...

La même année est créé le Service technique central d'aménagement et d'urbanisme (STCAU), qui élabore les premiers éléments de méthodologie urbanistique dans le droit fil des nouvelles réformes et de leurs outils.

En 1968, le mouvement de mai secoue durement l'Équipement où la syndicalisation est forte ³. Mais outre les secteurs traditionnels « ouvriers » des parcs et ateliers, et des conducteurs de travaux, il enflamme particulièrement les nouveaux acteurs pluridisciplinaires fraîchement recrutés par le ministère (qui adhèrent souvent à la CGT ou à la CFDT), et sera fatal au STCAU, où ils sont majoritaires, à l'heure de la normalisation...

Quand vient celle-ci, c'est Albin Chalandon qui devient Ministre de l'Équipement et du Logement. Venu du secteur de la promotion immobilière, et en opposition avec les idées

¹ De même que le Service des études techniques des routes et des autoroutes (SETRA), créé dès 1967.

² Voir aussi *infra*, p. 17

³ Elle restera supérieure à 50 % jusqu'à la fin des années 1980.



Albin Chalandon
Un ministre « libéral » avant
la lettre (juillet 67 - juillet 72) .
(MTETM/SG/SIC - 1971)

encore dominantes, il voudra faire passer les premiers souffles du libéralisme économique, sans toutefois que soient encore véritablement remises en cause les grandes orientations idéologiques fondatrices du ministère.

Positions et valeurs fondatrices du ministère

Jusqu'au début de la décennie 1980, avec la mise en marche de la décentralisation, c'est l'État qui tiendra plus ou moins dans ses mains tous les rôles d'administration du territoire, la majeure partie de ceux-ci étant jouée par l'administration de l'Équipement.

L'énumération classique des fonctions de « l'État-Équipement » est généralement la suivante :

- ★ fonction régalienne : exercice souverain de ses responsabilités ;
- ★ fonction de contrôle : des responsabilités décentralisées et tutelle des compétences déléguées ;
- ★ fonction d'expert et de stratège : production d'information, d'analyses et de doctrine ;
- ★ fonction de prestation de services : notamment l'ingénierie publique ;
- ★ fonction de régulation et d'impulsion : intervention lorsque les mécanismes ordinaires de régulation de la société ne peuvent pas jouer normalement ;
- ★ fonction d'exception (cas particulier de la précédente) : intervention en cas de défaillance ou de dysfonctionnement majeur des collectivités ou des organismes responsables, ou en cas de force majeure.

Ces fonctions, encore pratiquement incontestées, apparaissent explicitement légitimées au travers des grandes valeurs fondatrices du ministère, au nom desquelles

les missions d'intérêt public sont remplies.

Trois grandes valeurs fondatrices semblent dominer toutes les autres :

- ★ le sens du service public (l'intérêt général, fondé sur la neutralité) ;
- ★ la compétence technique (la technique fondée sur la compétence) ;
- ★ la territorialité de l'organisation (la territorialité départementale, fondée sur la proximité des services).

L'adhésion des agents (à tous les niveaux de la hiérarchie) à ces valeurs, est très profonde. L'engagement syndical « radical », très ancré à l'Équipement (notamment à la puissante fédération CGT), s'il peut générer d'évidentes contradictions, ne remet pas fondamentalement en cause ces valeurs. Elles soudent les différentes composantes et donnent une indéniable impression de force et de cohésion. « Il est intéressant de noter qu'il n'y a jamais eu de grandes grèves à l'Équipement, le levier n'a jamais été utilisé. La valeur du service public a permis de fédérer sur des visions et des missions »¹.

Quelques autres valeurs très fortes tiennent elles-aussi une large place à l'Équipement, presque aussi importante que les précédentes: le sens du progrès et de la modernité, le développement économique et social comme source de ce progrès et de cette modernité, la discipline et le sens de la hiérarchie et de l'ordre, la sécurité des biens et des personnes...

Enfin d'autres valeurs, aux contours souvent plus mouvants, structurent un troisième niveau, comme l'idée de la nécessaire rationalisation de l'espace, le culte du concret, un relatif rejet de la bureaucratie, une certaine liberté de ton et de parole qui tranche avec d'autres administrations, pourtant moins strictement hiérarchisées et encadrées.

¹ Agnès Denis ; Interview
recueillie par Katherine Varin,
29 mars 2004.

III • LES PREMIÈRES ANNÉES DU MINISTÈRE (1968-1981)

La politique de l'Équipement

La décennie 1970 va voir l'Équipement atteindre les sommets de sa puissance, en dépit de l'existence récurrente d'un ministère autonome des Transports¹. D'aucun parlent de l'« âge d'or » de l'Équipement. Jusqu'en 1978, la configuration du ministère demeurera relativement homogène, et ses grandes orientations demeureront les mêmes. Sous la présidence de Georges Pompidou, avec les gouvernements de Jacques Chaban-Delmas, puis de Pierre Messmer, après l'inflexion au libéralisme précurseur d'Albin Chalandon, on reviendra à la pure orthodoxie gaulliste avec Olivier Guichard, qui ajoute l'Aménagement du Territoire au portefeuille de l'Équipement, et finit même par récupérer les Transports. La préparation du VIe Plan (1971-1975) va témoigner de l'influence de l'idéologie de l'Équipement au sein de l'appareil d'État : au sein du Commissariat au Plan, la Commission des villes, dont le rapporteur général est Pierre Mayet, et qui constitue une véritable pépinière de jeunes fonctionnaires appelés à jouer souvent des rôles de premier plan à l'Équipement², et ultérieurement dans d'autres secteurs de l'appareil d'État, fonctionnera comme un très efficace foyer de propagation des « idées nouvelles » sur la politique d'aménagement urbain, avec un rayonnement considérable.

1974 constitue une date de transition, qui voit, après le décès de Georges Pompidou avant la fin de son mandat, l'élection de Valéry Giscard

d'Estaing à la présidence de la République le 27 mai. Dans le gouvernement formé alors par Jacques Chirac, le ministre Robert Galley, privé de l'Aménagement du Territoire, continue la tradition gaulliste, mais les « Trente Glorieuses » se terminent et avec elles les années de plein emploi et de forte croissance. À partir d'août 1976, sous les deux premiers gouvernements de Raymond Barre, avec Jean-Pierre Fourcade, puis avec son bref successeur, Fernand Icart, le ministère de l'Équipement retrouve son extension maximale, en ré-englobant les Transports et l'Aménagement du territoire. Durant cette période, l'Équipement constitue un outil stratégique essentiel entre les mains de l'État. Il est porteur d'un projet mobilisateur qui répond aux attentes de la population : moderniser les routes, construire enfin un réseau autoroutier, organiser le développement des agglomérations, et construire massivement des logements.

Dotée de crédits très importants, la Direction des Routes met en œuvre à partir de 1971, le « Schéma directeur des grandes liaisons routières » qui prévoit la réalisation de 27 500 km de grandes liaisons routières, avec une attention particulière pour les autoroutes. Dès le 12 mai 1970, pour accélérer le rythme de construction de ces dernières, Albin Chalandon a autorisé par un décret, la concession de leur construction et de leur exploitation à des sociétés entièrement privées. Les services des Ponts et Chaussées font place à la SCETAUROUTE qui s'occupera désormais de la mise en œuvre des travaux de construction pour le réseau concédé. C'est aussi le temps du grand essor des études de transports, qui joueront désormais un rôle déterminant dans la planification urbaine.

En matière de construction, après la création de l'ANAH en 1970, le grand tournant qui s'annonce est préparé par la publication en 1975, du rapport Nora sur l'amélioration de



Olivier Guichard
Le ministère englobe
l'Aménagement du territoire et
le Tourisme (juillet 72 - mai 74).
(MTETM/SG/SIC - 1973 ; photo
Sallese)

¹ Cette division fonctionnelle n'entraîne pas une division des services de l'Équipement, qui demeurent gérés comme un ensemble unique, notamment dans les services extérieurs.

² Parmi lesquels Jean Frébault, Yves Cousquer, Jean-Pierre Duport...

l'habitat ancien et surtout par le rapport Barre sur la réforme du logement social, préconisant une aide personnalisée au logement, en remplacement de « l'aide à la pierre ». De fait, la loi n° 77-1 du 3 janvier 1977 réforme fondamentalement le financement du logement. Elle a pour objet de faciliter la satisfaction des besoins en logements et en particulier de faciliter l'accès à la propriété, de promouvoir la qualité de l'habitat, d'améliorer l'habitat existant et d'adapter les dépenses de logement à la situation de famille et aux ressources des occupants, tout en laissant subsister un effort de leur part. La loi crée les PAP, les PLA, les prêts conventionnés et l'APL.

Mais le lieu par excellence de la novation au ministère, c'est l'Aménagement foncier et l'Urbanisme. Avec la LOF, les anciens plans d'urbanisme, qui définissaient un état futur souhaitable de la ville, sont abandonnés, faute de suffire à encadrer l'activité en plein essor des acteurs privés, et remplacés par les SDAU et les POS. La gestion intellectuelle et administrative du domaine se scinde ainsi entre une planification stratégique chargée d'assurer la cohérence de l'espace urbain à long terme et la gestion quotidienne du droit des sols au niveau de la parcelle. La ZAC, dispositif principal d'articulation entre ces deux champs d'action, s'attache à « moraliser » la négociation sur la valorisation des biens privés résultant de modifications des règles d'utilisation des sols.

La LOF fait également prévaloir le principe de l'élaboration conjointe des documents d'urbanisme, qui permet désormais aux collectivités locales de négocier avec l'administration encore toute puissante de l'État. Dans le prolongement, des pratiques contractuelles commencent à se développer : pour les métropoles d'équilibre, les contrats de villes moyennes et de pays, les premiers essais de planification régionalisée...

La création du Fonds d'aménagement urbain le 24 août 1976, en assurant la fongibilité des financements spécifiques, permet l'amélioration de la qualité urbaine, et le lancement des plans de référence, ouvre la voie à une planification plus souple et elle aussi plus contractuelle. Enfin le lancement des villes nouvelles fournit une alternative prometteuse à l'urbanisme de plus en plus décrié des ZUP...

Au total, l'impression générale que dégage durant cette période l'action du ministère de l'Équipement, est celle d'une grande force cohérente (sinon absolument homogène), engagée sur de très nombreux fronts pour mener à bien une politique dont les orientations majeures ont été clairement définies et bénéficient d'un large consensus dans le pays.

Mais atteindre et conserver un équilibre satisfaisant n'est pas chose aisée, dès cette époque, pour un tel mastodonte. Cet équilibre dépend avant tout de la cohésion interne, que favorise la dynamique du ministère qui est réelle. En interne, selon P. Mayet¹, « l'Équipement fonctionne en constante tension entre l'enjeu de l'urbain (porté par la DAFU) et la culture routière portée par la Direction des Routes. La première représente le « pouvoir spirituel », la seconde le « pouvoir temporel » avec ses grandes réalisations, sa puissance financière et ses services techniques. Le pouvoir spirituel s'impose progressivement et de plus en plus d'ingénieurs s'approprient ses valeurs. Cela se traduit dans des programmes de formation de la Direction du Personnel ». Mais d'autres analystes de la période se montrent plus critiques sur le degré d'avancement de l'amalgame entre les différentes composantes de l'Équipement et les difficultés rencontrées sur la voie de cet amalgame, comme Serge Vallemont ou Jean-Claude Boual². Ce n'est sans doute pas une coïncidence si l'un et l'autre sont porteurs de culture syndicaliste, le premier, celle de FO, le second, celle de la CGT.

¹ Interview de Katherine Varin

² Voir *supra*, p. 12

Les premières contestations

Dès le début de la décennie 1970, les indices d'un changement progressif socio-économique et politique s'annoncent. Pratiquement tous les mouvements de fond qui transformeront complètement la donne avant la fin des deux dernières décennies du XX^e siècle, s'amorcent durant cette période :

Avec la fin des « Trente Glorieuses » et du plein emploi en 1974, vient le temps de la montée régulière du chômage. Le cap du million de sans-emplois est franchi dès la fin de 1976.

C'est aussi le temps de l'arrêt de l'immigration économique, qui fait place au mouvement de regroupement familial des immigrés, et qui va conduire à la constitution des premiers ghettos ethniques dans les quartiers défavorisés.

L'orientation économique libérale a, comme on l'a vu, connu des prémices marqués avec Albin Chalandon : promotion des « Chalandonnettes », mise en concurrence des sociétés d'autoroutes (avec l'apparition de sociétés privées comme la COFIROUTE) et dans une certaine mesure, posture de lutte contre le « mandarinat » du corps des Ponts et Chaussées, etc. Cette orientation libérale est promise à un bel avenir.

La remise en cause de la politique d'urbanisme des ZUP (1973 : circulaire « ni tours ni barres » d'Olivier Guichard), contre les formes architecturales et l'ampleur déraisonnable des programmes des grands ensembles, intervient précocement.

La remise en cause de la politique du logement social, avec les rapports Nora et Barre donne lieu à un changement de cap radical en 1977¹.

L'émergence des préoccupations de protection de l'environnement amène la nomination le 7 janvier 1971 de Robert Poujade comme ministre délégué (auprès du Premier ministre) à la Protection naturelle et à l'Environnement. Cette création s'opère dans un contexte sinon d'hostilité déclarée, du moins de méfiance vis à vis du ministère de l'Équipement accusé d'être le ministère des « bétonneurs », et auquel il s'agirait de donner un « avertissement ». Cet avertissement est réitéré quand le 5 avril 1973, R. Poujade devient ministre de plein exercice. Il sera durement ressenti par les cadres de l'Équipement : douleur de pouvoir être critiqué, de ne plus être seulement le bon élève qui fait tout bien. Les jeunes ingénieurs découvrent qu'il y a lieu de porter un regard critique sur les œuvres antérieures (ex. les grands ensembles), qu'il faut s'adapter aux évolutions, qu'il est difficile d'être reconnu pour la réalité de ce qu'on essaie de faire. Dans les années 1975-1980, l'Équipement se retrouve piégé entre un intense engagement stratégique (DAFU), le respect des diverses légitimités, la perspective de la décentralisation, la question de l'environnement avec la quasi-impossibilité de rendre crédible les « bétonneurs »².

La montée progressive de la contestation au sein des collectivités locales contre l'omnipotence de l'État : tout au long de la décennie 70 s'élèvent des critiques contre le traitement technocratique de la ville-objet. L'État est jugé éloigné des réalités du local, dirigiste, bureaucratique, tandis que de multiples bouleversements se préparent, et que la question de la réévaluation des relations entre l'État et les collectivités locales, combinées aux fortes transformations sociales, économiques (et politiques...) de la décennie, mènera finalement aux lois de décentralisation :

En novembre 1975, le Président de la République confie à une commission présidée par Olivier Guichard une mission de réflexion préalable à une réforme générale des collectivités locales.



Robert Galley
Les derniers feux
de l'orthodoxie gaulliste
(mai 74 - août 76).

*(MTETM/SG/SIC - 1974 ; photo
Sallese)*

¹ Voir *supra*, pp. 16-17

² P. Mayet, interviewé le 10 mars 2004 par K. Varin



Michel d'Ornano
Ministre de l'Environnement et
du Cadre de vie : une tentative
audacieuse et inachevée de
refondation (avril 78 - mai 81).
(MTETM/SG/SIC - 1980)

¹ Voir *infra*, p. 20, note n° 4.

² M. d'Ornano est un proche du Président V. Giscard d'Estaing. Celui-ci est pleinement acquis à la nouvelle configuration ministérielle, qu'il range au nombre des instruments de la politique réformatrice (par rapport à la période gaullienne) qu'il entend mener à bien.

³ Tout en demeurant gérées par la direction du personnel de l'Équipement.

⁴ P. Mayet, *entretien personnel*.

Le rapport issu des travaux de la commission, intitulé « Vivre ensemble », dont les thèmes principaux concernent l'environnement, la décentralisation, l'organisation de l'intercommunalité, est remis au Président en octobre 1976. Il connaît un retentissement considérable, mais notamment en raison du caractère obligatoire de la coopération intercommunale qu'il préconise, il suscite la levée de boucliers d'un grand nombre d'élus communaux. La grande « consultation des maires de France » organisée à la suite du rapport Guichard, débouche sur un « Plan de développement des responsabilités locales » qui contient déjà les grandes lignes de la future décentralisation, mais ses principales mesures ne pourront être mises en œuvre qu'après l'alternance politique de 1981... ¹

Enfin l'année 1977 est marquée par une loi sur l'architecture qui vise à améliorer la qualité de celle-ci et qui aboutit à la création des CAUE, par la transformation d'HVS en groupe interministériel et par la publication d'une circulaire sur l'aménagement des centres et quartiers urbains existants dans le cadre du FAU.

Une tentative éphémère de regroupement des problématiques du cadre urbain (1978-1981)

Lors de la formation du 3^e gouvernement Barre, à la suite des élections législatives de mars 1978, et conformément au rapport Guillaumat (soulignant l'intérêt d'un découpage ministériel regroupant d'une part tout ce qui concerne la vie urbaine et de l'autre, tout ce qui concerne les liaisons), Michel d'Ornano, précédemment ministre de la Culture et de l'Environnement,

prend la tête d'un ministère de l'Environnement et du Cadre de vie, (tandis que réapparaît un ministère des Transports, confié à Joël Le Theule) ².

Au lieu de figer le ministère de l'Environnement dans un face-à-face hostile avec celui de l'Équipement, on a choisi de le fédérer au sein d'un dispositif qui rassemble pour la première fois dans un même ministère les administrations de l'Équipement, les directions de l'Urbanisme, du Logement, celle de l'Environnement, plus la direction de l'Architecture et la protection des sites, en laissant seulement à part la direction des Routes et celle des Transports terrestres (qui passent sous l'autorité du nouveau ministère des Transports) ³.

C'est la manifestation politique de la reconnaissance d'un enjeu élargi par rapport à la dimension « aménagement » de l'urbain, affichant l'ambition d'appréhender globalement la gestion du territoire sous ses divers aspects : l'environnement, le cadre de vie, l'habitat. Pour le directeur de la DAFU, P. Mayet, qui a plaidé efficacement pour la mise en œuvre de cette expérience, c'est une tentative pour constituer « un ministère du façonnage de l'espace, en y incluant tout ce qui se construit, respectueux de l'environnement » ⁴. De fait, dans cette configuration ministérielle inédite, toutes les compétences de l'Administration ayant un lien avec la gestion territoriale de l'espace sont rassemblées. C'est un schéma parfaitement cohérent, qui installe a priori le ministère dans une position de force quand à ses compétences et à leur synergie, en supprimant notamment l'absurde et contre-productive « guéguerre » avec l'Environnement. C'est donc un schéma « moderne », qui a toujours gardé des partisans, et qui demeure aujourd'hui l'une des options ouvertes pour l'avenir, comme on le verra plus loin. Mais à l'époque, il se heurte à un fort scepticisme et apparaît comme un pari plus difficile encore que celui du « mariage de la carpe et du lapin »...

En attendant, M. d'Ornano, fort du soutien présidentiel, s'applique à braver ce scepticisme et se lance dans une reconfiguration des structures du nouveau ministère autour de trois pôles : l'Équipement, l'Environnement et l'Architecture. La DAFU devient la DUP (Direction de l'urbanisme et des paysages) ¹, en « un ajustement fin vis à vis de la Culture » ².

Mais sur le terrain la position des DDE devient difficile : « ...les DDE, dont les activités et la culture restaient très routières, relèveraient à titre principal d'un ministre dont la responsabilité première était celle de l'environnement. On imagine toutes les questions qui pouvaient agiter l'administration, particulièrement ses corps d'ingénieurs guère enthousiastes à l'idée de basculer vers une logique de protection « [...] » Tirillées entre le ministre des Transports, qui menaçait régulièrement de créer ses propres services si les DDE se détournaient de leurs missions traditionnelles, et leur propre ministre qui exigeait de « ses » services qu'il se désengagent de leurs missions pour les communes et investissent sur les domaines de l'environnement, l'administration territoriale de l'Équipement commençait sérieusement à s'interroger sur son avenir » ³.

Dans la logique de reconfiguration des services extérieurs en fonction des attributions de celui-ci, naît le projet de la transformation des subdivisions territoriales en ALEE (Agences locales de l'équipement et de l'environnement). Ce projet vise deux objectifs principaux :

- a) faire descendre les préoccupations d'environnement jusqu'à la structure territoriale de base du ministère ;
- b) généraliser dans cette structure polyvalente, la déconcentration de l'Administration en matière d'urbanisme et de logement (permis de construire) en prévision de l'aboutissement d'une politique nationale de décentralisation jugée indispensable et inéluctable à brève échéance ⁴.

Le projet des ALEE, qui soulève des réticences de tous côtés (notamment syndical) ne dépassera pas le stade expérimental, avant l'élection présidentielle et les élections législatives prévues en 1981. L'alternance politique va amener la gauche au pouvoir et aboutir à un tournant majeur dans la vie du pays. L'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie prend fin avant d'avoir pu véritablement porter ses fruits. « Les différences, voire les oppositions entre les cultures professionnelles étaient trop fortes pour que des synergies réelles aient pu se développer en un temps si court » ⁵. Mais des préconisations voisines resurgiront à plusieurs reprises, et comme il a déjà été dit, la pertinence de ce modèle réapparaît très forte aujourd'hui...

L'alternance politique de 1981 et ses premières conséquences pour l'Équipement

Pour la première fois depuis l'avènement de la V^e République, l'alternance politique se réalise avec l'élection à la Présidence de la République de François Mitterrand, suivie de l'élection d'une majorité de gauche aux législatives. Cette victoire qui détermine une coupure majeure dans l'histoire politique de notre pays, aura également de lourdes conséquences dans l'histoire de l'Équipement.

La formation du premier gouvernement de gauche, au lendemain de l'élection de François Mitterrand, avant même les élections législatives, se traduit par l'arrêt de l'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, et une redistribution du jeu qui se veut en rupture symbolique avec ce qui a précédé. Ne

¹ J-E. Roullier y remplace P. Mayet, qui devient directeur du Personnel

² P. Mayet, entretien personnel

³ « Une vie d'ingénieur aux Ponts et Chaussées 1951-1995 ; Chroniques d'un témoin engagé » Vallemont, S. ; Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2004 ; 421 p. , p. 220 et 244.

⁴ Après le succès du questionnaire aux maires de 1977 et le rapport Aubert de juin 78, l'idée que la décentralisation est nécessaire gagne du terrain. Le Président y est favorable. Un projet de loi-cadre sur la développement des responsabilités des collectivités locales voit le jour. Mais il n'aboutira qu'à des progrès partiels, quoique importants pour l'avenir : réformes des honoraires (mettant fin à l'intéressement direct), Dotation globale de fonctionnement (DGF) etc.

⁵ « Partie II. Évolution du ministère de l'Équipement en rapport avec le processus de décentralisation : une analyse historique » ; Janvier, Y. ; p. 64 ; in « Décentralisation et évolution du Ministère de l'Équipement » op. cit. ; Notes du CPVS n° 17 ; Paris, DRAST - METLTM ; nov. 2002 ; 143 p.

s'agit-il pas de « changer la vie » ? Si dans le premier gouvernement de Pierre Mauroy, Louis Mermaz est nommé ministre de l'Équipement et des Transports, c'est le Logement qui est gratifié d'un ministère autonome avec à sa tête Roger Quilliot, ainsi que l'Environnement avec Michel Crépeau, et la Mer pour Louis Le Pensec.

Après la victoire de la gauche aux législatives et l'entrée des communistes au gouvernement, l'éparpillement reste de mise au sein du second gouvernement Mauroy : le vocable « Équipement » disparaît, Charles Fitterman (PCF) devient ministre d'État, ministre des Transports et occupe symboliquement l'hôtel de Roquelaure, siège traditionnel du ministère boulevard Saint Germain, mais Roger Quilliot devenu ministre de l'Urbanisme et du Logement garde l'administration de l'Équipement, tandis que M. Crépeau conserve l'Environnement et que Louis Le Pensec reste ministre de la Mer.

A peine installé, le nouveau gouvernement doit affronter « l'été chaud des Minguettes » à Vénissieux dans la banlieue lyonnaise : voitures incendiées, carreaux cassés, « rodéos » automobiles révèlent à l'opinion publique l'ampleur du malaise des quartiers en déshérence qui se signalent spectaculairement à son attention. Désertés par les classes moyennes, « plombés » par tous les handicaps, ces quartiers (souvent des ZUP) affichent leurs lézardes. Un traitement en profondeur s'impose, sur des bases radicalement nouvelles. Toute une politique interministérielle, mais qui impliquera fortement l'Équipement va en quelques années naître et se bâtir autour des problèmes soulevés par ces quartiers en difficulté.

Dans un autre domaine, un changement profond va intervenir : c'est celui de l'action syndicale. Les grandes centrales syndicales, chacune à leur manière, avaient clairement appelé de leurs vœux l'alternance politique. Du jour au

lendemain, les relations entre leurs directions respectives et les nouveaux cabinets vont devenir beaucoup plus étroites, court-circuitant parfois les directeurs de l'administration. Mais au delà des connivences ou des sympathies spontanées, des contradictions et par voie de conséquence, des problèmes de positionnement, vont très rapidement se poser. C'est particulièrement vrai dans le secteur de l'Équipement. Une grave crise déchirera pendant des années la principale organisation du secteur, la Fédération nationale de l'Équipement CGT, qui portera entre autres, sur la question de la décentralisation.

Déjà les projets de réformes se bousculent au Parlement. Parmi eux, une réforme emblématique aura la priorité : celle de la décentralisation, préparée par le ministre de l'intérieur Gaston Defferre, maire de Marseille, ville de tous temps mal aimée du pouvoir central. C'est là tout un symbole. La nouvelle majorité pourra dire à l'ancienne : « vous en avez rêvé, nous l'avons fait... ». Et pour l'Équipement commence véritablement une nouvelle époque, qui sera largement dominée par cette problématique. ★

Bibliographie

- ★ Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement ; Souvenirs d'une transfiguration ; (1948 - 1978) E. Bideau. s.l., dactyl., 1991 ; 47 p.
- ★ 1966 - Création du ministère de l'équipement ; actes de la journée d'études de l'association Blaise Pascal texte établi par H. Andrianjafy et I. Vaulont. Secrétariat du comité d'histoire Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement CGPC ; mai 2000 ; 146 p.
- ★ Création (La) des Directions Départementales de l'Équipement ; Phénomènes de corps et réforme administrative J-C. Thoenig et E. Friedberg CNRS-Groupe de sociologie des organisations ; Paris, 1970 ; 302 p. reprogr.
- ★ Le Débat ; ensemble traçons notre avenir Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme mars 1994, classeur, pagin. multiple
- ★ Le Livre bleu ; ensemble traçons notre avenir ; l'essentiel Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme s.d. 20 p.
- ★ Ensemble traçons notre avenir ; le Livre Bleu Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme Paris, 1^{er} trim. 95, 93 p.
- ★ L'administration de l'Équipement et ses usagers C. Quin (sous la dir. de) Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme Conseil Général des Ponts et Chaussées Paris, la Documentation Française, 1995 ; 350 p.
- ★ Le programme de modernisation du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement ; 1999 - 2001 écouter, valoriser, clarifier préf. J-C. Gayssot Ministère de l'Équipement, les Transports et du Logement La Défense, janv. 1999 ; 123 p. + annexes
- ★ Rapport sur la mise en œuvre de l'article 7 de la loi du 2 décembre 1992 D. Cyrot IGPC CGPC-METL, Aff n° 2001-0045-01 ; 13/03/01, 64 p. ; reprogr.
- ★ Le ministère de l'équipement : un révélateur des mutations en cours de l'action publique territoriale en France H. Reigner (Thèse soutenue le 27/11/2000) Paris, l'Harmattan, coll. Logiques politiques, 2001.
- ★ L'Équipement, une administration de gestion en recherche de mission P. Duran Annales des ponts et chaussées n° 99, juillet-sept. 2001, pp. 66-72 ; Paris, Elsevier, trim.
- ★ Décentralisation et évolution du ministère de l'Équipement J. Theys, F. Perdrizet, J-P. Galland, C. Sphor, S. Wachter, Y. Janvier, J-C. Nemery, D. Behar, G. Jeannot Paris, METLTM-DRAST ; notes du CPVS n° 17, nov. 2002, 144 p.
- ★ Décentralisation et avenir du ministère de l'Équipement ; (dossier complémentaire) Dossiers CPVS n° 5 avril 2003 ; Paris METLTM, DRAST ; 174 p.
- ★ Analyse historique des succès et difficultés rencontrées par le ministère de l'Équipement ; B. Megret, Paris, 23/06/04, dactyl. ; 24 p.
- ★ Une vie d'ingénieur aux Ponts et Chaussées 1951 - 1995 ; Chroniques d'un témoin engagé ; S. Vallemont Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 2004 ; 422 p.

Périodiques

- ★ Équipement Magazine la revue des agents du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer ; mensuel ; METLTM, Service de l'Information et de la Communication, Arche Sud 92 055 La Défense Cedex
- ★ Équipement Demain lettre d'information sur les réformes du ministère de l'Équipement METLTM, SIC-DPSM <http://intra.dpsm.i2> n° 1 nov. 2003 ; n° 8 sept. 2004

Personnalités consultées

Michel Griffon, *responsable du CDU*

Anne Querrien, *PUCA*

Denis Glasson, *CGPC, comité d'histoire,
ancien responsable de la CGT*

Florence Contenay, *IGE, CGPC*

Pierre Mayet, *IGPC (e.r.),
ancien vice-président du CGPC*

Jean-Loup Drubigny, *sous-préfet,
secrétaire du P.I.C. « URBACT »*

Georges Cavalier, *IGPC (e.r.),
ancien dir. cab. du ministre de la ville,
ancien président de la Ve section
du CGPC*

Josée Landrieu, *responsable
de la mission Prospective de la DAEI*

Pierre Chantereau, *IGPC, secrétaire
général du CGPC*

et l'équipe du comité d'histoire.

[illegible]

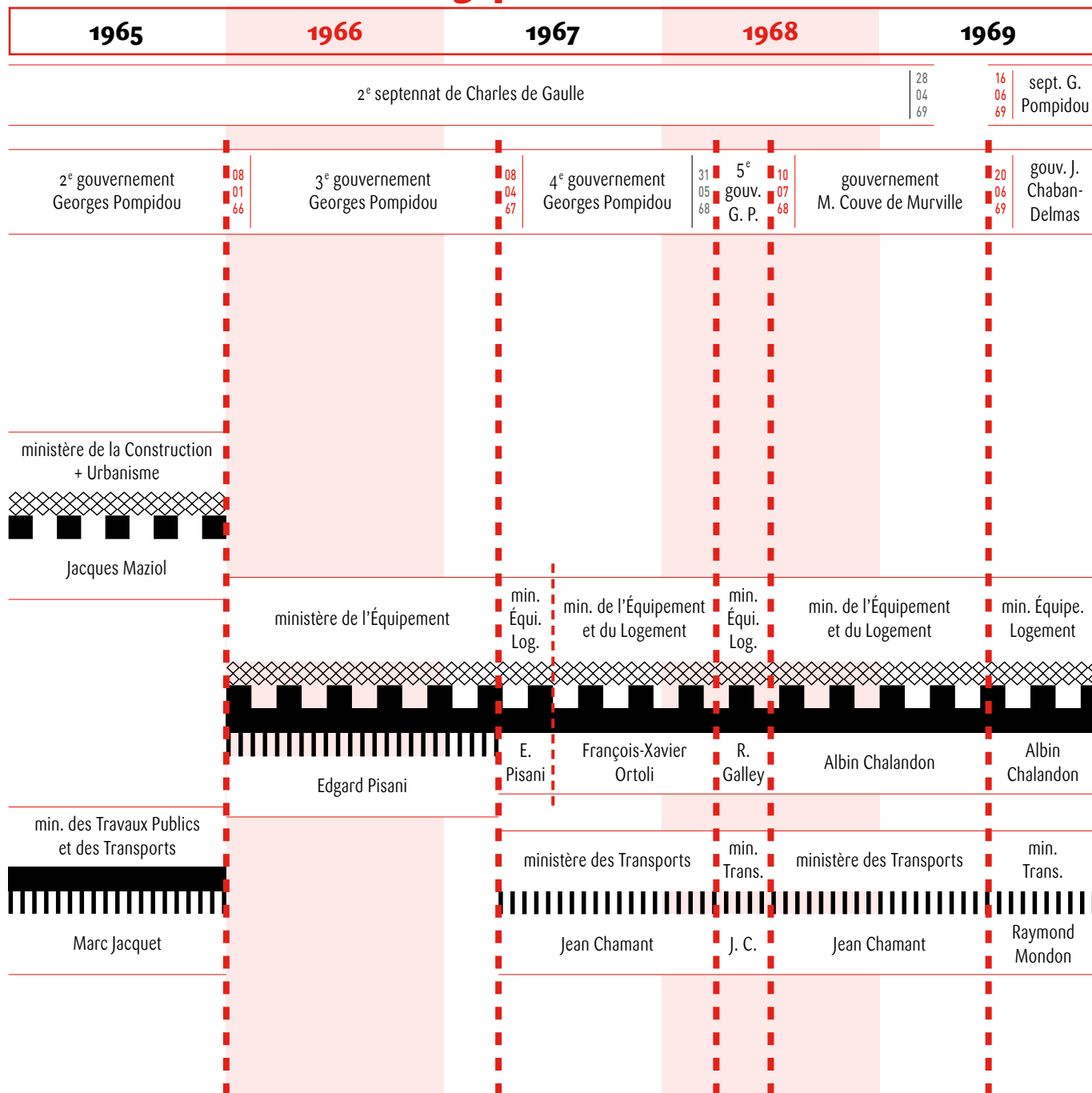
	Évènements internationaux et nationaux	Évènements Équipement	Évènements périphériques	Documents et rapports significatifs	Remarques
1968	Évènements de Mai 27.05 Accords de Grenelle 31.05 5 ^e gouvernement Georges Pompidou 12.07 gouvernement M. Couve de Murville	31.05 Robert Galley ministre de l'Équipement et du logement 12.07 Albin Chalandon ministre de l'Équipement et du Logement « Les chalandonnettes »	12.07 J. Chamant ministre des Transports	« Le droit à la ville » (H. Lefèvre).	Mai 68
1969	27.04 Échec du référendum sur la régionalisation 28.04 Démission du Général de Gaulle 16.06 Georges Pompidou Président de la République 20.06 gouvernement Jacques Chaban-Delmas	22.06 Albin Chalandon ministre de l'Équipement et du Logement	22.06 R. Mondon ministre des Transports		Albin Chalandon, un ministre « libéral » avant l'heure
1970		Création du groupe central des Villes Nouvelles, S.G des Villes Nouvelles, loi de résorption de l'habitat insalubre création de l'ANAH		« La révolution urbaine » (H. Lefèvre)	
1971	VI ^e Plan	15.02 Création du groupe permanent HVS Création du Plan construction	07.01 J. Chamant ministre des Transports, R. Poujade ministre de la protection de la Nature et de l'Environnement	Rapport de la Commission des Villes VI ^e Plan	Création d'un secteur ministériel Environnement
1972	05.07 1 ^{er} gouvernement Pierre Messmer	06.07 Olivier Guichard ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme 13.11 Circulaire amélioration des ensembles immobiliers	06.07 Robert Galley ministre des Transports	« La question urbaine » (M. Castells)	
1973	Premier choc pétrolier Danemark, Grande-Bretagne, Irlande admis dans la CEE 05.04 2 ^e gouvernement Pierre Messmer	21.03 Circulaire sur les grands ensembles 05.04 Olivier Guichard ministre d'État, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme	05.04 Y. Guena ministre des Transports R. Poujade ministre de la protection de la Nature et de l'Environnement		Échec de la loi foncière Remise en cause de l'urbanisme des ZUP

Tableau synoptique

	Évènements internationaux et nationaux	Évènements Équipement	Évènements périphériques	Documents et rapports significatifs	Remarques
1974	1.3 3 ^e gouvernement Pierre Messmer 02.04 Décès G. Pompidou 27.05 Valéry Giscard d'Estaing président de la République 28.05 gouvernement Jacques Chirac Fin des « trente glorieuses »	01.03 Olivier Guichard ministre d'État, ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports 28.05 Robert Galley ministre de l'Équipement	01.03 Alain Peyrefitte ministre des Affaires Culturelles et de l'Environnement 28.05 A. Jarrot ministre de la Qualité de vie		Colloque de Dieppe
1975		31.12 Loi de Réforme de la politique foncière (ZIF.PLD)			
1976	25.08 Démission de Jacques Chirac 27.08 1 ^{er} gouvernement Raymond Barre VII ^e Plan 1 million de chômeurs	24.08 Arrêté instituant le Fonds d'Aménagement Urbain (FAU) 27.08 Jean-Pierre Fourcade ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire 31.12 Loi de réforme de l'urbanisme	12.01 A. Fosset ministre de la Qualité de vie 10.07 Loi de Protection de la Nature 27.08 V. Ansquer ministre de la Qualité de vie 22.11 Loi de Protection de la montagne	Rapport « Vivre ensemble » Commission de développement des responsabilités locales (Olivier Guichard) Rapport Amélioration de l'habitat ancien (S. Nora, B. Eveno).	Un rapport précurseur de la décentralisation
1977	29.03 2 ^e gouvernement Raymond Barre	03.01 Loi de réforme du financement du logement (APL) Loi sur l'architecture, création des CAUE et de la MIQCP 03.03 Arrêté groupe interministériel HVS. Circulaire Aménagement des centres et quartiers urbains existants 30.03 Jean-Pierre Fourcade ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire 01.06 Circulaire sur les OPAH 26.09 Fernand Icart ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire.	30.03 Michel d'Ornano ministre de la Culture et de l'Environnement		Réforme du financement du logement (APL). Groupe interministériel Habitat et vie sociale (HVS).

	Évènements internationaux et nationaux	Évènements Équipement	Évènements périphériques	Documents et rapports significatifs	Remarques
1978	Élections législatives 03.04 3 ^e gouvernement Raymond Barre	04.01 Loi assurance construction 05.04 Michel d'Ornano ministre de l'Environnement et du cadre de vie. DAFU-DUP L'architecture passe sous la tutelle de l'environnement - équipement	05.04 Joël Le Theule ministre des Transports		ministère Environnement et cadre de vie : fusion Équipement et Environnement
1979	Premières élections européennes au suffrage universel Second choc pétrolier	03.01 Institution de la DGF 31.05 Réforme des honoraires: fin de l'intéressement 20.11 Décret - Subvention de l'État pour la PALULOS Élaboration de la politique de décentralisation			Échec de la loi cadre sur la décentralisation Réforme des honoraires
1980		Groupe interministériel pour l'aménagement des banlieues Groupe HVS intégré au FAU			
1981	21.05 François Mitterand président de la République 22.05 1 ^{er} gouvernement Pierre Mauroy Victoire de la gauche au législatives 23.06 2 ^e gouvernement Pierre Mauroy Émeutes aux Minguettes	22.05 Louis Mermaz ministre de l'Équipement et des Transports R. Quilliot ministère du Logement 23.06 Roger Quillot ministre de l'Urbanisme et du Logement	22.05 Michel Crépeau ministre de l'Environnement Louis Le Pensec ministre de la Mer 23.06 Charles Fiterman ministre d'État ministre des Transports Michel Crépeau ministre de l'Environnement Louis Le Pensec ministre de la Mer octobre CNDQS	novembre Rapport « Ensemble refaire la ville » (H. Dubedout)	Alternance politique : la gauche au pouvoir Le domaine de l'Équipement éclaté en 4 ministères

Schéma chronologique des formations ministérielles



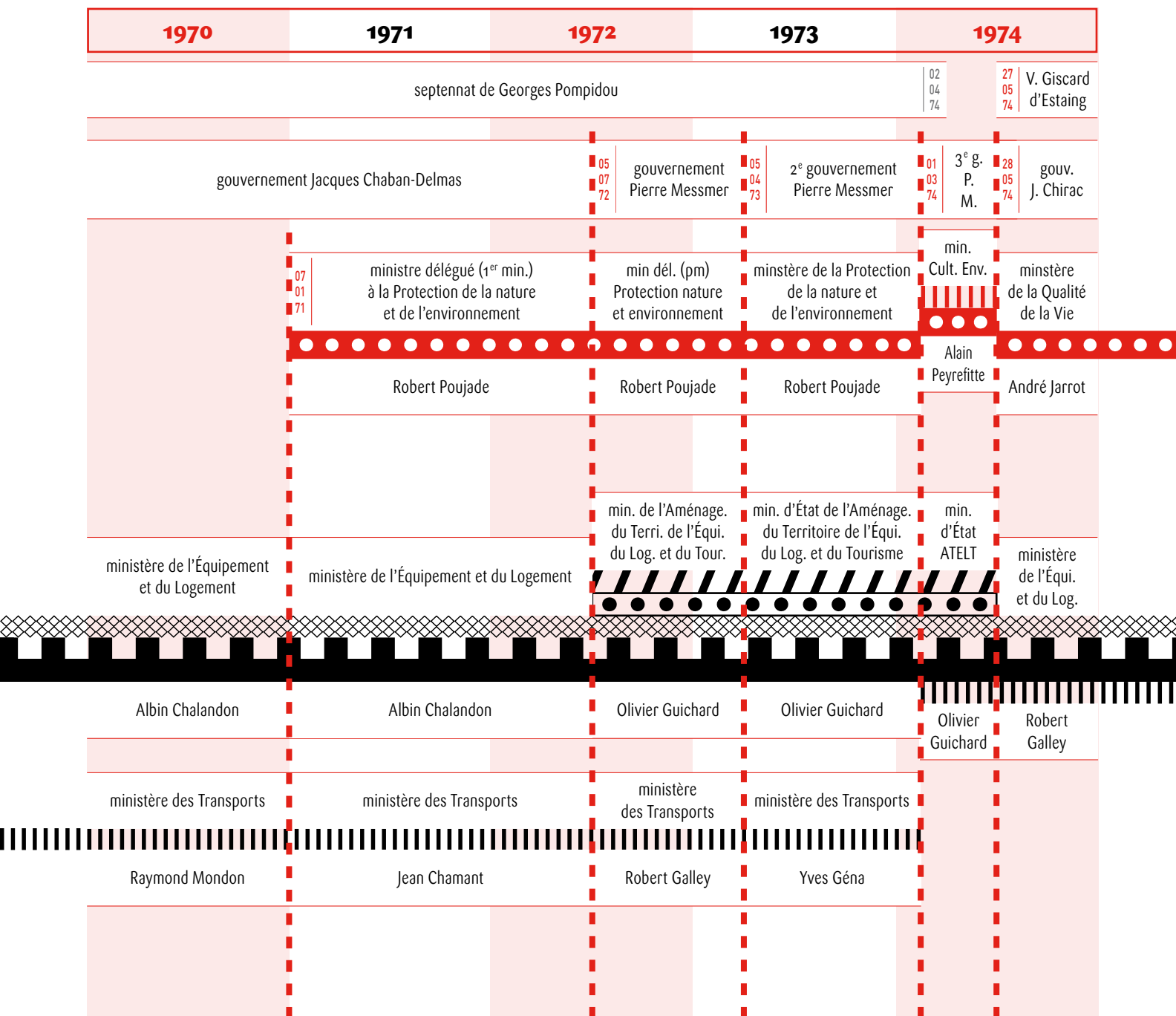
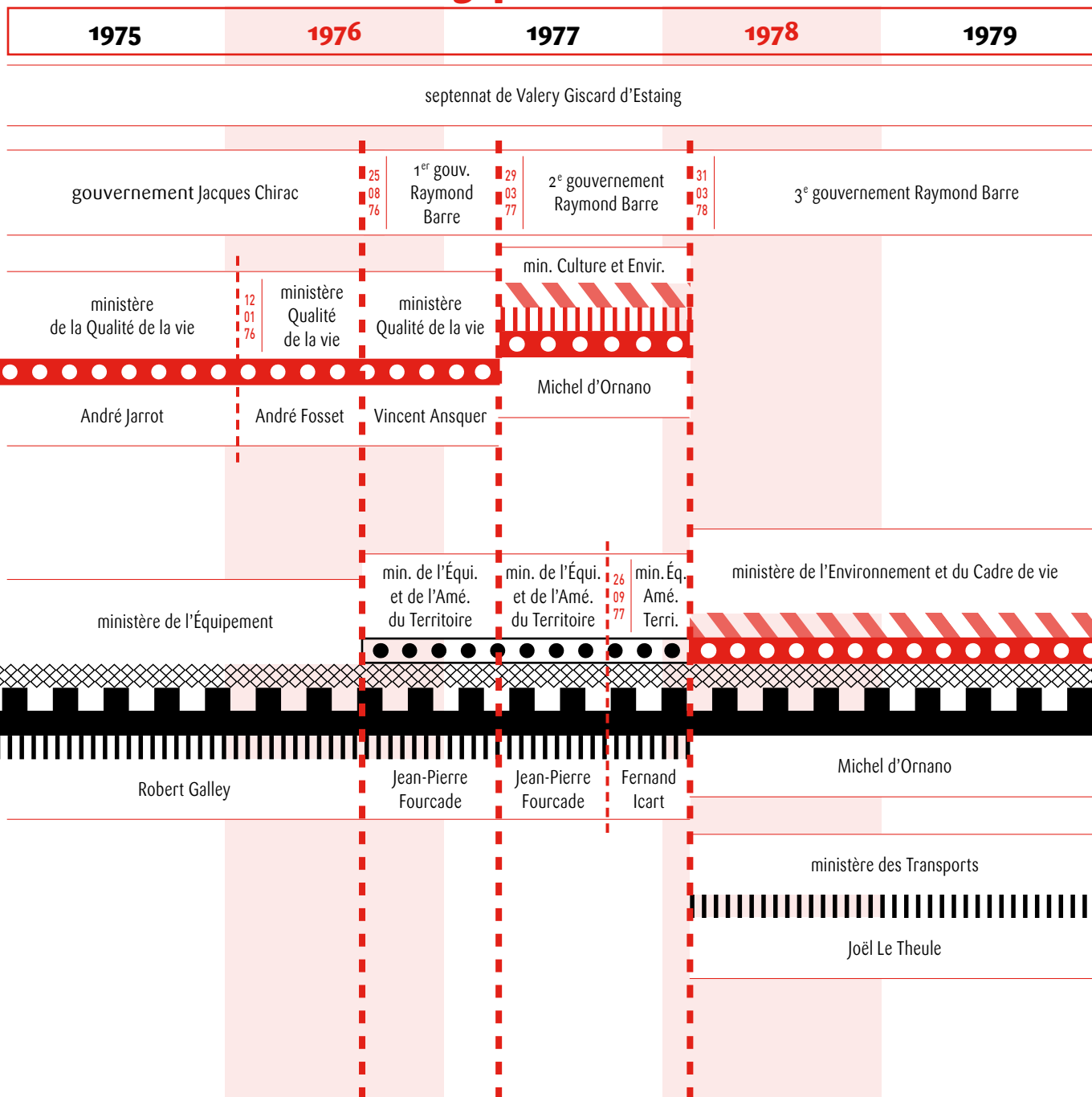


Schéma chronologique des formations ministérielles



1980	1981	1982
septennat de Valéry Giscard d'Estaing	21 05 81	1 ^{er} septennat de François Mitterrand
3 ^e gouvernement Raymond Barre	21 05 81	1 ^{er} g. P. M. 23 06 81
	min. Envi.	2 ^e gouvernement Pierre Mauroy
		ministère de l'Environnement
	M. C.	Michel Crépeau
	min. Log.	
ministère de l'Environnement et du Cadre de vie	R. Q.	ministère de l'Urbanisme et du Logement
	m. Éq. Trans.	
	Louis Mermaz	
Michel d'Ornano		Roger Quilliot
min. des Transports	min. Trans.	ministère d'État ministère des Transports
Joël Le Theule	Daniel Hoeffel	Charles Fiterman
	min. Mer	ministère de la Mer
	L. Le P.	Louis Le Pen

Légende



Architecture



divers : Culture, Intérieur, Santé,
Espace



Environnement,
Protection de la nature, Écologie



Tourisme



Aménagement du Territoire



Logement



Urbanisme, Équipement



direction du Personnel, services
généraux de l'Équipement



Transports



Mer

Aux origines du code de la route (1842 - 1921)

Jean Orselli ; IGPC ; CGPC 3^e section, jean.orselli@equipement.gouv.fr

Jean Orselli est ingénieur général des ponts et chaussées, membre permanent de la III^e section du Conseil général des Ponts et Chaussées. Il est l'auteur de nombreux ouvrages et articles dans le domaine des transports, de l'exploitation et de la sécurité routière. Il travaille actuellement à une thèse d'histoire sur « Les usages de la route, circulation et sécurité (1866-2000) ». Le présent article reprend la conférence donnée, sous l'égide du comité d'histoire, par Jean Orselli le 16 juin 2005, sous le même titre : « Aux origines du code de la route (1842-1921) ». Il résume les grandes lignes qui se dégagent de la première partie de sa thèse, qui part des origines de la circulation mécanique sur route pour aboutir à 1921, date de la promulgation du Code de la route commun à la bicyclette, à l'automobile et à la circulation attelée, et qui marque le début de la chute brutale et de la quasi-disparition de cette dernière.

Le Code de la route est né sous la forme d'un décret le 27 mai 1921. Comme tout code, il rassemblait - « codifiait » - un certain nombre de textes existants, qui concernaient la police du roulage et des messageries publiques, les bicyclettes, les « locomotives routières » et les automobiles. On avait envisagé d'insérer aussi dans le Code de la route les règles anciennes concernant la protection de la voirie, mais cela ne se fit pas¹. Une volonté affichée, durant la 1^{re} phase d'élaboration du Code (1909-1912), était de conserver l'essentiel de ces différents textes. En conséquence, on doit donc considérer le Code de la route du 27 mai 1921 comme un objet extrêmement déterminé par l'histoire. C'est cette histoire que nous allons présenter.

1 • CIRCULATION ET ACCIDENTS

Le sentiment d'une « route vidée par le chemin de fer » prévaut à la fin du 19^e siècle. Toutefois, un examen attentif des trafics oblige à nuancer fortement cette appréciation.

Le chemin de fer est bien plus développé qu'aujourd'hui, mais ne peut pas jouer le rôle des routes. Ainsi, dans le département de la Haute-Saône², il y a 5 directions de chemin de fer à partir de Vesoul, le chef-lieu, et 7 à partir de chacune des sous-préfectures, Lure et Gray. La longueur des chemins de fer y est de 700 km, contre 334 km de routes nationales

¹ Toutefois, la Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets, du 30 mai 1921, leur présentant le décret du 27 mai, leur rappelle les principales dispositions concernant la protection de la voirie. In Journal Officiel, 31 mai 1921.

² C'est ce département qui sert d'exemple dans la Circulaire d'instructions pour le recensement routier de 1884.

Page 33

¹ Le mot apparaît tardivement, vers 1890, calqué sur « automobile » ; on parle plutôt de « circulation attelée ».

² On dispose d'un recensement sur les routes départementales cohérent avec ceux des routes nationales, ainsi que des longueurs des divers réseaux et des recensements fiscaux des véhicules et des animaux affectés à la traction. Les feuilles de comptage conservées dans les archives de province permettent de passer de façon assez vraisemblable des trafics en « colliers » aux trafics en véhicules. Il est donc possible de reconstituer l'évolution des trafics.



Affiche éditée par l'Automobile-Club de la Sarthe.

Bibliothèque du TCF au Trocadéro
(photo J. Orselli)

vers 1900. Mais, le réseau routier compte plus de 5 000 km : c'est lui qui assure la desserte fine du département.

Il faut donc faire un effort pour se représenter la circulation sur les routes au moment où l'automobile naît, dans les dernières années du

19^e siècle. Elle est pourtant bien connue, grâce à des « recensements » périodiques, faits tous les 5 à 7 ans sur les routes nationales depuis 1845. En fait, on compte des « colliers », c'est-à-dire le nombre des animaux de trait, ce qui donne une idée du poids des voitures, car ce que l'on cherche à déterminer est le poids de la circulation, principale cause de l'usure des routes. Les voitures sont classées en plusieurs catégories correspondant chacune à un poids moyen par collier. On peut cependant reconstituer correctement la circulation hippomobile ¹ en véhicule.km à partir des diverses données disponibles ².

La circulation hippomobile sur l'ensemble des réseaux a augmenté entre 1864 et 1903 de 9,6 milliards de véhicule.km à 13,7 (12 en 1894) malgré l'essor du chemin de fer, et se compose de 1,5 % de voitures de transports en commun, 38,5 % de véhicules de transport marchandises chargés, 13 % de véhicules de marchandises vides, et 47 % de « voitures particulières ». Il y a 1,6 millions de « voitures particulières » attelées vers 1900 et leur trafic a presque doublé de 1864 à 1903. Ce vaste marché en développement est prêt à accueillir l'automobile.

Malgré cette croissance, les routes nous paraîtraient vides : sur les 38 000 km de routes nationales, le débit moyen est de 30 véhicules par jour et par sens. Soit environ deux véhicules à l'heure par sens durant le jour. En l'an 2000, le trafic est environ 40 fois plus élevé qu'en 1900.

Malgré cette faible circulation attelée, le nombre d'accidents est très élevé. Le chiffre officiel (certainement sous-estimé) avoisine les 1 500 tués « sur le coup » par an ¹. En fait, il n'existait pas de statistiques officielles détaillées sur les accidents de la circulation attelée traditionnelle.

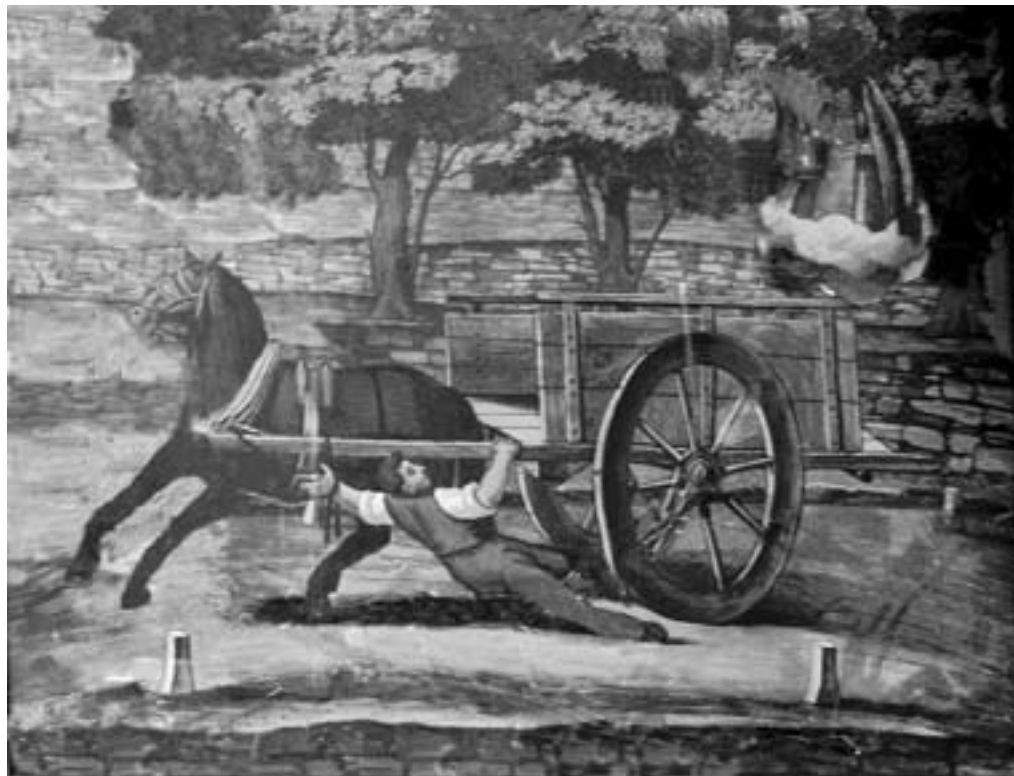
L'administration ne se désintéressait cependant pas de la sécurité dans les transports. Dans le cas du chemin de fer français, on pourrait parler d'une « emprise omniprésente de la sécurité [...] qui le distinguera durablement des modèles plus libéraux anglais ou américain. » ² Le ministère faisait des enquêtes sur chaque accident, tenait et publiait des statistiques

précises. Nonobstant, le nombre de tués sur le coup sur les chemins de fer croîtra jusque vers 1 000 par an en 1910-1913.

En fait, la société entière avait le sentiment d'une fatalité des accidents dus au cheval, animal imprévisible et dangereux, qui s'emballe, ou réagit mal lors des incidents. Ce qui explique le peu d'intérêt du ministère des travaux publics pour le relevé et l'analyse des accidents de la route.

Pourtant, on a une connaissance détaillée des accidents de la circulation grâce à une « enquête » faite en fin 1903 ³. Il n'y a que 18 000 automobiles et 23 000 « motocycles », dont 15 000 motocyclettes. La « circulation mécanique » est donc encore peu développée,

L'accident du charretier. Ex-voto à Notre-Dame de Laghet (Alpes-Maritimes). (photo J. Orselli)



¹ En 1908, l'Automobile Club de la Sarthe tenait des statistiques locales et estimait le nombre de tués dus à la circulation hippomobile à 3 900 morts par an pour l'ensemble de la France. Mais, il semble avoir tenu compte des tués dus à l'utilisation des animaux de trait dans l'agriculture, ce qui expliquerait ce chiffre beaucoup plus élevé.

² Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire, 1832-1870*, pages 273-281. Le rapport sur l'Ordonnance du 15 novembre 1846, premier règlement ferroviaire, comporte 13 fois le mot accident et 20 fois des termes apparentés.

³ Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles*, 58 pages, 1904. L'enquête a duré du 1^{er} septembre au 15 octobre 1903.

et la quasi-totalité des accidents relevés est due à la circulation traditionnelle des véhicules attelés, des tramways et chemins de fer sur route et des bicyclettes (1 200 000 en fin 1903).

On ne peut rendre compte ici de la richesse de ces données. L'enquête donne des répartitions détaillées sur les « auteurs » (présumés) des accidents, les « causes » des accidents, ou encore sur les « victimes » classées en conducteurs, passagers, piétons et usagers d'un véhicule antagoniste.

Sur 1 613 « morts immédiates » au total en France calculées d'après l'enquête de 1903, 1 470 relevaient de la circulation de type ancien, vélocipèdes et tramways inclus. Les automobiles et motocycles n'y ajoutaient donc, en 1903, que 143 tués (soit 8,8 % du total).

Ces chiffres sont très élevés en valeur absolue. Pour le comparer au décompte des « tués à 6 jours », utilisé en France de 1967 à 2005, il conviendrait d'appliquer un coefficient multiplicateur de 1,38 au minimum ¹. Soit un total de 2 226 tués à 6 jours dont 2 028 pour la circulation traditionnelle. Il faudrait y ajouter les victimes dues au chemin de fer, 630 tués sur le coup par an en moyenne sur 1901-1905, soit 870 tués à 6 jours.

À population équivalente, on serait proche en 1903 des pertes humaines dans les transports en 2003, cent ans après, avec 4 683 tués à 6 jours en 1903 contre 6 000 en 2003 ².

Les tués sur la route sont dus d'abord à la circulation hippomobile pour 79,7 % (dont 22,3 % pour les véhicules de voyageurs et 57,4 % pour le transport de marchandises), aux tramways et chemins de fer sur route pour 6,1 %, aux bicyclettes pour 5,6 %, aux automobiles pour 6,6 % et aux « motocycles » pour 2 %.

Globalement la circulation hippomobile avait entraîné 1 260 tués en 1903, soit environ 102 tués par milliard de véhicule.km ³. Mais, ce ratio global est très contrasté :

★ 57 tués par milliard de véhicule.km pour les véhicules particuliers (337 tués pour 5,91 milliard de véhicule.km),

★ 145 tués par milliard de véhicule.km pour les véhicules de transport de marchandises (923 tués pour 6,38 milliard de véhicule.km).

L'accident mortel typique est donc celui du charretier, à pied, se faisant écraser par son véhicule ; il représente plus de la moitié des tués de la circulation hippomobile.

Le rapport sur l'enquête de 1903 ne donne pas seulement des éléments chiffrés, mais permet d'avoir une idée des représentations que les contemporains se faisaient des accidents routiers. Les causes de l'accident des véhicules hippomobiles y sont très généralement imputées à l'imprévisibilité des animaux de trait. Cela témoigne de la perception très fataliste des accidents routiers, cause principale du désintérêt de l'administration pour la connaissance des accidents concernant la circulation hippomobile, contrairement à ceux des chemins de fer.

Vers 1903, on compte un mort par an pour 200 automobiles et un blessé par an pour 7. Les chauffeurs un peu expérimentés devaient avoir en 1903 une perception vécue du risque statistique, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Ce niveau initial, 6 fois plus élevé que celui pour la circulation attelée, en termes de tués par véhicule.km, va baisser rapidement avec l'amélioration des véhicules, la formation des conducteurs et l'habitude des autres usagers.

¹ Ce coefficient multiplicateur de 1,38 résulte des doubles décomptes faits en 1953 et 1967, lorsque l'on est passé successivement des tués à 24 heures aux tués à 3 jours puis aux tués à 6 jours. C'est certainement un minimum, car le recensement de 1903 est censé décompter des « morts immédiates » et non à 24 heures.

² Il y a en 1901, 38 961 945 habitants en France contre 59 millions en 2000. À population équivalente il y aurait eu $2\,226 \times (59/39) = 3\,367$ tués/an à 6 jours auxquels il faut ajouter 1 315 tués en chemin de fer. Soit un total de 4 682 tués à 6 jours contre environ 6 000 dans l'ensemble des transports terrestres en 2003.

³ On comptait donc 102 tués par milliard de véhicules.km pour la circulation hippomobile vers 1900, contre 14 pour la circulation totale en 2000 (10 si l'on ne se réfère qu'aux accidents comportant une automobile ou un poids lourd).

2 • LES PREMIERS VÉHICULES À TRACTION MÉCANIQUE

Les premières locomotives des années 1810-1820 hésitaient entre la route et le rail. Il y eut, dans les années 1830, des essais de lignes régulières de transport en commun sur route, en France et en Grande-Bretagne. Citons, entre autres, les « diligences à vapeur » Londres-Bath en 1829, qui permettaient de diviser par deux le temps de trajet, des lignes d'autobus à Londres en 1833-1836, la ligne de la place du Carrousel à Paris à Versailles en 1835. Mais ces tentatives furent éphémères, car la « voie ferrée » se révéla vite plus compétitive. D'autre part, en Grande-Bretagne, elle suscitèrent vite des politiques dissuasives de la part des collectivités locales, basées essentiellement sur des péages prohibitifs et des interdictions de passage à des points stratégiques, ponts notamment. Ce rejet y aboutit finalement à une réglementation interdisant pratiquement ces véhicules routiers par des limitations de vitesse extrêmement basses, en 1861 et 1865. Le Red Flag Act de 1865 impose qu'un piéton porteur d'un drapeau rouge courre devant le véhicule pour avertir les autres usagers.

3 • LES TROIS SOURCES DE LA RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

Le Code de la route de 1921 est issu de trois sources réglementaires : la Loi sur la police du roulage et des messageries publiques de 1851, la réglementation des chemins de fer et la police de la circulation dévolue aux municipalités.

La loi sur la police du roulage et des messageries publiques du 30 mai 1851 abolissait les limites de poids et de largeur de jantes en vigueur avant 1851 qui visaient à limiter l'usure des routes ¹. Elle définissait aussi les pénalités et les personnels habilités à constater les infractions (Ponts et chaussées, service vicinal, gardes champêtres et gendarmes). Enfin, la loi et son décret d'application précisaient les conditions de l'exercice des transports publics.

Les prescriptions de son décret d'application du 10 août 1852, généralement héritées de règlements antérieurs, limitent la largeur du véhicule, la saillie des essieux, le nombre de chevaux, la circulation en cas de dégel et sur les ponts suspendus, etc.

Concernant la circulation, le décret interdit le stationnement, sauf nécessité, prescrit l'apposition d'une plaque signalétique, et oblige les conducteurs à se ranger à droite quand on croise un véhicule ou qu'on se laisse dépasser, ce qui était seulement « un usage » antérieurement.

Une deuxième source du Code de la route est la réglementation des chemins de fer. On peut prendre comme point de départ la Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer ² du 11 juin 1842, qu'il est généralement convenu de retenir comme le véritable point de départ de leur réglementation. Celle-ci met en place diverses commissions qui élaboreront des dispositions administratives qu'on retrouvera dans le Code de la route.

En 1843, une ordonnance ³ répartit les rôles entre les départements et l'État (qui délivre les autorisations pour les liaisons interdépartementales), confie le contrôle des matériels et de leur sécurité au service des mines et confie le contrôle des itinéraires aux ponts et chaussées.

¹ Ces règlements inefficaces étaient contestés depuis longtemps, notamment par l'ingénieur des Ponts et chaussées Jules Dupuit, qui avait démontré par des expériences de terrain que le gain sur l'entretien des routes était bien plus faible que le surcoût que cela imposait aux entreprises de transport. En 1849, Dupuit est nommé rapporteur de la Commission du roulage et y présente en 1850 un rapport décisif.

² La loi de 1842 avait été précédée depuis 1832 de quelques textes qu'elle abroge totalement.

³ Ordonnance relative aux machines et chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux, 22 mai 1843.

4 • DU VÉLOCIPÈDE À LA BICYCLETTE : L'ÈRE DE LA « VÉLOPHOBIE »

Le vélocipède, apparu avec l'invention du « pédalier » par Pierre et Ernest Michaux en 1861, connaît une grande vogue à la fin du Second Empire.

La revue *Le Vélocipède illustré*, qui paraît de 1869 à 1872, montre que le vélocipède connut toutes les problématiques qui seront celles de l'automobile à ses débuts. La presse cycliste vit de la publicité et des courses qui connaissent un grand succès, avec un Paris-Rouen en 1869. Elle publie des renseignements sur les itinéraires praticables pour les cyclistes.

On prévoit que le vélocipède deviendra bientôt « L'omnibus du travailleur ⁵ ».

Des écoles se créent. Les associations de « vélocemen » se multiplient. On imagine des « vélocevoies » spécialisées avec des chaussées « en ciment ou en grès bitumineux » mieux adaptées au vélocipède que le macadam ou les pavés, tout en sachant que les administrations se refuseront à les financer (comme pour les autoroutes plus tard).

On accuse le vélocipède d'effrayer les animaux et la presse monte en épingle ses rarissimes accidents. Très rapidement se développent des « réglementations municipales » très répressives, « vélophobes » comme l'on dit à l'époque. Cela va jusqu'à obliger le cycliste à traverser à pied toute la commune, rase campagne incluse, en tenant son vélocipède à la main. À Paris, on dresse contravention aux cyclistes en vertu d'une ordonnance de 1862 « interdisant les jeux dans la rue ».

La première réglementation concernant le vélocipède est une ordonnance du préfet de police ⁶ de 1874 qui reconnaît que le vélocipède n'est plus simplement un objet de loisirs mais

En 1846, une ordonnance ¹ crée le « certificat de capacité » avec un « examen » pour les mécaniciens conducteurs de locomotives, sur le modèle des certificats de capacité des mécaniciens de la marine. C'est lui qui donnera plus tard naissance au « permis de conduire ».

Un décret ² de 1865 rénove l'ordonnance de 1842 et prévoit une réglementation spécifique pour les « locomotives routières », laquelle est prise par un arrêté ³ de 1866. La circulaire d'envoi du décret aux préfets insiste sur l'intérêt de ces nouvelles techniques, et précise que : « le développement de cette industrie doit se faire le plus librement possible, [...] tout en sauvegardant l'intérêt des passants et des riverains et la conservation des routes ».

La vitesse est fixée à un maximum de 20 km/h. Deux opérations administratives sont définies, sur le modèle des autorisations pour les chemins de fer :

- ★ une autorisation de mise en service du véhicule, délivrée par le service des mines,
- ★ une autorisation de l'itinéraire, puisqu'il convient de vérifier que les lourdes machines en question ne dégraderont pas les ouvrages d'art et les chaussées.

À la fin des années 1860, de nombreux véhicules à vapeur sont mis en service sous l'empire de cette réglementation des « locomotives routières » ⁴.

Un véhicule célèbre du début des années 1870 est l'Obéissante de 1873 d'Amédée Bollée, autorisée par le ministre en 1875 à circuler dans neuf départements, sans autorisation d'itinéraire préalable du fait de son poids déjà limité (4 tonnes, dont 2,8 sur l'essieu arrière).

La troisième source de la réglementation est liée à la « police de la circulation » confiée aux autorités locales des départements et communes. On la voit en application pour les vélocipèdes.

¹ *Ordonnance portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, 15 novembre 1846.*

² *Décret portant règlement sur les chaudières à vapeur autres que celles qui sont sur les bateaux, 25 janvier 1865.*

³ *Arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics fixant les conditions de circulation des locomotives routières, 20 avril 1866.*

⁴ *Lotz fit des essais de lignes régulières Nantes-Niort et Nantes-Clisson en 1865, effectua un voyage Nantes-Paris en 1866, et établit une ligne Paris-Champigny en 1869. Larmanjat exploita une ligne entre Le Raincy et Montfermeil en 1868. Les locomotives routières Albaret circulèrent dans le Jura et le Nord de 1865 à 1867. Autres constructeurs : Gellerat, Cail, Feugères, Michaux, etc.*

⁵ *In Almanach de la vélocipédie pour 1869, op. cit., titre d'un chapitre, page 88.*

⁶ *Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes, du 9 novembre 1874*

est devenu un moyen de transport utilitaire. Elle reste très contraignante, malgré les réclamations des cyclistes. Les réglementations municipales « vélophobes » se multiplient.

La « bicyclette », issue du vélocipède par l'invention de la transmission à chaîne à la fin des années 1880¹, connaît un développement explosif : de 50 000 environ en 1890 à un million en 1900. À la suite de campagnes de réclamations d'associations cyclistes, dont le Touring Club de France créé après d'autres en 1890, le gouvernement propose une réglementation² sous forme d'arrêtés départementaux types en 1896, avec les dispositions suivantes :

- ★ interdiction de circuler sur les voies énumérées en annexe de l'arrêté,
- ★ port d'un « appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres »,
- ★ port d'une lanterne allumée à l'avant la nuit,
- ★ port d'une plaque avec nom et adresse du propriétaire ou du loueur,
- ★ « allure modérée » dans les agglomérations, aux carrefours et tournants, interdiction de rouler en groupe et de couper les cortèges et troupes en marche,
- ★ se ranger à droite, dépasser par la gauche,
- ★ prescription aux cochers et cavaliers de « se ranger à leur droite à l'approche d'un vélocipède, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 1,5 mètre »,
- ★ interdiction de circuler sur les trottoirs et espaces réservés aux piétons en agglomération (sauf si le vélo est tenu à la main), mais autorisation de les utiliser en rase campagne le long des routes pavées ou en réfection,
- ★ possibilité pour les maires d'interdire certaines voies par arrêté municipal dûment signalé, en plus des interdictions préfectorales,
- ★ annulation de tous les arrêtés préfectoraux et municipaux antérieurs.

De nouveaux règlements communaux vélophobes apparaissent rapidement, malgré les exhortations de l'Administration aux maires à « conserver l'unité de la réglementation ».

À cette époque, les cyclistes qui se sont multipliés, sont en butte à de nombreuses agressions, sans causes particulières, de la part des populations rurales méfiantes envers les étrangers à leur minuscule « terroir »³.

La Revue du Touring-Club de France (Alliance des Touristes Cyclistes); août 1994. Bibliothèque du TCF au Trocadéro. (La Revue. Photo J. Orselli)



Le dog-cart à vapeur De Dion-Bouton de 1895, piloté par le comte de Chasseloup-Laubat avec Bouton.

« Claude Baudry et de Dion », *Images du passé*, éd. Blondel de la Rougery (1926). (photo J. Orselli)

Page 38

1 Sans compter de nombreux autres perfectionnements : roulements à billes, roues à rayons métalliques en tension, cadre creux, allègement des roues, frein sur la jante, jantes en caoutchouc plein, puis pneumatiques, etc.

2 Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, du 22 février 1896.

3 Ces agressions font l'objet de pétitions et procès abondamment relatés par les revues cyclistes de l'époque.

Page 39

1 Ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de la préfecture de police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées, du 14 août 1893. La préfecture de police recouvre à peu près le département de la Seine.



5 • DE L'APPARITION DE « L'AUTOMOBILE » AU DÉCRET DE 1899

« L'automobile » se distingue des anciennes locomotives routière en ce qu'elle est un « véhicule à traction mécanique léger », qui concurrence les « voitures particulières hippomobiles ». Elle apparaît vers 1883 sous la forme de véhicules légers à vapeur, comme celui du comte de Dion en 1883, puis à moteurs à explosion ou électriques. En 1885, Gottlieb Daimler fait fonctionner une motocyclette, puis en 1886 une « victoria » quadricycle, avec un moteur à explosion de son invention qui équipa ensuite les premiers véhicules Panhard-Levassor en France.

Dès 1887, le Conseil général des Ponts et Chaussées est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'exiger une autorisation de l'itinéraire pour ces véhicules légers, qu'il appelle « voitures automobiles », signant ainsi la première apparition du terme dans le langage administratif. Le véhicule en question est une voiture à vapeur réalisé par la firme du comte de Dion, et Trépardoux et Bouton.

En 1893, une ordonnance du préfet de police **1**, approuvée par le ministre des travaux publics, définit des règles spécifiques aux véhicules légers :

- ★ un « autorisation de mise en circulation », établie par le service des mines vérifie la conformité du véhicule, et fait l'objet d'un « livret spécial d'autorisation » ;
- ★ il n'y a plus d'autorisation de circulation liée à l'itinéraire pour les véhicules de moins de 4 tonnes par essieu, les « trains

de véhicules » restant soumis au règlement de 1866 ;

- ★ un certificat de capacité est délivré après examen, aux candidats de plus de 21 ans, avec possibilité de retrait administratif ;
- ★ on impose une obligation de « circuler à droite », et non simplement de se ranger à droite comme le prescrivait le décret de 152 sur la Police du roulage ;
- ★ la vitesse est limitée à 20 km/h en rase campagne et 12 km en agglomération ;
- ★ diverses prescriptions techniques visent le véhicule et notamment :
 - ses organes moteurs : étanchéité du moteur et des réservoirs, fumée, bruit (« ne pas effrayer les chevaux »),
 - sa direction : précision, marche arrière à partir de 250 kg,
 - sa sécurité : freins, trompe ou corne, deux « phares » pour éclairer la route, visibilité et éclairage du tableau de bord, « grelots » pour les véhicules à bandages élastiques.

On notera l'apparition, à côté des contraventions, de sanctions administratives : le retrait du certificat de capacité et la suppression de « l'autorisation » du véhicule ¹. Comme pour les vélocipèdes, ce texte est suivi, en banlieue parisienne et en province, par des arrêtés municipaux « autophobes ».

En 1899, un décret ² national reprend pratiquement les dispositions de l'ordonnance de 1893, avec les modifications suivantes :

- ★ plus de limite d'âge pour le certificat de capacité,
- ★ la vitesse est limitée à 30km/h en rase campagne et 20 km en agglomération,
- ★ on revient à l'obligation de 1852 de se ranger à droite, et non plus de tenir sa droite,
- ★ la constatation de mise en service du véhicule peut se faire une fois pour toutes sur un véhicule proposé par le fabricant,

qui délivre ensuite le certificat de conformité du type,

- ★ le préfet délivre alors un « récépissé de déclaration », vite dénommé « carte grise »,
- ★ les constats d'infraction aux dispositions du décret sont réservés aux seuls officiers de police judiciaire, dont les maires et les gendarmes.

Le décret et son commentaire ³, maintiennent globalement les dispositions de l'ordonnance du préfet de police de 1893, mais apportent beaucoup plus de détails sur les points suivants :

- ★ l'exécution par le service des mines de la constatation de mise en service du véhicule,
- ★ les épreuves de l'examen du certificat de capacité,
- ★ les dispositions techniques, qui comportent quelques rares modifications :
 - la disparition du « grelot pour les véhicules silencieux » (à bandages élastiques),
 - le triomphe de « la trompe » sur « la corne ou tout instrument du même genre » ⁴,
 - la réduction à un seul des deux « phares blancs » imposés en 1893. On notera qu'il n'est toujours pas prévu de feu à l'arrière, sauf pour les « trains de véhicules ».

Le décret de 1899 avait annulé les arrêtés locaux. Mais les maires les renouvellent et le gouvernement fait rapidement machine arrière. Un avis du Conseil d'État de 1902 et surtout une décision de la Cour de Cassation de 1903 confirment la légalité des arrêtés municipaux.

Les arrêtés municipaux plus ou moins « autophobes » fleurissent à nouveau : ainsi, dans l'Indre-et-Loire, entre 1901 et 1914, il n'y a pas moins de 58 communes qui en prennent un. Dans le Loiret, il y en a 38, dont 22 pris en 1907 ; Orléans a « résisté » jusqu'en 1912.

¹ « Art. 7. En cas de changement de propriétaire, d'inexécution des épreuves ou vérifications prescrites par les règlements, ou de changements relatifs aux énonciations de l'autorisation, cette dernière est caduque de plein droit et le véhicule ne peut être maintenu en service sans nouvelle autorisation. »

² Décret portant règlement pour la circulation des automobiles, du 10 mars 1899.

³ Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Commentaire du règlement du 10 mars sur la circulation des automobiles, du 10 avril 1899.

⁴ « Art. 15. L'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe. [...] » Le décret du 6 août 1881 concernant les tramways et chemins de fer sur voie publique prévoyait comme avertisseur « une trompe, une cloche ou tout autre instrument du même genre à l'exclusion du sifflet à vapeur » (Art. 32). Dès lors que la trompe fut réservée aux automobiles, la cloche devint l'avertisseur spécifique du tramway, ce qu'elle est encore de nos jours. Quant à la corne qui apparaissait antérieurement, dans l'Arrêté sur les locomotives routières du 20 avril 1866 par exemple, il faut la tenir pour un simple synonyme de trompe.

6 • LES PREMIÈRES CONTESTATIONS CONTRE L'AUTOMOBILE

L'automobile triomphe à l'Exposition Universelle de 1900, et le parc commence à se développer rapidement. On passe de 4 000 automobiles et 12 000 motocycles au 1^{er} janvier 1900 à 25 000 automobiles et 31 000 motocycles au 1^{er} janvier 1905.

Les vitesses et les puissances des moteurs connaissent un développement foudroyant. Sur la course de côte de Gaillon dans l'Eure, les vitesses augmentent de moins de 20 km/h en fin 1899 à 124 km/h en fin 1904.

Beaucoup d'automobilistes prenaient la fuite après un accident. Ce comportement immoral était ressenti comme une nouveauté intolérable et scandaleuse. Jusque-là, il était difficile au cavalier ou au cocher de se sauver, parce qu'il n'allait pas plus vite que d'éventuels poursuivants, et parce qu'il était obligé de s'arrêter rapidement. De plus, le cheval ou le véhicule étaient bien connus dans le canton où ils circulaient, qu'ils ne quittaient pratiquement jamais. Alors que les automobiles pouvaient aller d'un bout à l'autre de la France.

Un scandale a lieu lorsqu'un conducteur de 14 ans écrase un employé de l'octroi de Lisieux le 18 août 1901. La plaque minéralogique, à « gros numéro », est alors mise en place par 6 textes en 1901-1902 dans une ambiance manifeste d'improvisation. Elle permet aussi de dresser des « contraventions au vol » sans arrêter le chauffeur.

Une loi réprimant le « délit de fuite » est proposée le 24 octobre 1901 par le député Guillaume Chastenet¹. Tout le monde est

d'accord ! Les parlementaires, le gouvernement, le Touring Club de France, l'Automobile Club de France, et l'opinion ! Le projet de texte passe de la Chambre au Sénat, qui adopte un texte modifié en 1902. Mais, après les élections en 1902, le projet reste en panne à la Chambre pendant quatre ans. Chastenet renouvelle sa proposition en 1906 et la loi est enfin promulguée le 17 juillet 1908.

Ce qui pose une question historique : pourquoi ce délai de 1901 à 1908 ? Alors que tout le monde était d'accord dès le début ! L'hypothèse la plus vraisemblable est celle d'un arrêt dû au lancement de réflexions de fond sur l'automobile avec la création de la Commission extraparlamentaire de la circulation automobile en 1903.

Le président du Conseil Georges Clémenceau dépose en 1908 un projet de loi qui réorganisait le retrait administratif du permis, quasiment jamais appliqué (4 fois de 1899 à 1908²), en permettant au juge de le prononcer. Il proposait des peines complémentaires d'emprisonnement de six jours à deux mois en cas de conduite durant la période d'interdiction de conduite. Il comportait aussi un projet de « réforme de la police de la route » en étendant la possibilité de constater les infractions, jusque-là réservé aux officiers de police judiciaire, à toutes les autorités compétentes en matière de police du roulage (Ponts et chaussées, services vicinaux, octroi, services forestiers, et ingénieurs et contrôleurs des mines). Enfin, il proposait la création d'un « casier [judiciaire] central automobiliste », car le casier judiciaire ordinaire ne prenait pas en compte les condamnations au tribunal de simple police, où se traitait la plupart des contraventions concernant la circulation³.

La loi manque d'être votée, avec des modifications, en juillet 1909, mais son examen est remis sine die par la chute du gouvernement le 24 juillet.

¹ Chastenet était un juriste, avocat à la cour d'appel, député de la majorité de gauche de Libourne en Gironde.

² Député Simonet, Rapport, deuxième séance du 18 novembre 908, in Documents parlementaires, Chambre, Annexe n°2117, page 227.

³ Par contre, il existait un « casier spécial d'ivresse » où étaient inscrites les condamnations de simple police pour ivresse publique. C'est donc lui qui servait de modèle, de façon assez ironique.

7 • LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE (1903-1908)

En fait le travail de constitution du Code de la route ne se fit pas au Parlement, mais dans deux commissions, entre 1903 et 1912.

La Commission extraparlamentaire de la circulation automobile est créée en 1903, à la suite du scandale causé par les nombreux accidents mortels de la course Paris-Madrid.

Ses 68 membres comprenaient 10 fonctionnaires, 20 parlementaires, des représentants des associations cyclistes et automobilistes, des dirigeants des associations syndicales patronales et ouvrières de l'automobile, des constructeurs automobiles, des pilotes et des publicistes.

Les travaux de la Commission, coprésidée par deux importants parlementaires et journalistes, le sénateur Jean Dupuy et le député Pierre Baudin ¹, furent particulièrement transparents et firent l'objet d'une large publicité ². La Commission accomplit une tâche fondamentale sur :

- ★ la connaissance des accidents par une enquête en 1903,
- ★ la prospective de l'automobile par un rapport de 1905,
- ★ le recensement des règlements municipaux,
- ★ la connaissance des législations étrangères.

Elle avait aussi débattu de nombre d'autres questions, comme la limitation de vitesse par construction, l'enregistrement des vitesses, les limites de vitesse, etc.

8 • LA COMMISSION CHARGÉE D'ÉLABORER UN CODE DE LA ROUTE (1909-1914)

Une Commission chargée d'élaborer un Code de la route ³, plus restreinte (20 membres), mais toujours composée de fonctionnaires, de publicistes et de représentants des associations (cyclistes, automobilistes, hippiques), est mise en place en 1909. Elle doit tenir compte de la circulation attelée qui a continué à augmenter, quoique faiblement, depuis 1900.

Elle rend un projet ⁴ en 1912, dans lequel elle propose de maintenir l'essentiel de la réglementation de 1899. Les innovations les plus notables présentées par la Commission sont :

- ★ la communauté des règles pour les automobiles et les poids lourds avec remorques (les anciens « trains de véhicules »),
- ★ la suppression des limites de vitesse, sauf pour les camions,
- ★ la prise en compte des piétons, qui auront désormais des « devoirs » de comportement,
- ★ une limite d'âge de 18 ans, 20 ans pour les transports en commun, 16 pour les motos,
- ★ la prescription de « se ranger à gauche », à l'anglaise, en cas de croisement ou dépassement.

Cette innovation sur le sens de circulation est fermement combattue par de nombreux experts, dont certains constructeurs automobiles, comme Fernand Charron, ainsi que par les responsables de la circulation parisienne, dont le conseiller de Paris Émile Massard ⁵. En fait, il apparaissait souhaitable de mettre le siège du conducteur à gauche, pour assurer une meilleure visibilité lors des

¹ Jean Dupuy (1844-1919) dirigeait depuis 1887 le *Petit Parisien*, premier tirage de l'époque. Sénateur des Hautes-Pyrénées depuis 1891, il avait été ministre de l'agriculture, de 1898 à 1902. Pierre Baudin (1863-1917), député de la Seine en 1898, puis de l'Ain en 1902, avait été ministre des travaux publics de 1899 à 1902. Il était chroniqueur au *Figaro* et président de l'Association des journalistes parisiens. Il présidera aussi l'Association des journalistes sportifs créée en 1905. Tous deux seront encore ministres ultérieurement.

² Félicien Hennequin, secrétaire général de la Commission et fonctionnaire au ministère de l'intérieur, assura avec brio les tâches matérielles de secrétariat, notamment la publication de l'ensemble des rapports et la rédaction de certains, dont le *Rapport sur l'évolution automobiliste de 1899 à 1905* et celui sur les accidents en 1903.

³ Décret instituant une Commission chargée d'élaborer un Code de la route et nommant les membres de cette Commission, 1^{er} juin 1909. *Journal officiel* du 6 juin 1909.

Page 42

4 *Code de la Route. Projet de règlement sur la protection de la voie publique ainsi que sur la police du roulage et la circulation, Imprimerie Nationale, 71 pages, 1912. Un exemplaire est conservé aux Archives de Paris, cote D9S2 1.*

5 *Voir son fondamental Rapport sur la circulation générale des voitures et piétons à Paris, 30 mai, 1910. BMO Rapp. Doc., rapport n° 17. Notamment les pages 126 à 137. Il cite largement les positions de Fernand Charron.*

Page 43

1 *Ibidem, page 136.*

2 *Baudry de Saunier avait été un des premiers journalistes à poser le problème du volant à gauche dans sa revue Omnia en 1907. Ce remarquable publiciste, créateur de plusieurs revues automobiles et auteur de nombreux ouvrages sur tous les sujets touchant à l'automobile, fut longtemps un expert incontournable, membre de toutes les commissions publiques jusqu'en 1935.*

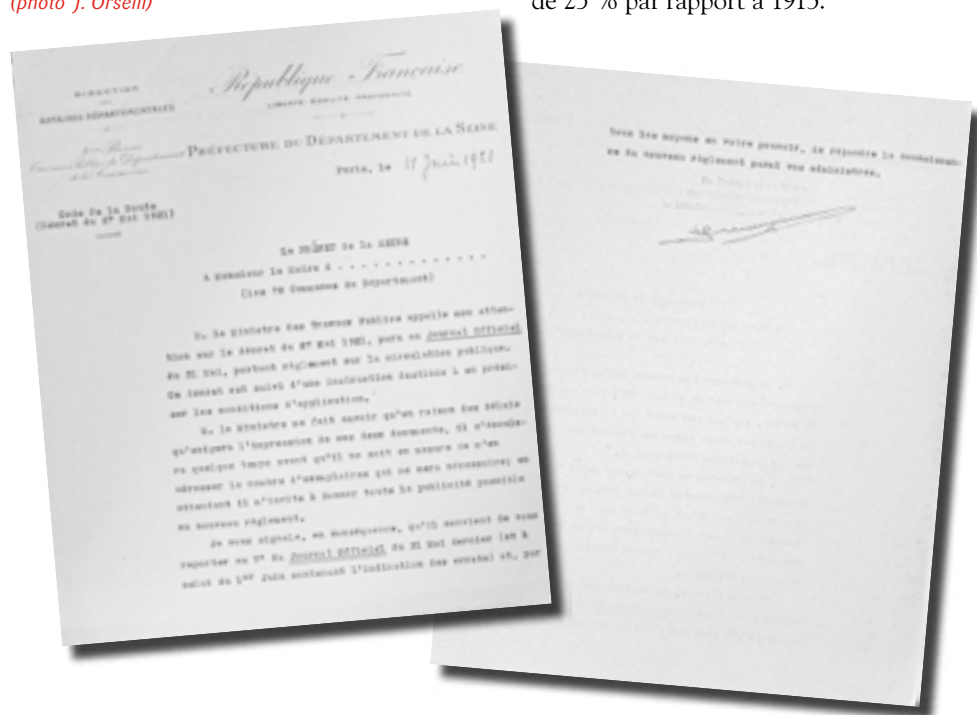
3 *Elle apparaît dans les textes administratifs en 1839 sous le nom de Commission des machines à vapeur.*

4 *Arrêté du ministre des travaux publics scindant en deux commissions distinctes la commission centrale des machines à vapeur et des automobiles, 12 août 1911.*

dépassements et en courbe. Massard cite des statistiques sur les « auto-taxis », dont les modèles à volant à droite auraient eu 4 fois plus d'accidents que ceux à volant à gauche ¹. Mais, les possesseurs d'automobile tenaient au siège du conducteur à droite, car telle était la position du « cocher de maître ». C'était un pur problème de « distinction ». De guerre lasse, les membres de la Commission partisans du volant à gauche, comme Baudry de Saunier ², se rallièrent à l'idée de la conduite à gauche, à l'anglaise, auquel cas la position la plus sûre était le volant à droite.

La guerre de 1914 interrompt le processus d'approbation du Code, engagé par une large consultation sur le projet de 1912.

Courrier du préfet de la Seine aux maires, les informant de la parution du Code de la route.
(photo J. Orselli)



9 • LE CODE DE LA ROUTE DE 1921

La très vénérable ³ Commission centrale des machines à vapeur du ministère des Travaux publics avait subit en 1908 un premier rajeunissement, avec la création d'une « sous-commission chargée spécialement de l'examen des questions se rattachant à l'automobilisme ».

En 1911, elle fut démembrée définitivement, avec la création d'une Commission centrale des automobiles ⁴ autonome, toujours rattachée au ministère des Travaux publics. C'est en son sein que fut achevée la mise au point du Code de la route entre 1919 et 1921. La circulation attelée est encore très importante : au recensement de 1921, elle n'a diminué que de 25 % par rapport à 1913.

Le Code est enfin promulgué par un décret du 27 mai 1921. En accord avec la position de la Commission en 1912, il est très proche du décret de 1899. Les nouveautés sont les suivantes :

- ★ l'imposition d'une pression maximum au sol,
- ★ l'imposition de bandages élastiques pour les automobiles et les camions,
- ★ la suppression des limites de vitesse, sauf pour les camions, articulés ou non,
- ★ la prise en compte des piétons, qui ont désormais des « devoirs » de comportement,
- ★ une limite d'âge à 18 ans, 16 pour les motos,
- ★ mais, la prescription de « tenir sa droite » en permanence n'interviendra qu'en 1933.

Le 31 décembre 1922, le décret est modifié pour donner des satisfactions mineures aux réclamations d'un monde rural hostile à l'innovation, et pour pouvoir modifier les limites de vitesses des poids lourds par des arrêtés ultérieurs. Le rétroviseur y est imposé aux poids lourds.

Le Code de 1921 va durer jusqu'en 1958 avec des modifications de détail.

Pour conclure, on peut souligner le caractère « historique » de la constitution du Code de la route français. Un seul exemple : l'examen du permis de conduire ¹, qui nous paraît rationnel, sinon naturel, a été institué, sous le nom de certificat de capacité, par l'ordonnance du préfet de police de 1893 sur le modèle de celui des conducteurs de locomotives de 1846. Mais, en Grande Bretagne, il faudra attendre 1930 - et 1970 en Belgique - pour qu'il y ait un examen. Et, encore aujourd'hui, les États Unis d'Amérique pratiquent des modes différents de délivrance du permis. ★

¹ Au 19^e siècle, le « permis de conduire » était l'équivalent du livret ouvrier pour les cochers employés par un entrepreneur de transports publics. C'était un livret qui était déposé soit chez l'entrepreneur soit à la préfecture. Le cocher n'avait sur lui qu'un document temporaire délivré en échange par son employeur et visé par la préfecture, le « bulletin d'entrée en service ».

À la bibliothèque

du comité d'histoire, sur le thème de l'histoire de la circulation routière au XIX^e et au début du XX^e siècle

Bibliographie établie par
Françoise Porchet, chargée d'études
documentaires

★ **Jean-Pierre Bardou, J.-J. Chanaron,
Patrick Fridenson, James Laux**

La révolution automobile
Paris : Albin Michel, 1977
ISBN 2226005145 (rééd. 2000)
(bientôt à la bibliothèque du SCH)

★ **Sabine Barles, André Guillerme**

La congestion urbaine en France
(1800-1970)
La Défense : METL - PUCA, 1998
277 p., ann., fig., tabl., réf. bibliogr.
Cote SCH AUH/U130

★ **Stéphane Callens**

La connaissance du risque. Un siècle
d'accidents d'automobiles
La Défense : METL - PREDIT, 1993
268 p., bibliogr.
Cote SCH TTP/R136

★ **Albert de Dion**

L'automobile, reine du monde
in Je sais tout, 15 mars 1906 ; rééd. in
Futuribles n° 238, janv. 1999.- pp.57-66
Cote SCH TTP/R132

★ **Marina Duhamel-Herz**

Un demi-siècle de signalisation routière :
naissance et évolution du panneau
de signalisation routière en France
(1894-1946)
Paris : Presses de l'ENPC, 1994
151 p., bibliogr. ; ISBN 2-85978-220-6
Cote SCH TTP/R013

★ **Mathieu Flonneau**

L'automobile à la conquête de Paris :
chroniques illustrées
Paris : Presses de l'ENPC, 2003
287 p., bibliogr. ; ISBN 2-85978-373-3
Cote SCH INH/093

★ **Mathieu Flonneau**

L'automobile à la conquête de Paris
(1910-1977) : formes urbaines, champ
politique et représentations
Paris : Université Paris I
Panthéon-Sorbonne, 2002
530 p., ann., bibliogr. (thèse de doctorat
d'histoire)
(bientôt à la bibliothèque du SCH)

★ **François Gentile**

La sécurité routière
Paris : PUF, 1994
128 p., bibliogr. ; coll. Que sais-je ? ;
ISBN 2-13-046360-6
Cote SCH TTP/R039

★ **Anne Kletzlen**

L'automobile et la loi : comment est né
le code de la route ?
Paris : L'Harmattan, 2000
ISBN 273849224X
(bientôt à la bibliothèque du SCH)

★ **Dominique Larroque,
Michel Margairaz, Pierre Zembri**

Paris et ses transports XIX^e - XX^e siècles :
deux siècles de décisions pour la ville
et sa région
Paris : Editions Recherches, 2002
397 p., bibliogr. ; ISBN 2-86222-042-6
Cote SCH TTP/A070

★ **Nicolas Neiertz**

La coordination des transports
en France : de 1918 à nos jours
Paris : CHEFF, 1999
798 p., bibliogr. ; ISBN 2-11-089827-5
Cote SCH TTP/A063

★ **Jacques Nouvier**

Dossier : signalisation
in Revue générale des routes et
aérodromes, n° 699, sept. 1992
pp.17-33
Cote SCH TTP/134

★ **Jacques Nouvier**

Une histoire de la signalisation à travers
les numéros de la RGRA
in Revue générale des routes et
aérodromes, n° 648, sept. 1988
pp.9-15 ; spécial « Signalisation »
Cote SCH TTP/R133

★ **Georges Reverdy**

Les routes de France du XIX^e siècle
Paris : Presses de l'ENPC, 1993
263 p., bibliogr. ; ISBN 2-85978-198-6
Cote SCH TTP/R001

★ **Franck Samson**

Histoire du Code de la route
in La Gazette du Palais n°63, mars 2001
pp.2-9
Cote SCH : TTP/R130

★ **Franck Samson**

La convention de sauvegarde
des droits de l'homme et des libertés
fondamentales et l'exercice des pouvoirs
publics à l'égard de l'automobiliste,
ou les droits de l'homme au quotidien
Brest : Université de Brest, 1998
403 p. (thèse de doctorat en droit)
Cote SCH

★ **Alfred Sauvy**

Les 4 roues de la fortune :
essai sur l'automobile
Paris : Flammarion, 1968
242 p.
Cote SCH INH/113

★ **Christophe Studeny**

L'invention de la vitesse : France,
XVIII^e-XX^e siècle
Paris : Gallimard, 1995
408 p., bibliogr. ;
ISBN 2-07-073179-0
Cote SCH TTP/Go27

★ **Georges Ribeill**

Du pneumatique à la logique routière :
André Michelin, promoteur de la
« révolution automobile »
In Culture technique n° 19, 1989 :
Transports
Cote SCH TTP/Go67

★ **Ministère des travaux publics
(POTIQUET)**

Recueil des principaux textes officiels
intéressant les services des ponts
et chaussées dressé par les soins de
l'administration centrale

Pour consulter ces ouvrages,
nous contacter : secrétariat du comité
d'histoire, CGPC 7^e section
Tour Pascal B, pièce 19.29
92055 La Défense cedex

Tél. : 01 40 81 36 75 ou 36 83

Mél : [comite.histoire
@equipement.gouv.fr](mailto:comite.histoire@equipement.gouv.fr)

Internet : [http://www.equipement.gouv.
fr/rubrique.php3?id_rubrique=27](http://www.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=27)

Intranet : [http://intra.cgpc.i2/
ComiteHistoire/ComiteHistoire.asp](http://intra.cgpc.i2/ComiteHistoire/ComiteHistoire.asp)
SCH – FP 13/06/2005

La météorologie

Du pluviomètre à la fonte des calottes polaires

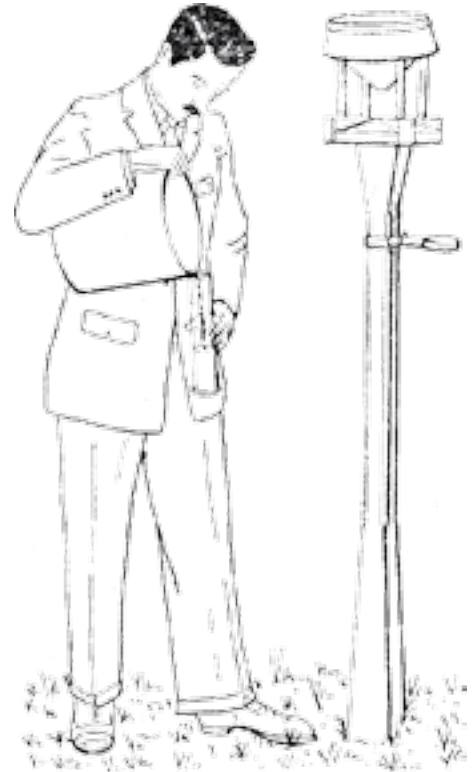
Michel Rochas, Conseil général des ponts et chaussées
michel.rochas@equipement.gouv.fr

Cet article est la version écrite d'une conférence donnée le 8 décembre 2005 sous l'égide du Comité d'histoire du Conseil général des ponts et chaussées, sous le titre : « La météorologie, du baromètre au satellite ». Outre le fait que le titre de la conférence correspondait à celui d'un livre publié en 2000 (voir la bibliographie), il s'avère que le titre de cet article est beaucoup plus proche de son contenu. Il est vrai que celui de la conférence avait été défini bien avant que son contenu ait réellement été arrêté.

Nous n'aborderons évidemment ici que quelques petits points de la longue histoire de la météorologie. Nous nous intéresserons à la naissance de cette science, aux coopérations que son développement a nécessité, à l'évolution du service météorologique en France, à la naissance de la météorologie moderne et aux climats, passés, présents et à venir.

Météorologie

Le mot météorologie vient du grec meteôros qui désigne tout ce qui est haut dans le ciel. Toutefois, les grecs se sont rendus compte qu'il y avait deux catégories différentes d'objets dans le ciel, ceux qui occupent le monde sublunaire, où se trouvent les météores, et ceux qui se trouvent dans le monde céleste. Aujourd'hui, certains persistent encore à appeler météores les objets qui sont à l'origine des étoiles filantes et que l'on retrouve parfois sur le sol sous le nom de météorites. Pour les météorologistes, le mot météore désigne tous les phénomènes qui se déroulent dans l'atmosphère terrestre, à l'exception des nuages. Ils sont divisés en hydrométéores, comme la pluie, photométéores, comme l'arc-en-ciel ou le rayon vert, lithométéores, comme les sables transportés par le vent, et électrométéores comme la foudre. Mais les nuages et les météores, qui offrent souvent un spectacle merveilleux à ceux qui savent les regarder, n'intéressent plus les météorologistes : ils ne s'occupent plus



Le pluviomètre dit « Association », qui a été diffusé par l'association scientifique de France, fondée par Le Verrier en 1864. Certains de ces pluviomètres sont encore utilisés dans le réseau climatologique de Météo-France.

(photo Météo-France)

que de leurs conséquences économiques et sociales. Ils ont renoncé à la poésie pour les ordinateurs, comme s'il y avait incompatibilité entre les deux.

La naissance d'une science

Les premières mesures de paramètres météorologiques sont remarquablement anciennes. Nous possédons des informations écrites sur des mesures de pluie au IV^e siècle avant notre ère en Inde et au II^e siècle au Moyen orient, sans que l'on sache vraiment à quoi elles servaient. Il est vrai que le pluviomètre est un instrument simple, un simple récipient suffit comme le montre la figure 1. Au XIV^e siècle de notre ère, en Corée le roi Séjo a fait construire des pluviomètres, qu'il a fait installer dans tout son royaume : les impôts étaient assis sur la quantité d'eau recueillie dans

L'expérience de Torricelli. (photo Météo-France)



les pluviomètres, supposés être un bon indicateur de la richesse produite. Dès ses origines, la météorologie se voulait une science appliquée.

Mais effectuer des mesures ne suffit pas pour qu'on puisse parler de science, même si la mise au point d'instruments de mesure peut être le prélude à l'essor d'une discipline scientifique. À cet égard, un moment important du développement de la météorologie se situe à Florence au XVII^e siècle, sous le règne de Ferdinand II de Toscane.

En 1631, les fontainiers florentins ont interrogé Galilée à propos du fait que les pompes aspirantes ne peuvent pas élever l'eau au-delà de dix mètres. Son explication paraît dans les Discorsi et après sa mort (1642), Evangelista Torricelli conçoit une expérience ambitieuse : il remplit de vif-argent (de mercure) un tube de verre fermé à une extrémité qu'il renverse sur une cuve contenant le même liquide (Figure 2). Le résultat remarquable est connu de tous actuellement, le mercure descend dans le tube jusqu'à une certaine hauteur que nous lions actuellement à la pression atmosphérique. La condamnation de Galilée en 1633 réfrène le zèle des expérimentateurs en Toscane et à Rome. Mais Torricelli fera connaître son expérience à l'étranger et elle sera alors largement diffusée en Europe par le père Marin Mersenne. Blaise Pascal la réédite à Rouen et demande à son beau-frère Florin Périer de la recommencer au pied et au sommet du Puy-de-Dôme. Il en conclut que le poids du mercure dans le tube vertical équilibre exactement celui de la colonne d'air de même base au-dessus du point de mesure. Cette expérience est fondamentale pour la météorologie, mais aussi pour la géographie, qui en tire un moyen pour « mesurer » les altitudes.

À Florence aussi, à la même époque, est mis au point le thermomètre. Après de longs errements au cours desquels des instruments dont les mesures étaient perturbées par l'influence de la pression atmosphérique ont été inventés, le thermomètre scellé, utilisant le principe de la dilatation d'un liquide, de l'esprit de vin et ultérieurement du mercure, est finalement mis au point. Sous l'impulsion de Ferdinand II, l'Academia del cimento diffuse un grand nombre de ces thermomètres, correctement étalonnés et gradués, à travers l'Europe, dont les mesures sont centralisées jusqu'en 1667, année qui marque la fin de l'académie. Mais il faudra attendre plus de deux siècles, et l'invention de l'abri météorologique, pour que l'on sache réellement faire des mesures de la température de l'air comparables entre elles.

La multiplication de ces mesures ne donnera pourtant aucun résultat. Par contre, l'observation, sans instruments, de phénomènes persistants et les tentatives pour les expliquer créeront un début de science. Parmi ces phénomènes, il en est deux qu'il faut citer, les alizés et l'arc-en-ciel, en particulier parce que les premières tentatives sérieuses d'explication de ces phénomènes se situent à la même époque.

Descartes, dans sa Dioptrique, publiée comme annexe au Discours de la méthode (1637), présente la première explication cohérente de l'arc-en-ciel, le fait qu'il soit double et que la zone qui sépare les deux arcs, la bande d'Alexandre, soit sombre. Mais c'est Newton qui en expliquera les couleurs, notamment l'inversion du sens des couleurs entre les deux arcs.

Les alizés ont été découverts sans avoir besoin d'instruments de mesure. Les marins connaissaient leur existence bien avant que Christophe Colomb les utilise pour « découvrir » l'Amérique.

De nombreux philosophes se sont penchés sur leur explication, mais il a fallu attendre Mariotte et Halley pour qu'un début d'explication cohérente en soit donné. La convergence des alizés est due à l'échauffement de l'air au nadir du soleil, qui provoque une ascendance avec une forte nébulosité le long de ce que nous appelons maintenant la zone de convergence intertropicale, le pot au noir sur les océans. Par contre, le mouvement vers l'ouest des alizés, s'il a été très tôt associé à la rotation de la Terre, n'a été expliqué correctement que beaucoup plus tard. Il est d'ailleurs surprenant que l'existence des alizés n'ait pas été présentée comme une preuve de la rotation de la Terre.

Les débuts de la coopération

L'invention du télégraphe a permis aux États-unis, bien avant l'Europe, de concentrer des observations météorologiques lointaines, bien qu'à l'intérieur de leurs frontières, et d'émettre des bulletins de prévision. Malheureusement, la guerre de sécession (1861-1865) ruinera ces initiatives pour longtemps. C'est donc vers l'Europe que nous allons nous tourner, car l'entreprise va, de ce côté de l'Atlantique, devoir revêtir une dimension supplémentaire, celle d'une coopération internationale.

En Europe, tout débute avec la guerre de Crimée, un chef-d'œuvre de la bêtise humaine, au cours de laquelle le froid, la faim et les épidémies ont fait plus de morts que les armes. Le 14 novembre 1854, une tempête détruit la flotte franco-anglaise qui participe au siège de Sébastopol. Cette catastrophe a conduit le maréchal Vaillant, ministre de la guerre de Napoléon III et membre de l'Académie des sciences, à poser à son collègue Le Verrier la question de la possibilité de prévoir une telle tempête. L'illustre astronome a interrogé tous les observatoires d'Europe pour connaître le temps qu'il avait fait les jours précédant la catastrophe. Il en a conclu que la tempête s'était déplacée d'ouest en est et qu'elle aurait donc pu être prévue. C'est ainsi que débute une grande épopée, dans laquelle Le Verrier, pourtant dépourvu de crédits pour cela, réussit à concentrer progressivement à l'observatoire de Paris les observations de l'Europe entière. Mais il avait oublié une chose : s'il est important de réaliser des observations et de les réunir, cela est très insuffisant ; il a pu découvrir Neptune grâce à son génie, certes, mais aussi à la loi de la gravitation universelle. Malheureusement, il n'existe alors aucune loi qui permette de prévoir le déplacement des masses d'air.

Son manque de résultats en matière de prévision du temps, conjugué avec ses méthodes autoritaires, le feront écarter de la direction de l'observatoire et accéléreront la séparation de la météorologie et de l'astronomie en France.

La création du service météorologique en France

Après sa mort, en 1878, est créé le Bureau central météorologique avec le physicien Éleuthère Mascart à sa tête. Jusqu'à sa dissolution, en 1920, il n'a eu que deux directeurs - Angot (le savant Cosinus), déjà en poste au BCM, ayant pris la suite de Mascart - ce qui n'est certainement pas un signe de dynamisme. Un des plus brillants collaborateurs du BCM, Léon Teisserenc de Bort qui dirige l'un de ses quatre départements, le quitte en 1892 car il manque de moyens pour ses recherches. En 1896, il fonde l'observatoire de météorologie dynamique, à Trappes, avec ses propres deniers, où il découvre la stratosphère.

En 1921, la création de l'Office national météorologique devait répondre au besoin de regrouper en un seul organisme les différents services s'occupant de météorologie dans les différents ministères. Hélas, l'instabilité ministérielle qui prévalait à cette époque a précipité la publication d'un texte incomplet puisque l'Algérie et les colonies échappent à la tutelle de l'ONM. Ce n'est que partie remise puisqu'après la seconde guerre mondiale, en 1945, est créée la direction de la météorologie nationale (au sein du ministère des Travaux publics) qui réunit toutes les composantes météorologiques françaises, y compris l'Algérie et l'outre-mer. Elle sera ultérieurement rattachée au secrétariat général à l'aviation civile (SGAC) dont elle se séparera, devenant la direction de la

météorologie. Mais, le développement de ses activités commerciales l'obligera à changer de statut et elle devient en 1993 l'établissement public Météo-France. De son passage sous la tutelle du SGAC, devenu la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), il reste des corps communs, administratifs et ouvriers d'état, une action sociale commune, et jusqu'en 2005, une inspection générale commune.

La coopération internationale

En 1853, le roi des Belges convoque à Bruxelles une conférence des nations maritimes pour adopter un système de collecte des observations météorologiques en mer, qui sont échangées même en temps de guerre. Cette conférence a au moins eu comme avantage de permettre de créer des carnets d'observations météorologiques, alors qu'auparavant elles étaient inscrites sur le carnet de bord avec tous les événements qui émaillaient la vie à bord des navires, comme les maladies ou les accidents.

À la suite des travaux de Le Verrier, une conférence internationale des météorologistes est réunie à Leipzig en 1872 qui prépare une conférence plus formelle qui se réunit à Vienne en 1873, et initie un début d'unification des pratiques. En particulier sont proscrites les unités de mesure comme la ligne (l'observatoire de Paris utilise encore la ligne de Paris) au profit du millimètre de mercure. De conférence en conférence, les météorologistes créent une Organisation météorologique internationale, dotée d'un

secrétariat permanent, qui organisera les échanges, la standardisation des mesures, ..., jusqu'en 1950 où elle cède la place à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), qui dépend du système des Nations unies. L'OMM participe à l'organisation de l'Année géophysique internationale, hérite du programme de la veille météorologique mondiale proposé par le président Kennedy à l'ONU, puis du programme mondial de recherche sur le climat (avec le Conseil international des unions scientifiques). Sous son égide ont été organisées de nombreuses campagnes de mesure, comme le GARP (Global Atmospheric Research Programme) et plus récemment MAP (Mesoscale Alpine Programme), FASTEX (Fronts and Atlantic Storm-Track Experiment) et AMMA (Analyse multidisciplinaire de la mousson africaine), pour ne citer que des expériences récentes dont les leaders étaient des français.

La conquête de l'atmosphère

L'exploration de l'atmosphère s'est déroulée dans deux directions, au sol vers les régions les plus éloignées de l'Europe, les régions arctiques puis antarctiques, et en altitude vers le sommet de l'atmosphère. L'exploration verticale de l'atmosphère a commencé avec les frères Montgolfier et le physicien Charles en 1783. Charles est le premier à avoir utilisé un instrument, le baromètre, pour « mesurer » l'altitude qu'il a atteinte, 3000 m. L'académie des sciences a organisé en 1804 les deux premiers vols scientifiques ; Laplace et Berthollet ont envoyé Gay-Lussac et Biot pour mesurer la température et la composition de

l'atmosphère en altitude. Au cours de ce premier vol, Gay-Lussac ayant oublié de prendre des échantillons de l'atmosphère est reparti plus tard pour un vol au cours duquel il est monté à plus de 7000 m. Ce record ne sera battu qu'en 1850 par Barral et Bixio. L'exploration scientifique de l'atmosphère par des ballons « montés » a toutefois des limites, les vols coûteux, sont dangereux et les altitudes qu'ils peuvent atteindre restent limitées.



Gay-Lussac et Biot lors de leur ascension en commun, le 20 septembre 1804.
(photo Météo-France)

Pour résoudre ces problèmes, Hermite et Besançon, tous deux aéronautes, inventent le ballon-sonde, un ballon qui emporte des enregistreurs graphiques des mesures de la température et de la pression qu'il faut retrouver après leur retour au sol, et démontrent par l'expérience que l'on peut retrouver les ballons, les instruments de mesure et les enregistrements.

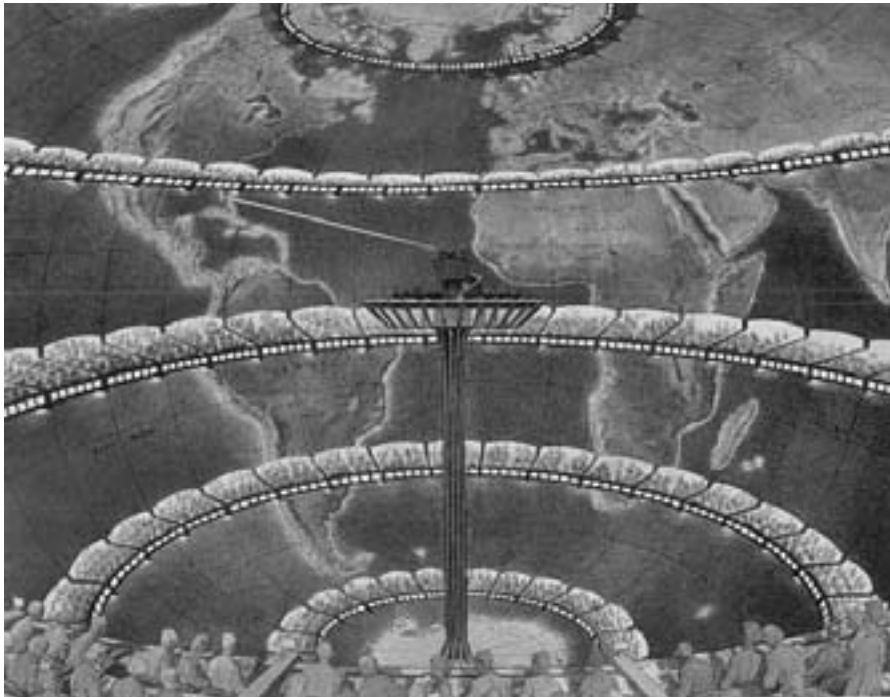
Il a fallu attendre que Léon Teisserenc de Bort crée son observatoire à Trappes (qui est encore aujourd'hui un centre d'instruments de Météo-France) pour que la méthode se développe. Après avoir lancé plusieurs centaines de ballons-sondes, il présente en 1902 à l'académie des sciences l'évidence que la température se met à croître avec l'altitude après avoir décro dans la troposphère, mot qu'il forgera en 1907, comme celui de stratosphère, qu'il avait découverte cinq ans auparavant.

Le ballon-sonde était relativement bien adapté à des travaux de recherche, mais il fallait souvent plusieurs jours voire des mois pour les récupérer et en extraire les mesures. Afin d'envisager une exploitation opérationnelle de ces données d'altitude, il était nécessaire d'inventer un dispositif de transmission en temps réel des mesures. Cela sera fait en 1929, à Trappes à l'observatoire créé par Teisserenc de Bort, par Robert Bureau avec la radiosonde. Cet appareil va révolutionner la météorologie, et

temps, ils ont mis en place un réseau de sondage inédit sur l'Atlantique nord. On sait que le débarquement en Normandie a été possible grâce à une bonne prévision météorologique, mais ce sont les radiosondes qui l'ont permise.

La météorologie moderne

C'est sans doute au météorologiste suédois Vilhelm Bjerknes que revient le mérite d'avoir posé le problème de la prévision du temps sur une base scientifique en 1904. Il écrit que : connaissant le temps qu'il fait à un instant donné et les lois qui régissent les évolutions des paramètres atmosphériques, alors il est possible de connaître les états de l'atmosphère à chacun des instants ultérieurs que l'on souhaite. Le premier à tenter de mettre en œuvre cette idée a été un quacker anglais, Lewis Fry Richardson, qui a fait manuellement ce que les météorologistes font actuellement avec des ordinateurs. Il a réussi à calculer l'évolution de la pression en un point de la Terre, au prix de six semaines d'efforts ; l'ordre de grandeur qu'il a trouvé est complètement irréaliste : 145 hPa en six heures au lieu de quelques uns dans la réalité. Néanmoins, il a publié un livre en 1922 pour présenter son approche de la résolution des équations qui décrivent les évolutions du temps et faire des progrès en météorologie dynamique pour éviter de renouveler son erreur. Richardson ayant indiqué la méthode, il restait quatre choses à faire : tout d'abord créer un réseau mondial d'observation, notamment en altitude avec les



L'usine à prévision de Richardson. Il a décrit dans son livre une usine dans laquelle 64000 calculateurs humains effectueraient des calculs et s'échangeraient les résultats, sous l'oeil vigilant d'un chef d'orchestre qui vérifie que les calculs avancent à la même vitesse dans toutes les parties du monde. (reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur, François Schuiten)

notamment la prévision du temps, mais cela prendra du temps. Pour le comprendre, il faut faire un bond jusqu'à la seconde guerre mondiale. Les américains avaient alors besoin d'établir un pont aérien et maritime entre les États-Unis et l'Europe et pour prévoir le

radiosondes, développer les moyens de télécommunication pour concentrer les observations dans un temps acceptable, disposer de moyens de calcul puissants.

Le réseau d'observation en altitude s'est développé après la seconde guerre mondiale grâce au développement du transport aérien transatlantique. Il l'a été aussi à la suite de la décision d'organiser l'Année géophysique internationale de juillet 1957 à décembre 1958. Celle-ci est en outre l'occasion pour les soviétiques d'abord, les américains ensuite, de lancer les premiers satellites artificiels de la Terre. Le premier avril 1960 est lancé le premier satellite dédié à la météorologie quasi-opérationnelle, TIROS 1, qui est suivi de neuf autres jusqu'en 1965, quand le programme devient opérationnel. Les premières images de la couverture nuageuse enthousiasment les chercheurs mais laissent perplexes les prévisionnistes car leur qualité est très mauvaise. La NOAA poursuit toujours cette série de satellites défilants dont les caractéristiques ont été très fortement améliorées. Elle commence en 1974 une série de satellites géostationnaires qui transmettent alors une image du globe toutes les demi-heures, bientôt suivis par les européens, avec la série des satellites Météosat, et les japonais.

Les moyens de calcul indispensables pour mettre en œuvre l'idée de Richardson sont longs à venir. En 1950, sont réalisées les trois premières prévisions numériques, sur un monstre, l'ENIAC, composé de 18 000 tubes à vide, 70 000 résistances, 10 000 condensateurs..., et qui consomme 140 kW. Pour cela, il a fallu un mois de travail pour plusieurs personnes ! Et pourtant, les équations utilisées par Richardson avaient été simplifiées au maximum.

Les américains se dotent en 1955 du premier ordinateur commercial, l'IBM 701, et réalisent les premières prévisions numériques opérationnelles. Après bien des difficultés - les équations qu'ils utilisaient étant beaucoup trop simplifiées - ils peuvent néanmoins constater au bout d'un an que les prévisions réalisées par ordinateurs sont meilleures que celles des prévisionnistes manuels, d'après les scores utilisés par ces derniers.

Les moyens de télécommunication ont toutefois longtemps posé beaucoup de problèmes. Au début des années 1970, les observations provenant de l'hémisphère sud arrivaient souvent en France le lendemain, quand elles arrivaient.

L'Europe

Les pays d'Europe de l'ouest ont très tôt coopéré entre eux. Ils ont créé le Centre européen pour les prévisions météorologiques à moyen terme (CEPMET), il y a plus de 25 ans. Au cours des deux dernières décennies, ils ont multiplié les axes de coopération, notamment dans le domaine de l'observation et de la recherche. Toutefois, même si ce n'est pas leur activité la plus coûteuse, en matière de prévision numérique opérationnelle il n'existe encore que peu de coopération. En Europe de l'ouest, tous les jours, quatre modèles globaux sont utilisés, certains plusieurs fois par jour. On peut se demander s'il est bien nécessaire que la France, l'Allemagne, le Royaume uni et le CEPMET opèrent simultanément des modèles globaux ? De même, est-il nécessaire que chaque pays d'Europe ait un (voire plusieurs) service météorologique qui réalise les

mêmes prévisions que celles de son voisin ? La météorologie européenne a encore de grands chantiers à ouvrir. Il faut cependant lui reconnaître qu'elle les a ouverts d'elle-même, mais ils avancent lentement.

Le climat

L'idée que le climat a pu évoluer au cours des temps a été longue à émerger car elle se heurtait aux croyances religieuses. Les créationnistes aux États-Unis encore aujourd'hui nient l'évolution en général. C'est dire que lorsque Louis Agassiz, en 1837, annonce à ses collègues de l'académie des sciences naturelles de Neufchâtel qu'il préside, que les blocs erratiques que l'on rencontre dans les vallées alpines, et parfois très loin des glaciers actuels, ont été transportés par des glaciers beaucoup plus importants que ceux qui existent encore, il est très mal reçu. Néanmoins cette idée fera son chemin et l'on cherchera même ce qui aurait pu être la cause de ces glaciations. Dès 1842, le mathématicien français Adhémar propose comme mécanisme des glaciations la précession des équinoxes. La théorie astronomique est en train de naître. Mais d'autres mécanismes sont proposés, comme la dérive des continents, le volcanisme, ... et l'effet de serre. Les premiers calculs de l'effet d'un doublement de la concentration atmosphérique en gaz carbonique sont dus à Svante Arrhenius qui trouve un chiffre proche de celui que prévoient les modèles actuels, de l'ordre de 4 °C. Au cours du XX^e siècle, la théorie astronomique des climats sera développée par le serbe Milutin Milankovitch, qui y consacra sa vie. La théorie de l'effet de

serre sera aussi mise en avant à plusieurs reprises, jusqu'à ce que l'on réalise que la température de la planète a baissé depuis le début des années 1940 jusqu'au milieu de la décennie 1970. C'est alors qu'est émise l'idée que ce refroidissement correspond au début d'une glaciation et qu'il est donc inutile de lutter contre la croissance de la teneur atmosphérique en gaz à effet de serre qui ne peut que produire l'effet inverse. Ce n'est que très récemment que André Berger a montré que l'interglaciaire actuel sera aussi long que celui d'il y a 400 000 ans, et donc que la future glaciation est encore très lointaine ; mais l'idée d'une glaciation proche continue néanmoins à circuler dans la littérature ; il est donc urgent de prendre des mesures pour lutter contre l'augmentation de l'effet de serre.

Les climats du passé

Il existe un nombre incroyable pour le profane de moyens de connaître les climats du passé selon les lieux. Il est évidemment hors de question de les discuter tous, mais il est important de signaler que, depuis les balbutiements de l'AGI, les carottes glaciaires nous ont apporté des renseignements très importants sur les conditions qui régnaient au cours des derniers cycles glaciaires.

Les négociations sur le climat

Les négociations sur le climat sont nées du fait qu'au milieu des années 1980 certains scénarios d'évolution prévoyaient une

augmentation du niveau des océans de l'ordre du mètre au milieu du XXI^e siècle. Une telle perspective, aujourd'hui exclue, était complètement inadmissible pour un très grand nombre de petits pays insulaires, mais aussi pour le Bangladesh où 100 millions de personnes vivent à deux mètres au-dessus du niveau de l'océan. Sous la pression des pays éventuellement menacés, qui sont nombreux même s'ils ne représentent qu'une proportion assez faible de la population mondiale, l'ONU prend deux décisions irréversibles.

En 1988, l'OMM et le PNUE créent le Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC, IPCC en anglais, Intergovernmental Panel on Climate Change) pour étudier le problème sous tous ses aspects, scientifiques, impact sur l'environnement et moyens de lutte. Il produira un rapport tout les cinq ans (1990, 1995, 2001 et bientôt 2007) qui auront un impact certain sur l'évolution des négociations dont il est question dans la suite. Ces rapports deviendront de plus en plus précis quant à la responsabilité de l'homme sur le réchauffement actuel et futur, notamment parce que les modèles de simulation du climat arrivent de mieux en mieux à représenter les évolutions passées du climat.

En 1990, une résolution des Nations unies crée la conférence des Nations unies pour une convention cadre sur les changements climatiques. Celle-ci aboutit en 1992 à Rio de Janeiro, au sommet de la terre, à la signature de la Convention cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC). Elle est signée par un très grand nombre de pays et sa ratification met en branle un processus complexe qui abouti au protocole de Kyoto en 1995, que les États-

unis ne ratifieront pas et qui n'entrera en vigueur qu'en 2005, après que la Russie l'ait finalement ratifiée.

Un fait absolument admirable dans ce processus est que la convention qui crée la CCNUCC prévoit qu'elle doit se doter d'un comité scientifique, qui n'a jamais été créé : cela montre la légitimité qu'a acquise le GIEC, grâce à la démocratie qui préside à l'établissement de ses rapports.

Les changements climatiques

Le climat de la Terre a beaucoup changé au cours des temps géologiques. On connaît des glaciations depuis l'archéen, il y a 2,9 milliards d'années. Le néoproterozoïque a connu deux glaciations très importantes, la glaciation sturtienne, il y a 750 millions d'années, et la glaciation varangienne, il y a 600 millions d'années. Ces deux glaciations sont remarquables, parce qu'elles semblent avoir concerné la Terre entière, même les régions équatoriales, ce qui pose la question de la survie des espèces qui vivaient à cette époque. Il y a 65 millions d'années, une glaciation dont les causes restent inconnues a entraîné la disparition des deux tiers des espèces vivantes, dont les dinosaures. Les glaciations les plus connues sont bien sûr les plus récentes, celles du quaternaire. Traditionnellement, au cours des derniers 500 millions d'années, quatre glaciations se sont déroulées. La fin de la dernière glaciation, Würm, a vu la disparition des mammoths. Les grandes glaciations du quaternaire sont bien expliquées par la théorie astronomique du climat, les

variations des paramètres de l'orbite de la Terre et son axe de rotation. Mais la Terre a connu depuis la fin de la dernière glaciation de nombreuses variations du climat. Les plus connues sont l'optimum climatique holocène, il y a 6000 ans, au cours duquel le Sahara verdoyant est le siège d'une civilisation florissante, l'optimum climatique médiéval, au cours duquel les vikings ont peuplé le Groenland (le pays vert), et le petit âge glaciaire qui concerne la période qui va de 1500 à 1850 environ.

Toutes ces variations imposent de se poser la question, en quoi le réchauffement actuel du climat est-il différent de ceux qui l'ont précédé ? Il se caractérise par une augmentation de la température de la Terre extrêmement rapide qui n'a rien à voir avec celle des variations passées et naturelles, de l'ordre du degré en dix ans au lieu d'un degré en un millénaire. Il est engendré par une augmentation importante, et surtout très rapide, de la teneur atmosphérique en gaz à effet de serre, gaz carbonique, méthane, oxyde nitreux, mais aussi chlorofluorocarbures d'origine entièrement anthropique. Un des problèmes que pose ce réchauffement est qu'il n'a aucune raison de s'arrêter, en effet, toutes les contre réactions qui concernent le climat sont positives, c'est-à-dire qu'elles amplifient les perturbations, du moins celles qui sont connues. En outre sa rapidité fait que les écosystèmes auront du mal à s'adapter, surtout les végétaux.

Mais, comme dans tous les problèmes de recherche, il reste forcément encore des inconnues, notamment le soleil (dont le rôle est souvent exagéré), les nuages et les aérosols qui font l'objet de recherches très importantes. Il est important de ne

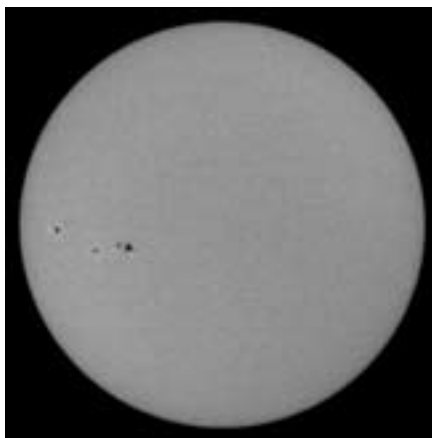


Image du soleil prise par le satellite SOHO de l'Agence spatiale européenne. Les taches sombres que l'on voit sur le soleil ont une température très faible par rapport au reste de celui-ci. Elles sont entourées de facules très brillantes et chaudes, ce qui fait que l'énergie émise par le soleil est plus forte lorsqu'il y a beaucoup de taches, ce qui n'est pas le cas ici. Le petit âge glaciaire correspond à une période où il y avait très peu, voir pas, de taches sur le soleil.
(Agence spatiale européenne- satellite SOHO)

négliger aucune piste pour s'approcher des certitudes d'un changement climatique que nous pouvons éviter. La différence entre la prévision du temps et la prévision climatique réside dans le fait que les résultats de la première ne permettent pas (localement diraient certains) aux hommes d'influer sur le temps qu'il fera alors qu'ils peuvent changer le climat global du futur.

C'est la première fois que l'homme est capable de créer un changement climatique dont beaucoup pensent qu'il vaudrait mieux l'éviter ou en limiter l'ampleur. ☆

Bibliographie

A. Fierro, 1991 : Histoire de la météorologie. Paris, Denoël, 315 p.

J-P. Javelle, M. Rochas, C. Pastre, M. Hontarrède, M. Beaurepaire et B. Jacomy, 2000 : La météorologie. Du baromètre au satellite. Lausanne, Paris, Delachaux et Niestlé, 170 p.

M. Rochas et J-P. Javelle, 1993 : La météorologie. La prévision numérique du temps et du climat. Paris, Syros, 262 p.

À la bibliothèque

du comité d'histoire, sur le thème **histoire** **du climat : mesure** **et prévisions ; effets** **et remèdes.**

Bibliographie établie par
Françoise Porchet, chargée d'études
documentaires

★ **Emmanuel Le Roy Ladurie**

Histoire humaine et comparée du climat :
canicules et glaciers (XIII^e-XVIII^e siècles)
Fayard, 2005. 739 p., bibliogr. ; ISBN
2.213.61921.2. SCH INH/153

★ **Revue de la Société météorologique
de France.** « La Météorologie » : spécial

80 ans, SMF - Météo-France, 2005
88 p., SCH ADM/G219

★ **Guillaume Sechet.** Quel temps !

Chronique de la météo de 1900 à nos
jours. Editions Hermé, 2004. 255 p. ;
ISBN 2-86665-395-5. SCH INH/141

★ **Michel Lang, Sylvie Brochot,
Denis Cœur, Robin Naudet**

Information historique et ingénierie
des risques naturels : l'Isère et le torrent
du Manival. CEMAGREF Editions, 2003
179 p. ; ISBN 2.85362.622.9
SCH TTP/A191

★ **Jocelyne Perard (dir.),**

Maryvonne Perrot (dir.). L'homme et
l'environnement. Histoire des grandes
peurs et géographie des catastrophes

Université de Bourgogne, 2003
309 p, réf, bibliogr. ; ISBN 2.906645.43.5
SCH AUH/U336

★ **Édgar Morin, Emmanuel Le Roy
Ladurie, Alain Corbin, Paul Chemetov,
Gérard Megie**

L'homme et l'environnement : quelle
histoire ? (conférences aux « Rendez-
vous de l'histoire », Blois, 2001)
Ed. Pleins Feux, 2002
154 p. ; ISBN 2-84729-002-8
SCH INH/152

★ **Maurice Champion**

Inondations (les) en France du VI^e siècle
à nos jours. CEMAGREF Editions, 2000
6 vol. (reprint de l'édition de 1858)
SCH TTP/A192

★ **Jean-Pierre Javelle, Michel Rochas,
Claude Pastre, Michel Hontarrede,
Michel Beaurepaire, Bruno Jacomy**

La météorologie : du baromètre au
satellite. Mesurer l'atmosphère et
prévoir le temps.
Delachaux et Niestlé - Météo-France
- Musée des Arts et métiers, 2000
169 p. ; ISBN 2-603-01188-X
SCH AU/U322

★ **René Favier,
Anne-Marie Granet-Abisset**

Histoire et mémoire des risques naturels
CNRS - MSH-Alpes, 2000
281 p. ; ISBN 2-914242-01-8
SCH AUH/U275

★ **Ministère de l'Équipement et du
Logement ; Direction départementale
de l'Équipement du Jura**
Soixante ans d'histoire pour déneiger

les voies de communication dans le
département du Jura (1900-1962)
Besançon : Ministère de l'Équipement
et du Logement / DDE 39, 1990.- 40 p.
(Bulletin de liaison du groupement des
chefs de parcs, n° 90/27)
SCH ADM/Mo72

★ **Etienne-Gérard Merlo**

Les crues et inondations en France
d'après les archives du CGPC. in Aperçu
sur les archives du CGPC
MELTT, 1996, pp. 35-45, 51
SCH INH/A005

★ **Michel Rochas, Jean-Pierre Javelle**

La météorologie : la prévision numérique
du temps et du climat
Syros/Alternatives - Météo-France, 1993
262 p. ; ISBN 2-86738-971-2
SCH AUH/U335

★ **Fanny Houdre, Marie-Pierre Nerard**

Historique : l'annonce des crues.
Histoire et évolution des services de
1847 à nos jours
Ministère de l'Aménagement du
territoire et de l'Environnement, 2001
17 p. + cartes, bibliogr.
SCH TTP/A125

Pour consulter ces ouvrages,
nous contacter : secrétariat du comité
d'histoire CGPC 7^e section
Tour Pascal B, pièce 19.29
92055 La Défense cedex

Tél. : 01 40 81 36 75 ou 36 83
comite.histoire@equipement.gouv.fr
<http://www.equipement.gouv.fr>
(rubrique : le ministère, son histoire)
SCH - FP 08/12/2005

La politique des villes nouvelles

De l'État aux collectivités locales (1965-2005)

Loïc Vadelorge, maître de conférences en histoire contemporaine,
Centre d'histoire culturelle des sociétés contemporaines, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines
loic.vadelorge@wanadoo.fr

L'achèvement du Programme interministériel d'Histoire et d'Évaluation des villes nouvelles (PHEVN), conduit par Jean-Eudes Roullier de 2001 à 2005 permet de faire le point sur les avancées récentes de l'histoire des villes nouvelles françaises.

Mettant clairement en avant le mot « histoire », ce programme a constitué une date importante dans l'historiographie des villes nouvelles¹. À l'exception notable d'un séminaire de l'Institut d'histoire du temps présent, organisé par l'historienne Danièle Voldman, à la fin des années 1980², les historiens s'étaient, jusqu'au lancement de ce programme, relativement peu intéressés aux villes nouvelles, territoires de prédilection de la recherche géographique³.

Le contexte semblait cependant favorable au lancement d'une initiative forte en direction des universitaires. D'une part, trois villes nouvelles – Évry, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines – quittaient leurs statut d'opération d'intérêt national entre 1998 et 2002, ce qui permettait de dire que les villes nouvelles entraient dans l'histoire ; d'autre part, l'histoire urbaine du contemporain semblait prendre son essor, à la suite de la publication de la thèse

de Danièle Voldman sur la Reconstruction, des premiers travaux d'Annie Fourcaut sur les grands ensembles et d'un appel à la recherche d'Antoine Prost⁴.

Après un temps d'hésitation épistémologique, pendant lequel les historiens conviés par Jean-Eudes Roullier s'interrogèrent sur le bien fondé d'une opération d'« histoire et d'évaluation », une grande enquête orale fut confiée à Sabine Effosse⁵, auteure d'une thèse remarquée sur le logement aidé⁶ et un séminaire de trois ans fut monté pour aborder la question des acteurs et des politiques publiques ayant conduit à la réalisation des villes nouvelles françaises. De fait, c'est les historiens qui entrèrent dans le sujet par son versant biographique, institutionnel et politique, laissant de côté l'histoire économique, sociale et financière des villes nouvelles. Malgré ces manques⁷, le PHEVN a constitué un moment important, tant pour la rencontre entre acteurs et chercheurs que pour les avancées concrètes sur l'histoire des villes nouvelles. Cette communication visera donc à établir l'état des lieux de la recherche historique sur le sujet, en empruntant comme il se doit, un fil chronologique.

¹ Cf. Loïc Vadelorge. « Les villes nouvelles de la région parisienne entre la mémoire et l'histoire », in Zaidman, Sylvie (dir.), *La région parisienne – Territoires et cultures. Lieux et repères, Séminaire d'études*, 2003, n° 9, DRAC Île de France/RATP/Conseil général de la Seine-Saint-Denis, p. 81-100 ; « Des villes sans histoire », *Ethnologie française*, 1, 2003, p. 21-30 ; « L'histoire des villes nouvelles est-elle l'affaire des historiens. Un état de la recherche », in Nicolas Buchoud (dir.), *Les dynamiques de la rénovation urbaine, du quartier à l'intercommunalité ? Le grand projet de ville des Pyramides à Evry, Paris, CERTU*, 2005, p. 98-105.

² Danièle Voldman (dir.), 1990, *Les origines des villes nouvelles de la région parisienne (1919-1969)*, *Les cahiers de l'I.H.T.P.*, 17, décembre 1990.

Un nouveau front urbain.

(Cergy-Pontoise (95), opération villes nouvelles ; MTETM/SG/SIC - 1974 photo Salesses)



Page 56

3 Pierre Merlin.

Les villes nouvelles en France.
Paris, PUF, 1991.

4 Danièle Voldman.

La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 : histoire d'une politique.
Paris : L'Harmattan, 1997 ;
Fourcort Annie et Paquot Thierry (dir), 2002, « Le grand ensemble, histoire et devenir », *Urbanisme*, janvier-février, 322, p. 35-88 ; Antoine Prost, « Une histoire urgente. Le temps présent des villes », *Vingtième siècle, revue d'histoire*, 64, octobre-décembre 1999, p. 121-126.

5 Sabine Effosse. *Acteurs et mémoire des villes nouvelles. Rapport sur la campagne d'archives orales menée auprès des acteurs de la genèse des villes nouvelles françaises*, 2 volumes, 2002-2005.

Les travaux menés par la Mission interministérielle d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, pendant cinq années, de 2001 à la fin de 2005, sous la direction de Jean-Eudes Roullier, ont abouti à la réunion d'une somme impressionnante d'informations et de réflexions, qui constituent un matériau scientifique sans égal pour appréhender cette expérience de l'aménagement des villes nouvelles qui a marqué la planification urbaine dans notre pays durant une trentaine d'années et dans laquelle l'Équipement s'est très fortement engagé de bout en bout. Une partie de cet héritage scientifique a été restitué au cours d'une importante série de colloques qui ont rassemblé les différentes catégories d'acteurs engagés dans la politique des villes nouvelles, praticiens, élus, responsables associatifs, etc.

Le comité d'histoire a voulu s'associer à ce temps de réflexion et de restitution de l'information ainsi réunie, en lui consacrant le 13 avril 2006 une de ses conférences annuelles, qui a également permis de rendre hommage à Jean-Eudes Roullier, tant pour son action à la tête de la Mission des villes nouvelles, que plus récemment avec la Mission d'histoire et d'évaluation. Le texte qui suit reprend cette conférence.

L'auteur, Loïc Vadelorge, est historien, maître de conférence au sein du centre d'histoire culturelle des sociétés contemporaines, à l'université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.

Il a joué un rôle important dans les travaux de la Mission d'histoire et d'évaluation, et est particulièrement représentatif du mouvement récent qui, après l'expression privilégiée des aménageurs, donne une place de plus en plus importante aux historiens.

I • LES VILLES NOUVELLES SONT-ELLES NÉES EN 1965 ?

1. Chronologie, mythe, histoire

Existe-t-il une année zéro des villes nouvelles ? Du point de vue purement événementiel, on peut toujours trouver des documents, permettant de dater avec précision l'acte de naissance des villes nouvelles. Ainsi du 26 novembre 64 (prise en considération par le gouvernement Pompidou du schéma directeur de la région parisienne), ou encore du 22 juin 1965 (publication de ce même SDAU), voire d'avril 1966 (lancement des premières missions d'études et d'aménagement), voire enfin du 10 juillet 1970 (vote de la loi Boscher consacrant le cadre administratif et politique des villes nouvelles). Tout ceci est juste, bien connu et constitue une chronologie désormais fixée.

Mais, l'histoire des villes nouvelles, depuis les travaux de Pierre Merlin, a retenu comme moment fondateur : juin 1965. Ce choix suggère déjà une interprétation de l'histoire des villes nouvelles. Elles auraient été voulues puis faites par une poignée d'hommes, un « commando » dirait Paul Delouvrier, leur « père », qui aurait réussi à inverser une tendance séculaire, celle de l'inertie des pouvoirs publics face à l'extension anarchique de la ville¹. Derrière l'évidence d'une chronologie se dessine ainsi un mythe, celui d'une décision fondatrice².

Cette explication ne satisfaisait pas les historiens. Ils reconnaissaient bien qu'il y avait eu un avant et un après Delouvrier. Ils acceptaient volontiers la comparaison entre le baron Haussmann et le délégué général du

District de la région parisienne, « Haussmann des faubourgs »³ ou des banlieues. Ils reconnaissaient aussi l'esprit de mission qui animait les équipes de travail (IAURP puis MEAVN et EPAVN) autour de Paul Delouvrier, mais ils souhaitaient re-contextualiser tout cela pour échapper à la vision univoque des acteurs.

2. L'Haussmann des faubourgs

Pour les historiens, et ce fut là un des premiers acquis de la Mission Roullier, il fallait remonter en amont le temps de la décision. Paul Delouvrier n'arrive qu'en 1961 à la tête du District de la région parisienne, de toute évidence sans connaître beaucoup de choses sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Il est passé auparavant par la CECA et l'Algérie et a géré difficilement d'ailleurs, d'autres dossiers. Il faut sans doute considérer la célèbre petite phrase de De Gaulle : « Delouvrier, mettez-moi de l'ordre dans ce bordel ! » – comme apocryphe, sa fonction étant pour l'essentiel de forger la légende – très gaulliste – du recours à un homme providentiel⁴.

A l'origine, la mission de Paul Delouvrier n'est pas de faire des villes nouvelles mais d'appliquer le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la région parisienne (PADOG), approuvé en 1960 et qui n'est qu'une nouvelle mouture des plans d'aménagement de la région parisienne, dont les premières versions remontent aux années 1920 (CSARP, Plan Prost)⁵. Dans ce PADOG, de nombreuses thématiques du SDAU sont déjà présentes : nécessité de l'équipement de la région parisienne, nécessité de créer des centres restructurateurs pour la banlieue, nécessité de développer les transports, en particulier un TER.

Page 56

⁶ Sabine Effosse. *L'invention du logement aidé en France L'immobilier au temps des Trente Glorieuses Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2003.*

⁷ On n'a pas travaillé en particulier sur la question essentielle des zones d'aménagement différé, qui furent le levier foncier des villes nouvelles, tout comme la ligne budgétaire réservée fut leur levier financier.

Page 58

¹ Voir Roselyne Chenu. *Paul Delouvrier ou la Passion d'agir, Paris, Ed. du Seuil, L'Histoire immédiate, 1994.*

² Lucien Sfez. *Critique de la décision, Armand Colin-Fondation nationale des Sciences politiques, 1973.*

³ Jean-Paul Lacaze. « Haussmann, tel qu'en lui-même enfin. Le bluff et le talent », *La Jaune et la Rouge*, août-septembre 2001, p. 27-33. Voir en particulier : « Haussmann, Delouvrier...même combat ».

⁴ Voir notre analyse de cette phrase de légende dans Loïc Vadelorge. « Mémoire et histoire. Les villes nouvelles françaises », *Annales de la Recherche urbaine*, 98, 2005, p. 7-14.

⁵ Annie Fourcaut. *La banlieue en morceaux. Paris : Créaphis, 2000.*

C'est dire que les problèmes auxquels Delouvrier et son équipe vont répondre à partir de 1962-63, sont déjà connus et identifiés par l'administration. Ils sont doubles : un problème de logement, endémique depuis la III^e République et global : logement social mais aussi logement pour les classes moyennes. Un problème d'aménagement des zones urbaines en expansion : région parisienne au premier chef mais aussi grandes villes de province comme Lyon, Lille, Marseille et secondairement des agglomérations moyennes. Les travaux des historiens, Danièle Voldman et Rémi Baudouin font remonter la prise en compte de ces problématiques par l'administration à la création de la DGEN (régime de Vichy) et du MRU (Reconstruction). L'intérêt que l'État accorde sous la IV^e République à l'aménagement du territoire (loi de 1954 sur les SEM et les EPA), l'investissement direct à La Défense (premier EPA créé en 1958) montrent que non seulement les idées sont antérieures à Delouvrier, mais aussi que certaines actions fortes sont engagées.

Reste que ce volontarisme va être incontestablement accentué par le changement de régime. L'heure est culturellement à une intervention forte de l'État. La crise algérienne, qui connaît un apogée avec le putsch en 1961, légitime un État fort et les pleins pouvoirs. Michel Debré, partisan depuis la Résistance de ce poids de l'État, va concevoir pour la région parisienne un outil de développement et d'aménagement : le District¹. Dans sa version initiale, celle de 1959, qui suscitera une fronde des élus parisiens, le District aurait pu être un établissement public aménageur de villes nouvelles. Les sites à urbaniser en priorité sont identifiés et en partie d'ailleurs déjà lancés : Créteil, Bobigny, Orsay, Massy-Palaiseau... En 1960 est créé l'IAURP, organisme d'études et de recherches, qui sera le lieu de conception des villes nouvelles. La pensée du géographe franco-américain Jean Gottmann touche alors

la France. Il appartient aux géographes de devenir des acteurs de l'aménagement du territoire et de ne plus se contenter de décrire l'occupation des sols par l'homme. La thèse de Jean Bastié, soutenue en 1964 est un point de départ autant qu'un point d'arrivée à cet égard². On y trouve le constat des dysfonctionnements de la grande ville, mais on n'y parle pas encore des villes nouvelles.

3. Une révolution copernicienne logique

Ce qui en revanche est différent c'est la conception du rééquilibrage, qu'on appelle décentralisation sous la IV^e République. Sous l'influence des géographes et notamment de Jean-François Gravier³ et de Pierre George, les décideurs souhaitent rééquilibrer la géographie économique française et freiner le développement de la région parisienne. La conception dominante est malthusienne et Delouvrier l'adoptera à son arrivée à la tête du District. C'est cette conception qui conduira en 1963 à la création de la DATAR, confiée à Olivier Guichard, grand baron du gaullisme. La DATAR sera la matrice des quatre villes nouvelles de province (Le Vaudreuil, L'Isle d'Abeau, Lille-Est, Les Rives de l'Etang-de-Berre), pour lesquelles Paul Delouvrier aura peu d'influence, à l'exception de celle du Vaudreuil.

Pour la région parisienne, la grande révolution, c'est le renversement copernicien de 1964-65, que Delouvrier décrit en se l'attribuant dans ses mémoires. A partir d'une projection de longue durée – la croissance démographique jusqu'à l'an 2000 – l'équipe de l'IAURP démontre que l'urbanisme francilien va exploser, la région pouvant atteindre 14 millions d'habitants. Partant d'une analyse des pratiques de dérogations en cours au District, Delouvrier suggère alors d'accepter le développement et de l'encadrer

¹ *L'aménagement de la région parisienne (1961-1969). Le témoignage de Paul Delouvrier accompagné par un entretien avec Michel Debré, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, PHEVN, 2003.*

² *Jean Bastié. La croissance de la banlieue parisienne, Paris, PUF, 1964.*

³ *Jean-François Gravier. Paris et le désert français, 1947.*

de deux manières complémentaires : les axes directeurs tangentiels à la capitale, qui seront un échec quasi-total, et les centres urbains restructurateurs qu'on appellera les villes nouvelles. Il propose 8 sites : Beauchamp dans la vallée de Montmorency, Mantes, Trappes-Est plus les cinq autres, qui seront réalisées : Marne-la-Vallée, Évry, Melun-Sénart, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces axes et ces villes nouvelles ne sont sans doute pas l'essentiel de l'apport de Delouvrier à l'aménagement de la région parisienne. La réforme administrative qu'il suggère et obtient en 1966 : création des nouveaux départements mis en place en 1968, le réseau autoroutier sur trois rocades (périphérique, A-86, rocade de grande banlieue), le RER, font aussi partie du plan et seront de puissants appuis pour les aménageurs des villes nouvelles de la région parisienne.

Le véritable apport est sans doute d'avoir réussi à lancer la machine là où les autres (en particulier Pierre Sudreau) avaient échoué. Comment expliquer la réussite ? D'abord par le poids des hommes et de leurs fortes personnalités : Paul Delouvrier, Jean Millier, Serge Goldberg, Jean-Eudes Roullier. Ces personnalités convaincues étaient aussi militantes (Club Jean Moulin) et partisans d'une intervention rapide de l'État central, qui devait contourner les pesanteurs locales pour moderniser le pays. Le rôle de Georges Pompidou, chef de gouvernement de 1962 à 1968 ne doit pas être négligé non plus. Il ne fût pas un ardent défenseur des villes nouvelles à l'évidence, mais il fut partisan de la transformation rapide de la France (impératif industriel, Politique agricole commune) dont il ne pouvait ignorer les conséquences en terme de migrations de populations. Il n'était pas, par ailleurs, élu local, à la différence d'un Olivier Guichard (patron de la DATAR), ce qui signifie qu'il était moins soucieux que d'autres des réactions très hostiles du terrain, tant du côté

de la gauche communiste dont on attaquait le bastion (banlieue rouge), que du côté des gaullistes.

II • DE LA DÉCISION À LA PROGRAMMATION (1964-1970)

Une seconde question consiste à comprendre comment on est passé de la décision de principe (1964-1966) à la programmation des villes nouvelles, qui aboutit en 1969-1970 à ne retenir que neuf sites dont cinq en région parisienne.

1. La part du contexte

On a jusqu'alors essentiellement interprété ce moment clé comme une simple étape de la création des villes nouvelles. Plusieurs facteurs incitaient à cette interprétation. Les Missions d'études des années 1966-1969 se transformaient la plupart du temps en établissements publics sans grand changement dans les années 1969-1970. Le volontarisme initial était confirmé par la loi Boscher du 10 juillet 1970. Cette vision déterministe des villes nouvelles contribue à en faire un hors champ de l'histoire urbaine des années 1960-1970 et est rejetée assez largement par les historiens à la suite des travaux du PHEVN.

On insistera tout d'abord sur le contexte politique de cette séquence, particulièrement complexe. La crise de Mai 1968, le référendum d'avril 1969 sur la régionalisation, la démission de De Gaulle, les élections présidentielles de 1969, la formation du gouvernement de Jacques Chaban-Delmas et son programme de

Page 61

⁶ Michel Carmona. *Le Grand Paris, Paris, Gyrotype, 1979.*
Laurent Zylberberg. *De la région de Paris à l'Île de France, construction d'un espace politique, Thèse de doctorat de l'IEP Paris, 1992, dactyl.*

⁷ Loïc Vadelorge (dir). *Gouverner les villes nouvelles. L'État et les collectivités locales (1960-2005), Paris, Manuscrit.com, collection Manuscrit Université, 2005.*

⁸ Guigueno, Vincent, « Un objet en quête de territoire : l'aérotrein de Jean Bertin et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise », in Vadelorge, Loïc (dir), *Habiter les villes nouvelles, Manuscrit.com, 2006. site web : manuscrit.com.*

⁹ Loïc Vadelorge (dir). *L'action culturelle dans les villes nouvelles, Paris, La Documentation française, Comité d'histoire du ministère de la Culture, Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, 2005.*

¹ Voir les témoignages de Sylvia Ostrowsky et Pierre Merlin dans Loïc Vadelorge (dir). *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, Paris, Manuscrit.com, collection Manuscrit Université, 2004. Site web : manuscrit.com.

² Henri Lefebvre. *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968.

³ Jean-Louis Violeau. *Les architectes et Mai 68*, Paris, Editions recherches, 2005.

⁴ Serge Goldberg, est revenu sur ce point à la suite de la conférence du 13 avril 2006. Selon lui, André Mignot n'aurait guère fait obstruction au développement de la ville nouvelle. Les vrais problèmes seraient venus des propriétaires fonciers et de la préfecture. L'une des difficultés de l'histoire sur ce point est d'évaluer le poids réel du discours politique. Celui d'André Mignot, comme celui des élus communistes est très nettement opposé à la création des villes nouvelles. Reste à savoir si les actes politiques sont en accord avec les discours. Selon Serge Goldberg et Jean-Eudes Roullier, les discours sont des écrans dissimulant des accords de principe.

⁵ Loïc Vadelorge et Cécile-Anne Sibout (dir). « Val de Reuil : Jeunesse d'une ville nouvelle », *Etudes normandes*, 2, 2004.

Nouvelle société, forment autant de facteurs extérieurs aux villes nouvelles qui influent pourtant fortement sur elles. Reprenons les dans l'ordre.

La crise de Mai 68 est vécue de manière forte dans les missions et à l'IAURP¹. Les techniciens font grève et réclament une autre manière de produire la ville. Ils sont sensibles aux thèses d'Henri Lefebvre qui proclame le droit à la ville². C'est là sans doute que se casse définitivement le modèle des grands ensembles et de l'architecte en chef. Les équipes d'aménagement des villes nouvelles seront pluridisciplinaires et théoriques (Le Vaudreuil), belle illustration du Mai 68 des architectes³.

Le référendum d'avril 1969 replace au cœur du débat politique la décentralisation et l'échelle régionale. Malgré le rejet, ce référendum sera à l'origine d'une réforme importante, celle des établissements publics régionaux de 1972. Sans attendre ces réformes, qui tarderont parfois à se mettre en œuvre (la région Ile de France n'est créée qu'en 1976), les instances de décisions régionales se font plus pressantes à l'encontre des villes nouvelles. Les élus départementaux jouent un rôle clé dans la définition des périmètres (Cergy-Pontoise et Évry, Saint-Quentin-en-Yvelines avec André Mignot, député maire de Versailles⁴) et dans la conception des villes nouvelles comme simples opérations d'intérêt national (c'est-à-dire relevant exclusivement de l'État : ainsi de l'attitude hostile de Jean Lecanuet pour le Vaudreuil⁵).

La démission de De Gaulle et les élections de 1969 jouent également un rôle clé. C'est la fin du gaullisme épique et l'entrée dans le gaullisme réaliste et pragmatique de Pompidou. Qui dit pragmatisme dit de « ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier ». Pourquoi choisir entre l'optique dirigiste de Delouvrier et

l'optique libérale d'Albin Chalandon⁶, ministre de l'Équipement ? Les termes du débat, posés dès 1966-1967 (village-expo, inauguration par Pisani d'Évry) sont tranchés en 1969 par le départ de Delouvrier et la révision à la baisse du SDAU, qui forme une victoire de Chalandon. Ils sont aussi tranchés par la création du Groupe central des villes nouvelles⁷, qui signifie le maintien de l'opération et sa « recentralisation » puisque Jean-Eudes Roullier et Guy Salmon Legagneur auront un regard sur l'ensemble des neuf villes nouvelles.

La Nouvelle société de Jacques Chaban-Delmas enfin, aura des conséquences tout aussi directes sur le destin des villes nouvelles qui vont faire office, grâce à la conviction de Jean-Eudes Roullier, de véritables laboratoires de l'innovation sociale. Car si certains projets futuristes comme l'aérotrain de Jacques Bertin qui devait relier Cergy et La Défense vont échouer⁸, de nombreuses expériences socio-culturelles sont bien lancées : équipements intégrés, centres de la petite enfance, locaux collectifs résidentiels, art urbain intégré aux programmes d'architecture, etc. La journée d'études sur l'action culturelle dans les villes nouvelles⁹ a permis de restituer l'importance des réseaux : Éducation nationale (Raymond Mallerin et les Heures claires aux Rives de l'Étang de Berre, Augustin Girard et la pré-animation culturelle, etc.)

2. Des contraintes réelles

Les historiens ne se sont pas contentés d'éclairer le contexte de la période de décision. Ils ont aussi tenté de montrer qu'elle était spécifique. Les lettres de mission adressées aux directeurs des MEAVN frappent par leur caractère très général. Les directeurs ont les coudées franches et pourront passer auprès des élus locaux, comme Bernard Hugo à Trappes, pour des proconsuls. En réalité,

ces proconsuls sont des colosses aux pieds d'argile, comme l'expliqueront bien les carnets de Bernard Hirsch. L'État donne certes des moyens (ligne budgétaire 65-01 d'aide aux villes nouvelles, créée dès 1966), mais n'envisage à aucun moment de construire par lui-même. Il faut donc vendre la ville à des promoteurs qui sont loin d'accepter les contraintes de l'urbanisme d'État. À Elancourt-Maurepas avec Jacques Riboud¹ comme à Cergy-Pontoise, la promotion privée investit la périphérie du périmètre de la ville nouvelle. De même, attirer les entreprises comme 3M à Cergy Pontoise ou l'Institut Pasteur au Vaudreuil suppose un travail patient et délicat qui mobilise très tôt les directeurs.

Par ailleurs, l'État a commis l'erreur de lancer les études avant de définir le cadre juridique des villes nouvelles. Il n'a pas les moyens juridiques de construire ces villes, les collectivités locales restant constitutionnellement les seules maîtresses d'ouvrage possibles. C'est une loi de 1954 (IV^e République) qui définit les possibles (SEM ou EPA). Delouvrier et son équipe auraient sans doute rêvé de retrancher le territoire des villes nouvelles des communes concernées. On aurait ainsi formé un ensemble urbain, embryon d'une future nouvelle commune. Ce projet séduit les spécialistes de droit administratif qui depuis 1959 (création des SIVOM) cherchent à relancer le débat séculaire sur l'intercommunalité en France (communautés urbaines de 1965). Le ministère de l'Intérieur planche sur le sujet, mais l'Association des maires de France s'y oppose. Sous l'impulsion du gaulliste Michel Boscher, gaulliste et pourtant partisan de la ville nouvelle d'Évry dont il était maire, une proposition de loi est déposée dès 1968. La création d'une structure complexe de coopération intercommunale (Syndicat communautaire d'agglomération ou SCA) gèrera la majorité des villes nouvelles, interdisant à terme la fusion dont avaient rêvé les décideurs².

Ces élus locaux sont bien présents dès l'origine, et mobilisés pour garder tant que faire se peut le contrôle de ce qui va se passer. Ils le font à partir des villes existantes : Melun, Versailles, Trappes, Pontoise, Évry. Les métropoles voisines, Lyon, Marseille, Rouen, Lille jouent aussi un rôle clé. C'est dire que la séquence 1966-1972 est particulièrement intéressante à revisiter.

3. Des projets d'échelle variable

Dernière chose mise en évidence, le fait que le périmètre d'étude des MEAVN était très différent et beaucoup plus étendu que ne le seront les EPA. Tout se passe comme si la mission de départ relevait moins de l'urbanisme que de l'aménagement du territoire. L'échelle est régionale et suppose de penser plusieurs centres. On pense à l'échelle de la Basse Seine, du grand Lyon ou de l'axe Orsay-Saint-Quentin et non à celle du Vaudreuil, de l'Isle d'Abeau ou de Elancourt-Maurepas. De nombreux chercheurs montrent que ces projets vastes sont aujourd'hui ressortis des cartons par les prospectivistes des ex-villes nouvelles (exemple de l'Observatoire de la Ville à St Quentin ou de l'Isle d'Abeau) signe de leur caractère exploratoire en 1969-1970³. Dans cet esprit, on insistera sur le caractère très géographique du travail des Missions, ce qui conduit à territorialiser le projet beaucoup plus tôt qu'on ne l'a dit.

Avant le PHEVN, on était persuadé que les villes nouvelles avaient été des projets nationaux jusqu'aux années Mitterrand, puis qu'elles avaient été transférées aux élus. Depuis, on met l'accent sur la spécificité précoce de chacun des sites. À côté des centralités entraînées par la création de nouvelles préfectures comme Évry ou Cergy, voire le germe de ville du Vaudreuil, combien de cas à part, éclatés sur plusieurs quartiers comme Saint-Quentin, Sénart, Marne La Vallée ou les Rives de l'Étang-de-Berre ?



Construction du nouveau centre administratif. (Cergy-Pontoise, opération villes nouvelles MTETM/SG/SIC - 1974 photo Salsse)

¹ Voir Jean-Dominique Gladieu. « La Verrière-Maurepas. L'urbanisme provincial selon Jacques Riboud » dans Pascal Mory et Anne Debarre (dir.). *Habiter à Saint-Quentin-en-Yvelines. Entre utopie et tradition*, Somogy-Éditions d'art, 2002, p. 46-49.

² Frédéric Theule. « La loi Boscher du 10 juillet 1970 ou la porte étroite », in Loïc Vadelorge (dir.). *Éléments pour une histoire des villes nouvelles, Paris*, Manuscrit Université, 2004, p. 145-164.

³ Voir les contributions de Stéphane Rabilloud et de Marie-Clothilde Meillerand dans *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, op.cit.



III • DES VILLES SUR LES RAILS : LES ANNÉES 1970

Les EPA, décidés à partir du gouvernement de Maurice Couve de Murville (août 1968) prennent plusieurs années à se mettre en place, d'avril 1969 (Évry, Cergy, Lille-Est) à octobre 73 (Sénart). Les SCA, sont encore plus longs à être créés, de août 1972 (Cergy) à mars 73 (Évry et Sénart).

1. Villes spontanées ou villes programmées ?

La ville, elle, n'attend pas et tandis que se mettent en place les structures d'encadrement, les lotissements poussent. Pour la seule région parisienne, la population des cinq villes nouvelles passe de 180 000 habitants (recensement de 68) à 280 000 habitants (recensement de 1975) puis à 450 000 habitants (recensement de 1982). Le taux de croissance annuel est de 6,7 %, trois fois plus qu'en grande couronne et neuf fois plus qu'en Ile de France à la même époque¹. Alors que les villes nouvelles franciliennes représentaient 6,3 % de la population de la grande couronne en 1968, elles atteignent 11 % en 1982. L'histoire sociale de ce peuplement reste à faire. Ce n'était pas l'objet de la Mission HEVN qui a confié les études démographiques à l'INSEE dans la perspective nette d'évaluer les tendances récentes.

L'histoire proprement dite en est restée à celle des aménageurs et des problèmes qu'ils rencontraient. L'une des questions qui reste ouverte est celle de leur capacité d'anticipation. Les témoignages recueillis lors des tables-rondes ont tous insisté sur le souci de qualité

urbanistique, sur la différence affichée avec les grands ensembles, tant au niveau de l'urbanisme que de la qualité architecturale. A en croire les aménageurs, les équipements (commerces, écoles, centres sociaux et médicaux) auraient été construits avant l'arrivée des habitants. Les Cahiers de l'IAURP, qui décrivent chacune des villes nouvelles entre 1969 et 1972, confirment le discours des aménageurs en centrant leurs analyses urbanistique sur la notion clé d'équipement. Les historiens restent cependant sceptiques. D'une part cette notion d'équipement n'est pas née avec les villes nouvelles mais avec les ZUP (1958), confirmées par les ZAC de la loi Pisani (1967). Des études récentes sur l'histoire des MJC² et des centres sociaux³, nos travaux en cours sur la CDC montrent que des réalisations notables existent dans les grands ensembles dès la première moitié des années 1960. Par ailleurs, les archives associatives des villes nouvelles nous montrent que les premiers habitants réclament des équipements notamment pour la petite enfance et les transports en commun. C'est dire que l'opposition binaire entre grand ensemble et ville nouvelle mérite d'être nuancée. Comme les grands ensembles, les villes nouvelles ont été des chantiers de longue durée et non des programmes achevés et paysagés...

2. Des villes innovantes

Cette opposition entre grands ensembles et villes nouvelles est l'un des thèmes majeurs pour les témoins. Au niveau des EPA comme au niveau du SGVN, on a pris soin de fabriquer des villes de qualité, par opposition au monolithisme des grands ensembles. Mais là encore, les historiens tendent à nuancer le discours. D'une part le basculement de la quantité vers la qualité se situe à une autre échelle, à partir de la fameuse circulaire Guichard (1973) qui met un terme aux barres et aux tours. D'autre part, des réflexions pionnières comme celles

¹ *Les villes nouvelles. Atlas statistique 1968-1999, Paris, Ministère de l'Équipement, Programme HEVN, INSEE, décembre 2004.*

² *Laurent Besse. Histoire des MJC 1959-1981, De l'été des blousons noirs à l'été des Minguettes, Presses universitaires de Rennes, 2006 [à paraître]. Condensé d'une thèse d'histoire soutenue sous la direction d'Antoine Prost, université de Paris I, 2004.*

³ *Dominique Dessertine, Durand Robert, Jacques Eloy, Mathias Gardet, Yannick Marec, Françoise Tetard. Les centres sociaux 1880-1980, une résolution locale de la question sociale. Villeneuve d'Ascq, PU du Septentrion, 2004.*

de la Commission Habitat et Vie sociale qui se structure de 1971 à 1977 montrent qu'on s'intéresse aussi ailleurs aux liens sociaux. Enfin, les villes nouvelles puiseront nombre de leurs conceptions dans des expériences urbaines moins portées par l'État (Grenoble, Toulouse le Mirail). Ce qui reste vrai en revanche, c'est la capacité qu'ont eu les villes nouvelles à attirer un certain nombre d'innovations. Le PHEVN a permis d'expliquer les conditions de cette polarisation.

Le SGVN, peuplé de fonctionnaires atypiques et curieux à joué le rôle d'un camp de base, attirant vers les villes nouvelles, toute une série de personnes, de projets et de crédits qu'il recyclait derrière la mythologie des « villes innovantes ». Un certain nombre d'architectes militants de Mai 68 ont ainsi fait leurs premières armes en villes nouvelles avant de devenir des personnalités établies dans les années 1980 : Antoine Grumbach, Christian de Porzamparc, Michel Macary, Pierre Riboulet, etc. On aurait bien de la peine cependant à dessiner un « style villes nouvelles » à partir de leurs créations. D'autant qu'à cette génération s'est ajoutée celle des post-modernes comme Bofill ou Nunez qui ne partageaient pas les mêmes conceptions de la ville. Les villes nouvelles se sont construites au fil des opportunités. Malgré l'ampleur des études initiales, force est de constater qu'elles n'ont pas progressé de manière linéaire, continue et cohérente mais au contraire de manière pragmatique, heurtée et dans la discontinuité. L'échelle pertinente pour en analyser le sens urbanistique est celle du quartier bien plus que de l'agglomération. D'où les critiques de certains à leur égard, à l'instar d'Eugène Claudius Petit en 1969 ou de Françoise Choay dans les années 1980.



3. Des villes pragmatiques

Comment rendre compte de ce pragmatisme ? Sans doute en le reliant une fois encore au contexte. On a sans doute trop dit que les villes nouvelles incarnaient l'esprit post-68 dans la ville. Pourquoi ne pas aussi convenir qu'elles incarnent la ville de la fin des Trente Glorieuses, qui change d'échelle par rapport aux programmes des années 1950 ? Le septennat giscardien mérite ici une attention toute particulière. Jamais sans doute au cours de leurs histoire de quarante ans, les villes nouvelles n'ont été aussi menacées, pas même à l'époque de la rivalité entre Chalandon et Delouvrier. Le nouveau président de la République, libéral convaincu, n'est pas seulement hostile à l'idée d'un urbanisme d'État. Il est aussi convaincu que la France doit avoir une politique urbaine à la mesure de sa place internationale, c'est-à-dire moyenne. Dans Démocratie française,

De nouvelles formes architecturales. (Cergy-Pontoise, opération villes nouvelles ; MTETM/SG/SIC - 1974 photo Salesses)

qu'il publie en 1976, il fait l'éloge des villes moyennes et retrouve les accents malthusiens des années 1950. La grande ville est pour lui source de problèmes sociaux, culturels et politiques. S'il n'arrête pas les villes nouvelles, c'est qu'elles sont trop engagées pour l'être et c'est sous la condition expresse qu'elles s'achèveront rapidement. Dès 1977, le SGVN prépare une réforme de la loi Boscher censée redonner les villes nouvelles à leurs élus.

Paradoxalement et même si elles font le dos rond, les villes nouvelles sauront tirer partie de la période. Révisées à la baisse de manière draconienne, elles deviendront les fers de lance de la qualité de ville que tous appellent de leur vœux. Intégration de l'art urbain, espaces verts paysagers, souci de l'environnement, mise en avant de l'eau (bassins de retenue, parcours liquides, fontaines publiques) conjugaison de la ville et de la campagne deviennent des thèmes porteurs, lors même qu'on parlait, quelques années auparavant de cités de 500 000 à 1 million d'habitants ! Dans le même ordre d'idées, on travaille à la mixité sociale. Des groupes de travail se réunissent en 1975 pour favoriser l'intégration des immigrés qui construisent la ville ! Dix ans avant SOS Racisme et la poussée du Front national !

4. Génération 1977

À une autre échelle, ces années 1970 sont aussi celles d'un passage de témoin entre deux générations politiques. Alors que la petite couronne était devenue dans les années 1920, le fief du parti communiste, les villes nouvelles de la grande couronne vont devenir celles du parti socialiste. Au colloque d'Évry en 1976, sous l'impulsion de Jacques Guyard, les socialistes des villes nouvelles comprennent l'enjeu de leur conquête. Les militants présents à ce colloque vont tous devenir élus aux municipales de 1977. Le PHEVN a permis de recueillir un grand nombre de témoignages¹ et de travailler sur

les archives de certaines communes. Au-delà de l'image d'Épinal d'une maturation politique, force est de constater que les choses basculent partout ou presque entre 1977 et 1983. C'est d'ailleurs sans doute moins en raison de la stratégie socialiste, parfois compliquée par une belle résistance du parti communiste, que de l'aspiration générale à une démocratie locale. Le cas de Montigny le Bretonneux, conquise par l'UDF Nicolas About, qui la conservera jusqu'en 2003, témoigne que les classes moyennes qui s'établissent dans les villes nouvelles ne sont pas toutes les pionniers « gauchistes » que la sociologie renvoie dans ses études.

Cette génération d'élus fait beaucoup évoluer les villes nouvelles, en faisant pression sur les EPA pour devenir acteurs à part entière des décisions urbaines. Dès 1978-1979, le cadre de la loi Boscher n'est plus respecté. Les archives locales montrent que les aménageurs ne négocient plus uniquement avec les SCA seuls compétents en Zones d'agglomération nouvelle (ZAN) mais avec les maires, qui imposent des changements de programme, jouent sur les plafonds légaux de densité et modèlent jusqu'à la sociologie de leurs villes.

5. Le secteur associatif

Ces maires s'appuient dans un premier temps sur un réseau associatif particulièrement développé et actif. Rien d'original ici, les villes nouvelles reproduisant certaines des luttes urbaines des années 1970 : lutte contre les malfaçons, syndicats de copropriété, comités de quartier. Certes la politisation est au rendez-vous de ces associations, qui confondent allègrement terrain local et politique générale. On est au temps du Programme commun de gouvernement (1972) et dans le contexte de la victoire de la gauche, à portée de main en 1974, retardée en 1978 et finalement obtenue en 1981. Mais la lecture politique du mouvement associatif n'en épuise pas le sens².

¹ Jacques Guyard. *Évry. Ville nouvelle 1960-2003. La troisième banlieue. Évry, Espaces Sud, 2003 ; et Michel Mottez. Carnets de campagne. Évry 1965-2007, Paris, L'Harmattan, 2002.*

² Claire Brossaud. *Le Vaudreuil. Ville Nouvelle (Val-de-Reuil) et son imaginaire bâtisseur. Identification d'un champ autour d'une ville, Paris, L'Harmattan, 2003.*

Le socio-culturel est largement développé, tant les besoins des parents (crèches, centres aérés, MJC) sont cruciaux. C'est ce mouvement associatif qui réalise à la charnière des années 1970 et 1980 l'appropriation des villes nouvelles par leurs habitants. Ni les aménageurs, qui avaient tenté de développer les ateliers populaires d'urbanisme, ni les élus, n'ont fait autant pour la réussite sociale des villes nouvelles que ces mouvements associatifs, même si ces derniers les ont très largement encouragés. La fête d'une rue (rue Grande à Val de Reuil) ou d'une ville (Carnaval des Ténèbres à SQY) permet de sceller sinon les habitants entre eux, du moins leurs souvenirs. A terme, cette festivité fera office de moment fondateur. La ville nouvelle existe parce qu'elle a existé concrètement. A en croire les principaux militants, l'histoire pourrait s'arrêter là.

IV • LA NORMALISATION

Une longue séquence historique s'ouvre alors, qui court des années 1980 à la fin des années 1990. Ce temps est moins familier aux historiens, qui par définition préfèrent l'histoire du temps présent (1945-1980) à l'histoire immédiate (1980-2006). Les séminaires de la Mission Roullier ont cependant permis de proposer quelques pistes de recherches pour l'avenir. Très longtemps en effet on limitait la période des vingt dernières années à l'histoire de la prise de pouvoir par les élus et à la lente transmission de témoin entre les EPA et les maires. C'est encore cette vision des choses qui influence l'exposition de l'écomusée de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1998¹. Le moment clé est la « bataille pour le centre en 1981-82 », contemporaine de la victoire socialiste du printemps 1981.

1. La fausse rupture de la décentralisation

Cette interprétation nous paraît aujourd'hui devoir être au moins nuancée. Elle néglige le poids des élus locaux avant 1977 et elle donne trop d'importance au parti socialiste en négligeant le rôle d'autres partis comme l'UDF ou le parti communiste qui restent actifs tout au long de la période. Trappes reste communiste jusqu'en 2001 par exemple. Cette interprétation survalorise également le rôle de la décentralisation, lors même que la loi Defferre ne s'applique pas aux villes nouvelles. Les travaux de Frédéric Theulé sur les origines de la loi Rocard, qui en 1983², démontrent que la loi confirme le caractère exceptionnel des opérations d'intérêt national que restent les villes nouvelles dans les années 1980. Les villes nouvelles restent « hors champ », même si on supprime certaines dispositions de la loi Boscher, comme la distinction entre ZAN et hors-ZAN, devenue avec le temps ingérable. De surcroît, si le texte donne en théorie entière liberté aux communes de se retirer du dispositif villes nouvelles, en réalité, les préfets pèseront de tout leur poids, pour qu'un équilibre économique viable (celui de la taxe professionnelle) soit conservé. Au besoin, on procèdera à des redécoupages de cartes communales comme à Maurepas. Les villes nouvelles confirment ce que les chercheurs savent de la loi Defferre. Qu'elle est plus un symbole qu'un changement majeur dans les procédures de gouvernement des villes.

2. Les villes nouvelles à l'heure de la crise

Au-delà de cette re-contextualisation du politique, force aussi est de s'interroger sur les raisons qui font que les villes nouvelles

¹ Jean-Dominique Gladieu. « La ville n'est pas un long fleuve tranquille. Le conflit politique autour de la mission cœur de ville » in *Un centre pour la ville nouvelle. Catalogue de l'exposition « Le centre, vous y êtes », Ecomusée de Saint-Quentin-en-Yvelines, 1998, pages 62-79.*

² Frédéric Theulé. « La loi Rocard du 13 juillet 1983 : loi d'aménagement, loi militante ou loi d'élus ? », in *Gouverner les villes nouvelles, op. cit., p. 271-296.*

¹ *Loïc Vadelorge. « Ville nouvelle et patrimoine : l'exemple de Saint-Quentin-en-Yvelines », in Vadelorge, Loïc et Poirrier, Philippe (dir), Pour une histoire des politiques du patrimoine, Paris, La Documentation française/Ministère de la Culture, Comité d'Histoire, 2003, p. 553-572.*

² *Sophie Braem, Christophe Robert, Anne Sauvyre et Didier Vanoni. Identités, représentations collectives et gouvernance urbaine dans les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, Paris, FORS-Recherche sociale, 2002.*

³ *En cours de publication, dans la revue Histoire urbaine de la Société d'histoire urbaine.*

⁴ *Nicolas Buchoud (dir.). Les dynamiques de la rénovation urbaine, du quartier à l'intercommunalité ? Le grand projet de ville des Pyramides à Evry, Paris, CERTU, 2005.*

⁵ *Caroline De Saint-Pierre. La fabrication plurielle de la Ville. Décideurs et citoyens à Cergy-Pontoise 1990-2000, Paris, Créaphis, 2002.*

se prolongent au-delà de la période de 25 ans qu'on leur avait assignée dans les années 1960. Pourquoi ne pas fermer les EPA en 1990 ? Jacques Guyard, dans son livre sur Évry donne une raison à ce retard : la faillite potentielle des EPA, qui n'arrivent pas à se sortir du ralentissement de la croissance économique et urbaine des années 1980 et du début des années 1990. De fait, le taux de croissance des villes nouvelles se ralentit. Il n'est plus que de 4,7 % l'an en moyenne et connaît au cours des années 1990 un certain fléchissement de tendance. En Île de France, la population des villes nouvelles passe de 450 000 habitants (1982) à 650 000 (1990) puis 750 000 (1999). En part régionale, les villes nouvelles passent de 4,4 % (1982) à 6,1 % (1990) puis 6,8 % (1999). On pourrait ajouter d'autres arguments, en particulier celui de la réforme de la gestion de l'aménagement du territoire, relancée sous le gouvernement Balladur en 1993 par Charles Pasqua qui souhaite redonner corps à l'État. Ce projet néo-jacobin fit long feu, tant les régions se plièrent mal aux injonctions de l'État aménageur. Mais les villes nouvelles pouvaient représenter des exemples à méditer, voire à encourager. L'implantation d'universités dès le début des années 1990 (Évry, Cergy, Marne, Saint-Quentin-en-Yvelines) et de centres de recherches (Génopole à Évry en 2003) témoignent d'une certaine relance des villes nouvelles, du fait de l'État. L'heure était au desserrement de la ville centre et l'État entendait ici s'appuyer sur ses fondamentaux.

3. Le patrimoine : tournant et syndrome

Ce dynamisme, qui ressource le mythe des villes nouvelles cadre cependant mal avec les aspirations des habitants et des élus. L'implantation durable des ménages, attestée par les enquêtes démographiques des années

1990, engendre le vieillissement de l'esprit pionnier. Les habitants souhaitent profiter des avantages de villes suréquipées et disposant d'un cadre de vie optimum. Le langage des promoteurs et des élus change, glissant vers des images de qualité de vie et de sécurité. Les villes nouvelles se rassurent et se tournent progressivement vers leur passé¹, qu'elles valorisent sous diverses formes (écomusées, mission ethnologiques, expositions). Le mot de patrimoine apparaît là où on ne l'attendait pas, sous la plume des chercheurs puis sous celle des conservateurs de musée. A Saint-Quentin-en-Yvelines en décembre 2005, s'ouvre une exposition au titre alléchant : « Bons baisers de Saint-Quentin ». La boucle est-elle bouclée ? Les villes nouvelles sont-elles devenues des sites touristiques ? Cette image paraît dominer au moment de la fermeture des EPA. Un rapport d'études commandé à chaud par le PHEVN enregistre certes quelques inquiétudes mais tout semble prédisposer les villes nouvelles à se glisser dans le moule de la loi Chevènement² et à devenir des communautés d'agglomération modèles...

4. L'envers du décor

Cette image pacifiée ne doit cependant pas nous inciter à la paresse intellectuelle. Les villes nouvelles ne sont pas des longs fleuves tranquilles arrivées à maturité. Elles subissent en ce début de XXI^e siècle de fortes tensions internes. Tensions sociales tout d'abord, tant la mixité inscrite dans les schémas directeurs n'a pas pu résister aux enjeux politiques et aux politiques des bailleurs HLM. Une journée d'études, organisée en juin 2003 à l'université de Paris 1³ s'interrogeait sur le « destin de grands ensembles de certains quartiers des villes nouvelles : Les Pyramides d'Évry⁴, Cergy-Saint Christophe⁵, Trappes, La Verrière ou Val de Reuil diffèrent-ils réellement des ensembles urbains touchés par la Politique de la Ville ?



Saint-Quentin-en-Yvelines (78), vue d'ensemble (bassin).
(METATM/SIC - 1997 photo P. Champagne)

Comment expliquer ces échecs urbains, à un endroit où l'on avait pourtant « mis le paquet » ? Tensions politiques aussi entre les élus d'hier (Guyard, Nadaus, About, Massin) et les élus d'aujourd'hui (Vals, Cadalbert, Lefèvre) qui ne recourent pas toujours, loin s'en faut, les clivages droite-gauche. Tensions institutionnelles enfin, au moment de définir le statut de l'intercommunalité des villes nouvelles¹. Après avoir profité plus que les autres de communautés d'agglomération, les communes des villes nouvelles ont eu clairement tendance à se replier sur elles-mêmes, refusant de déléguer à leurs présidents de communauté d'agglomération autre chose que des prestations de service. L'absence de politique culturelle de ville nouvelle est ici révélatrice, d'un déficit d'identité urbaine et d'une certaine fragilité de l'intercommunalité.

De fait, la fermeture des EPA ouvre une période d'incertitude dont les villes nouvelles ne sont pas encore sorties, trois ans après :

redécoupage de l'intercommunalité par retranchement (menace d'Elancourt à Saint-Quentin-en-Yvelines) ou extension (Évry, L'Isle d'Abeau), isolement du président de la communauté d'agglomération comme à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Au terme de l'analyse, on se gardera bien de proposer des scénarios sur le devenir possible des villes nouvelles. La fonction de l'historien est moins d'éclairer l'avenir que le présent. Sur ce chemin, il reste encore beaucoup à faire. Le principal apport du Programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles est d'avoir permis de repérer un corpus cohérent et touffu et d'avoir fait émerger un questionnement historique. Les années à venir verront, on l'espère, l'exploration de cette problématique de recherche et confirmeront que si les villes nouvelles ne furent sans doute pas l'aventure intellectuelle majeure du second XX^e siècle, elles constituent néanmoins une pièce essentielle du puzzle urbain du temps présent. ★

¹ « Trente ans d'intercommunalité dans les villes nouvelles: enquête sur la législation et les pratiques », *Les Cahiers du Gridaoh, série Histoire, n° 13, 2005, Diffusion La Documentation française.*

À la bibliothèque

du comité d'histoire, sur le thème des villes nouvelles.

Bibliographie établie par
Françoise Porchet, chargée d'études
documentaires

★ **Loïc Vadelorge**

Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'État et des collectivités locales (1960-2005), éd. Le Manuscrit, 2005 ; ISBN 2-7481-6250-1. SCH (en commande)

★ **Villes nouvelles françaises**

Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises (2001-2005) : état des travaux, mars 2005. Premier ministre - METATM, 2005. 167 p., SCH AUH/U306

★ **Les villes nouvelles : atlas**

statistique 1968-1999. INSEE - programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, 2005 ; 72 p. ; CD-ROM ; ISBN 2-11-057183-7, SCH AUH/U084

★ **Loïc Vadelorge**

Éléments pour une histoire des villes nouvelles. Actes du séminaire « Temporalités et représentations des villes nouvelles ». Éd. Le Manuscrit, 2005 266 p. ; ISBN 2-7481-4528-3 SCH AUH/U313

★ **Pierre Moulinier**

Guide des sources archivistiques de l'histoire de l'action culturelle dans les villes nouvelles

Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles - comité d'histoire du ministère de la Culture, 2004 64 p., SCH INH/A060

★ **Sabine Effosse**

Acteurs et mémoires des villes nouvelles : première et deuxième campagnes d'archives orales menées auprès des acteurs de la genèse des villes nouvelles françaises, 2002-2004 2 vol., SCH AUH/U264(a-b)

★ **François Fourquet, Lionel Murard**

La naissance des villes nouvelles : anatomie d'une décision (1961-1969) Presses de l'ENPC, 2004 291 p. ; ISBN 2-85978-387-3 SCH AUH/U272-2

★ **Jean-Philippe Brouant, Jean-Pierre Lebreton**

L'intercommunalité en villes nouvelles : mise en perspective historique, juridique et financière. Rapport de synthèse METAM - SGGOU, 2004, 79 p. (Trente ans d'intercommunalité dans les villes nouvelles : enquête sur la législation et ses pratiques. Gridauh, 2005 128 p. ; ISBN 2913457126) SCH AUH/U314

★ **Viviane Claude, Nicole Eleb-Harle** (dir.)

Quels apports des villes nouvelles dans les pratiques professionnelles de l'aménagement aujourd'hui ? - Actes de la journée d'études du 13 avril 2005 Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, 2005

93 p. ; ISBN 2-11-082219-8 CH 45 - <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/vie/rapports/actespratiquesprof.pdf>

★ **Philippe Estebe** (dir.)

Vers l'intercommunalité de projet ? De l'expérience des villes nouvelles aux communautés d'agglomération. - Actes de la journée d'études du 5 juillet 2005 Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, 2005 117 p. ; ISBN 2-11-082220-1 CH 46 - <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/vie/rapports/actesintercom.pdf>

★ **Jean-Claude Driant** (dir.)

Politiques et marchés du logement dans les villes nouvelles. Quid de la mixité sociale ? Actes de la journée d'études du 19 avril 2005 Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, 2005 125 p. ; ISBN 2-11-082218-X CH 47 - <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/vie/rapports/actesmixitesociale.pdf>

★ **Jacques Pernelle, Gérard Lacoste**

(dir.). Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants - Journée d'études du 13 octobre 2005 Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, 2005 69 p. ; ISBN 2-11-082221-X CH 48 - <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/vie/rapports/actesmodesdevie.pdf>

★ **Martine Lagrange, Cécile Demur**

Mémoires audiovisuelles des villes nouvelles françaises
Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, 2004
84 p. ; CH 49 - <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/vie/rapports/memoiresaudiovisuelles/memoiresvn.pdf>

★ **Institut Paul Delouvrier** ; Programme

interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises
L'aménagement de la région parisienne (1961-1969) : le témoignage de Paul Delouvrier
Presses de l'ENPC, 2003
220 p. ; ISBN 2-85978-374-1
SCH AUH/U126

★ **Annuaire des villes nouvelles :**

les principaux acteurs d'hier et d'aujourd'hui (éd. 1995 et 2003)
AFVN, 1995-2003
2 vol., SCH USU/086 (1-2)

★ **La mémoire des villes nouvelles d'Île-de-France :**

un enjeu pour leur avenir DGUHC-SGGOU, 2001
69 p., SCH AUH/U243

★ **Éliane Brillaud, Vincent Fouchier**

Villes nouvelles de France (1968-1998) : bibliographie
Revue « Urbanisme », 1998
194 p., SCH AUH/U147

★ **Jean-Marie Butikofer**

L'Isle d'Abeau 2015 : une grande ambition pour une nouvelle agglomération

METL-MATE, 1998
69 p. ; SCH AUH/U146

★ **Atlas statistique des villes nouvelles d'Île-de-France :** évolutions 1968-1993

Ed. Villes et Territoires, 1996.- 103 p. ;
ISBN 2-11-082150-7
SCH AUH/U033

★ **Pierre Dottelonde, Marie-Lise Sabrie**

Saint-Quentin-en-Yvelines : histoire d'une ville nouvelle
Clio Média, 1993.- 183 p. ; ISBN 2-909522-03-2
SCH AUH/U226

★ **Danièle Voldman**

Les origines des villes nouvelles de la région parisienne (1919-1969)
CNRS, 1990
105 p., SCH AUH/U308

★ **Bernard Hirsch**

L'invention d'une ville nouvelle, Cergy-Pontoise : 1965-1975. Récit d'un témoin
Presses de l'ENPC, 1990
293 p., SCH AUH/U059

★ **Jean Steinberg**

Les villes nouvelles d'Île-de-France
Masson, 1981, 786 p., SCH AUH/U136

★ **Denise Basdevant, Catherine Chatin, Patrice Milleron**

Les villes nouvelles en Île-de-France
Hachette, 1979
263 p. ; coll. Les Guides bleus
SCH AUH/U319

★ **Michel Franc, Jean-Pierre Leclerc**

Les institutions de la région parisienne : du district à l'Île-de-France
Berger-Levrault, 1977
191 p. ; SCH AUH/U304

★ **L'aventure du Vaudreuil :** histoire d'une ville nouvelle ; Éd. Vincent, 1977

232 p. ; SCH AUH/U144

★ **Lionel Murard, François Fourquet**

Naissance des villes nouvelles
DGRST - Ministère de l'Équipement, 1976 ; n.p. ; SCH AUH/U272-1

★ **Pierre Merlin**

Les villes nouvelles : urbanisme régional et aménagement
PUF, 1969 ; 311 p. ; SCH AUH/U131

Pour consulter ces ouvrages, nous contacter : secrétariat du comité d'histoire CGPC 7^e section
Tour Pascal B, pièce 19.29
92055 La Défense cedex

Tél. : 01 40 81 36 75 ou 36 83
comite.histoire@equipement.gouv.fr
<http://www.equipement.gouv.fr>
(rubrique : le ministère, son histoire)
SCH - FP 08/12/2005

Voir aussi :
<http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/>
<http://www.urbamet.com/>
<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/index.html>
<http://www.equipement.gouv.fr/rapports/>
SCH - FP 13/04/2006

Une mission de réflexion pour une politique du patrimoine

au sein du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



Le patrimoine des « ouvrages d'art remarquables » : le viaduc ferroviaire de Garabit sur la Truyère (Cantal), construit par Eiffel (1882-1884) .

(MTETM/DR - 1998, photo E. Bénard)

L'objectif assigné à la présente mission est de proposer les grandes lignes de l'action à mener par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, pour l'étude, la conservation et la mise en valeur de son patrimoine, dans le cadre d'une politique cohérente de mémoire. Cet objectif procède d'un constat général : mémoire et patrimoine ne suscitent pas au sein de ce ministère un intérêt à la hauteur des enjeux et du contexte actuel d'urgence lié à sa profonde mutation en cours, ce qui risque de se traduire par une perte multiforme et irréparable de pans entiers de cette mémoire.

La mission s'est déroulée en concomitance avec la récente réactivation du comité d'histoire, qui s'était vu confier dès sa création en 1995, au nombre de ses missions fondamentales, les questions touchant au patrimoine.

Le 28 septembre 1955, au terme de 16 ans d'existence, le Musée des Travaux Publics construit sur la colline de Chaillot par Auguste Perret, fermait définitivement ses portes, pour céder la place à une Assemblée de l'Union Française qui disparaîtrait elle-même trois ans plus tard. Le ministère des Travaux Publics voit fermer son musée sans broncher. Les collections, composées majoritairement de maquettes, dont certaines datent du XVIII^e siècle, sont mises en caisses. Commence alors pour cet étrange « musée en caisse », dont héritera naturellement le ministère de l'Équipement à sa création, une errance de cinquante ans, aucune solution n'ayant été dégagée au cours de ce demi-siècle pour retrouver un lieu susceptible d'accueillir à nouveau ces collections représentant des pans entiers de la mémoire des travaux publics de notre pays, malgré une prise de conscience grandissante de la valeur patrimoniale de celles-ci. En 2005, notre ministère se range à la proposition de disperser les maquettes dans les musées de France qui en feront la demande, sous le contrôle du ministère de la Culture.

Le rapport dont il est question ci-après, est né du choc causé par cette décision, quand il s'est avéré qu'elle impliquait le comité d'histoire du ministère, également chargé depuis sa création de la problématique du patrimoine. Ce que cette fin (sans doute désormais inéluctable) montrait, c'était l'absence d'une véritable politique du patrimoine dans notre ministère, à un moment où celle-ci s'avérait sans doute indispensable et urgente à mettre sur pied.

Claude Martinand confiait en conséquence une mission de réflexion sur une possible politique du patrimoine à Alain Billon et à Gilbert Smadja, chargé de mission à la 5^e section. Le rapport a été remis le 11 octobre 2006. Les pages suivantes en constituent le résumé.

Le rapport s'articule en trois grandes parties :

- a) un « état des lieux » ou bilan des actions ayant concerné le patrimoine, leur suite, et le diagnostic qu'il y a lieu d'en tirer ;
- b) une réflexion sur le sens et le contenu que devrait revêtir une politique du patrimoine dans notre ministère ;
- c) quelques propositions pouvant servir de base à un programme d'action.

I • ÉTAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Le triste sort des collections du Musée des Travaux publics, mises en caisses à la fermeture de celui-ci en 1955, et finalement dispersées depuis l'an dernier dans divers musées après cinquante ans d'errance, pèse encore aujourd'hui sur toutes les tentatives pour doter le ministère d'une politique effective et cohérente en faveur de son patrimoine, au moment où cette problématique est largement prise en compte dans d'autres administrations.

Cependant durant la décennie 80 et plus encore la décennie 90, diverses initiatives sectorielles ont été prises, manifestant une plus grande sensibilité aux préoccupations touchant au patrimoine, certaines visant à inventorier les ouvrages d'art remarquables, ou à préserver une mémoire de l'urbanisme, d'autres visant à recueillir l'héritage du défunt musée des TP, comme ASCO-TP ou le projet de musée de l'AMPE. Mais il faudra la création du comité d'histoire en 1996, pour que cinq ans plus tard, la première étude visant à développer une

politique globale du patrimoine à partir d'une structure « ad hoc » soit entreprise. Cependant, cette étude tournera court et l'essentiel de ses conclusions resteront lettre morte. D'autres démarches seront le fait d'acteurs situés à la périphérie du ministère (Aviation civile, Phares) ou plutôt en dehors de lui (AHICF, canal du Midi etc.).

L'inventaire de ces démarches établi dans le cadre du rapport ne saurait prétendre à l'exhaustivité, tant elles apparaissent nombreuses et diverses. Il permet néanmoins de formuler un diagnostic précis : ces initiatives témoignent bien toutes d'une véritable volonté d'agir sur le sujet, mais offrent au mieux une image éclatée d'archipel. Et c'est donc au niveau central ou global que se manifeste le véritable désintérêt de notre ministère pour son patrimoine, avec sa carence en matière de recensement et a fortiori, de fédération des actions menées sectoriellement, l'absence de toute structure administrative adéquate, et l'absence de toute politique élaborée sur ce sujet.

Diverses raisons sont évoquées face à ce constat, qui touchent aux traits culturels dominants du ministère : le caractère très opérationnel et pragmatique de ses liens avec le territoire l'aurait tenu éloigné de ses préoccupations patrimoniales. L'extrême diversité de ses missions, les effets précoces de la décentralisation, la prévalence des « fondamentaux » techniques et opérationnels portés par les corps techniques et hiérarchiques, ont pu également contribuer à la faible attention portée aux questions touchant à son patrimoine.

II • POUR UNE POLITIQUE DU PATRIMOINE DE L'ÉQUIPEMENT

La profonde mutation que subit aujourd'hui le ministère doit le pousser à resserrer ses liens avec son patrimoine pour l'aider à reconstruire son identité. Mais il importe de re-préciser certaines notions autour de la mémoire et du patrimoine, comme les notions de valeur matérielle ou symbolique, de transmission, de conservation, les notions d'adaptabilité, de contenu et de nécessaire visibilité de ce patrimoine.

Le patrimoine du ministère, entendu comme l'ensemble des réalisations et des savoir-faire accumulés au cours de son histoire, est un héritage, qui doit se voir réapproprié en étroite corrélation avec l'entreprise de sa refondation.

La composition de ce patrimoine est une question centrale. On peut distinguer :

- ★ d'abord, les objets matériels remarquables : ouvrages d'art, mais aussi de grands ouvrages de nature linéaire, dont le maillage structure le territoire;
- ★ ensuite des objets matériels plus modestes, petit immobilier, engins de chantier, outils innombrables;
- ★ puis la masse des archives et des documents écrits, en distinguant les archives proprement dites, les fonds documentaires et les collections spécialisées, les documents audiovisuels, archives photographiques et cinématographiques, les recueils existants de témoignages oraux;
- ★ enfin les objets immatériels, avec leur dimension ethnographique (métiers, savoir-faire, techniques, la dimension

des « grands massifs immatériels » que sont les grandes politiques publiques et la production des outils intellectuels, l'histoire de l'ingénierie, l'évolution des techniques et des idées, etc.

★ on doit encore ajouter à cette liste la culture et la mémoire humaine des propres agents du ministère, qui doit notamment faire l'objet du recueil de témoignages oraux.

Le patrimoine de l'Équipement n'est donc pas globalement un objet « donné », mais un objet à construire : à reconnaître, à nommer et à se réapproprier. C'est aussi un ensemble à structurer, en articulant ses nombreux éléments et en restituant leurs liaisons. Une difficulté majeure réside dans le décalage entre un patrimoine forgé dans le passé, et sa représentation actuelle, moderne, largement modifiée.

III • ÉLÉMENTS POUR UNE POLITIQUE DU PATRIMOINE

La reconstruction et la restitution de l'image patrimoniale globale du ministère sont liées à la démarche d'élaboration d'un programme d'action, ainsi qu'à sa mise en œuvre.

Une étape d'investigation et d'exploration préalable à la définition d'une politique du patrimoine devrait permettre de faire émerger d'autres objets et d'autres démarches que le présent rapport aurait ignoré. Une doctrine globale devra être formulée, notamment pour les questions de protection, de maintenance et de classement.

Les ressorts et les ressources d'un tel programme passent notamment par un rôle réévalué de la mission des archives, l'engagement résolu dans le recueil de témoignages oraux, l'exploitation systématique des divers fonds de documents graphiques et iconographiques, le recours aux différents centres de documentation, sites et banques de données disponibles, la constitution de partenariats solides avec les structures associées.

Les propositions d'action à court terme reposeront sur quelques principes élémentaires intangibles : assurer aux structures proposées l'autorité, la lisibilité et la reconnaissance nécessaires ; proposer des solutions administrativement simples et financièrement réalistes ; promouvoir des situations évolutives, en partant de l'existant.

Un des éléments-clés réside dans la création d'une structure *ad hoc* pour concevoir et conduire une politique du patrimoine au ministère. Le comité d'histoire, qui comme on l'a vu, possède un nombre de ses compétences générales, une compétence sur les questions du patrimoine, a la légitimité nécessaire pour assumer cette fonction.

Au sein du comité d'histoire, le conseil scientifique, composé de personnalités qualifiées, d'universitaires et de chercheurs, qui a pour vocation centrale de veiller à la qualité scientifique du programme d'action du comité, devrait voir sa compétence étendue à la nouvelle structure *ad hoc* créée pour le patrimoine.

Cette structure nouvelle opérationnelle, la « mission du patrimoine », qui devrait donc être créée, verrait ses activités

développées en fonction des orientations définies par le conseil scientifique du comité d'histoire. Elle serait composée au départ d'un responsable de mission, ayant une expérience double (culture et aménagement), d'un cadre administratif, et d'un élément de secrétariat. La mission du patrimoine serait hébergée, au moins au départ, par le secrétariat du comité d'histoire. Des liens structurels devraient l'unir à la mission des archives et au SIC.

Les tâches fondamentales de la mission seraient triples :

- ★ identification et repérage des éléments du patrimoine ;
- ★ modalités de conservation et de mobilisation de ces éléments ;
- ★ promotion de différentes actions d'étude et de mise en valeur de ces éléments.

Avec le comité scientifique, il convient de définir rapidement les principes politiques d'une démarche globale devant constituer une doctrine du ministère en la matière.

Il s'agira ensuite de procéder à l'élaboration du programme d'action, avec une stratégie de mise en œuvre, ce qui devrait nécessiter l'intervention d'une agence spécialisée compétente.

Ce programme devra définir les formes de l'animation générale de cette politique, les éléments et les étapes de sa mise en œuvre, enfin la coordination des divers partenariats nécessaires. Une investigation sur l'existant apparaît comme une des tâches prioritaires, avec la mobilisation des agents du ministère et la définition d'un budget adéquat.

EN CONCLUSION

Une occasion unique se présente sans doute aujourd'hui à notre ministère de considérer enfin la question de son patrimoine comme primordiale. Au moment où sa refondation envisagée s'articule essentiellement autour de la recomposition de son rapport au territoire - ce lien indéfectible qui constitue le socle de son identité passée et future -, il ne pourra éviter d'inscrire comme élément de base de cette démarche, ce qui constitue le visible et la mémoire de ce rapport : la reconnaissance active de son patrimoine. ★

Le rapport est disponible auprès du secrétariat du comité d'histoire.

L'hôtel Le Play une histoire « retrouvée »

Jérôme Klein, chargé d'études juridiques au bureau PLM5 (allocation des moyens et des marchés) de la direction des Affaires juridiques, informatiques et logistiques.
jerome.klein@equipement.gouv.fr

Au 246, boulevard Saint Germain, dans le VII^e arrondissement de Paris, fleuron de l'aristocratique Faubourg Saint Germain, l'hôtel de Roquelaure, siège traditionnel du ministère des Travaux Publics, puis de l'Équipement, est bien connu et très visité lors des journées du Patrimoine. Plusieurs ouvrages lui ont été consacrés¹.

Il n'en est pas de même pour le discret hôtel Le Play, qui apparaît comme une pièce rapportée plus récente du domaine ministériel dont l'hôtel de Roquelaure et ses dépendances constituent la partie principale, au centre du vaste îlot délimité au sud par le boulevard St Germain, à l'ouest par la rue de Villersexel, au nord par la rue de l'Université et à l'ouest par la rue du Bac. Situé à l'intérieur de cet îlot, en bordure du parc de l'hôtel de Roquelaure, qui en constitue le cœur vert, insoupçonnable de l'extérieur, l'hôtel Le Play se dérobe au regard du passant.

Il faut en effet pour parvenir jusqu'à celui-ci, une fois franchie l'ancienne porte cochère qui s'ouvre à la hauteur du 40, rue du Bac, remonter la paisible impasse de Valmy, au bout de laquelle s'élève l'hôtel, au numéro 4².

C'est un bâtiment comprenant un corps de logis central de plan pratiquement carré, de quatre niveaux dont le dernier est constitué



La façade « côté jardin »
de l'hôtel Le Play, vue du parc
de l'hôtel de Roquelaure.
(MTEM/SG/SIC - 2004 ; ph. B. Suard)

Jérôme Klein, chargé d'études juridiques au bureau Allocation des moyens et des marchés (PLM5) à la Direction des affaires juridiques, immobilières et de la logistique (DAJIL), qui a beaucoup étudié le domaine patrimonial de notre ministère, s'est intéressé aux origines du discret hôtel Le Play, le moins connu des trois hôtels qui, dans l'ancien Faubourg Saint Germain à Paris, constituent le berceau historique du ministère des Travaux Publics, apparu pour la première fois en 1830. L'auteur a mené une enquête minutieuse qui dévoile la personnalité de celui qui a donné son nom à cet hôtel Le Play, et qui n'est pas comme on le croyait communément jusqu'à présent, l'illustre économiste et théoricien social Frédéric Le Play...

¹ Voir bibliographie en fin d'article.

² Voir le plan de situation.

de combles à la Mansart. Ce corps central est flanqué de part et d'autre, de deux courtes ailes symétriques, sur trois niveaux, dont le dernier est également mansardé. Des extensions plus récentes sur deux niveaux flanquent encore l'aile nord comme l'aile sud, conférant à l'ensemble de la façade côté jardin, une silhouette pyramidale. La façade côté cour (qui donne sur l'impasse) est, par contre, en grande partie occultée par les deux bâtiments situés devant elle de part et d'autre de l'impasse, aux numéros 3 et 5. Depuis l'impasse, seule demeure visible la partie centrale de l'hôtel, formée de trois travées: de bas en haut, un large porche surmonté d'une terrasse, deux étages de trois hautes baies rectangulaires dont la baie centrale du second étage est encadrée de pilastres surmontés de chapiteaux corinthiens et surmontée d'un fronton curviligne sculpté, enfin le dernier étage mansardé percé de trois lucarnes rectangulaires. Le porche fermé par un portail en partie vitré, montre un passage voûté central qui traverse le bâtiment de part en part, donnant à l'arrière sur le jardin qui communique avec le parc de l'hôtel de Roquelaure. L'hôtel comprend au total plus de 20 pièces, sur une superficie de quelque 950 m².

À la différence de l'ensemble des copropriétés riveraines de l'impasse de Valmy, qui ont conservé leur fonction résidentielle, l'hôtel Le Play, devenu propriété de l'État en vertu d'une ordonnance d'expropriation prononcée pour cause d'utilité publique le 17 février 1947, abrite actuellement une partie du cabinet du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

L'hôtel Le Play n'est ni classé ni inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Aucune étude ne semble lui avoir été jusqu'ici consacrée. Il était communément admis jusqu'à présent que son nom lui venait de l'économiste Pierre Guillaume Frédéric Le

Play (1806-1882), polytechnicien, ingénieur des mines, et illustre théoricien de sciences et d'économie sociale. Or la vie de celui-ci est absolument étrangère à l'hôtel. Cependant comme nous le verrons, l'hôtel Le Play n'est tout de même pas sans rapport avec ce personnage... Voyons les faits.

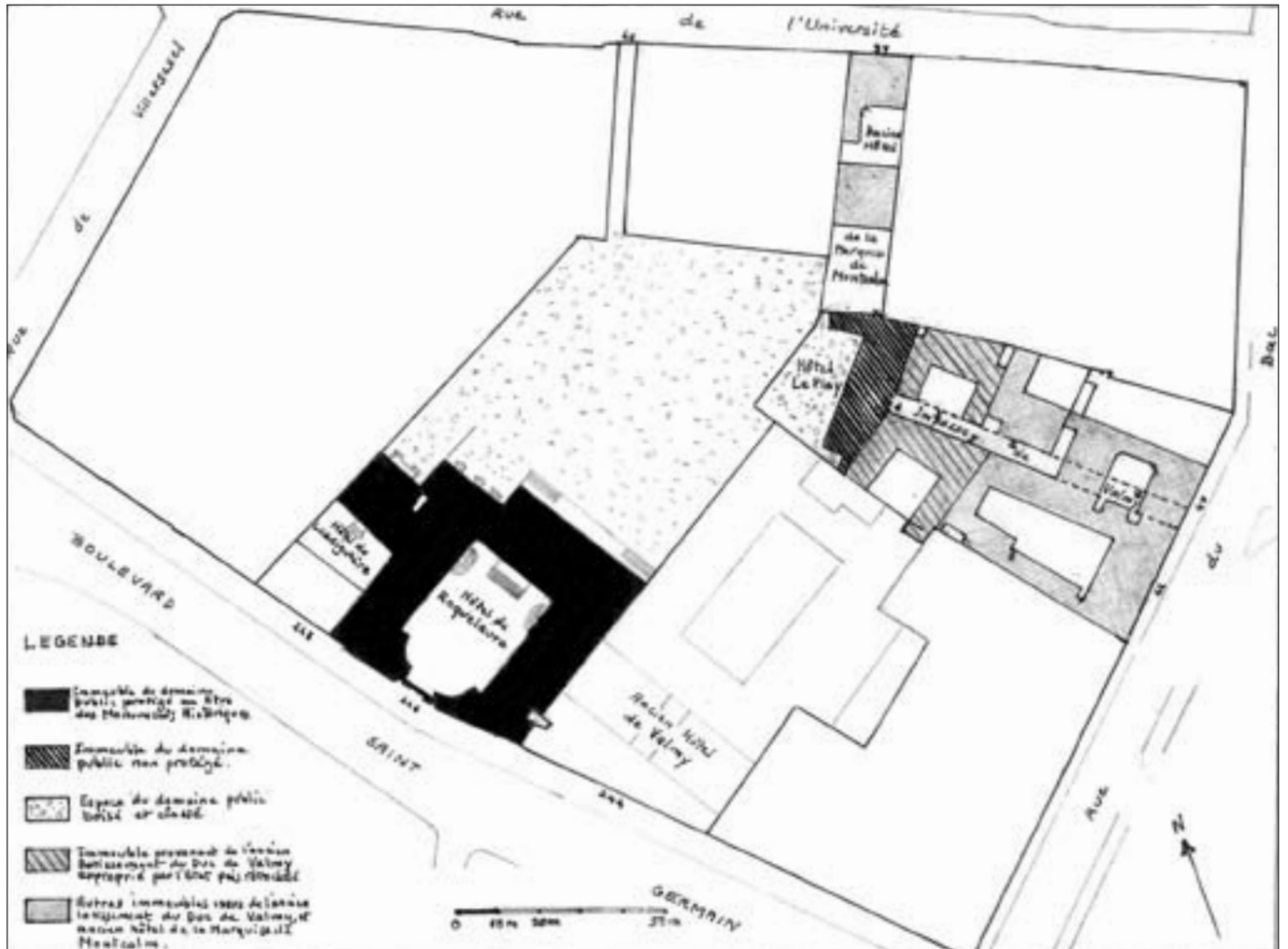
I • **CRÉATION DE L'IMPASSE DE VALMY ET CONSTRUCTION DE L'HÔTEL LE PLAY : ÉPISODES DE L'URBANISATION DU FAUBOURG SAINT GERMAIN**

1. Le percement du passage de Valmy

Le 1^{er} Thermidor an XII (juin 1804), le tout nouveau Maréchal de France et futur duc de Valmy François Christophe Kellermann¹, fait l'acquisition de l'hôtel particulier mitoyen à l'est de l'hôtel de Roquelaure² qui deviendra plus tard le 244, boulevard Saint Germain, siège de l'administration centrale du ministère des Travaux publics. Cet hôtel qui prendra naturellement le nom de Valmy, possède sur l'arrière, comme l'hôtel de Roquelaure, un parc de belles dimensions. C'est probablement aussi le maréchal Kellermann, qui à une date indéterminée (1810 ?) augmente son domaine d'une parcelle provenant de la partie la

¹ *François Christophe Kellermann (1735-1820) est avec Dumouriez, l'un des deux vainqueurs de la bataille de Valmy. Couvert d'honneur sous l'Empire, il sera fait maréchal en mai 1804 et duc de Valmy en 1807. Il se ralliera à Louis XVIII à la Restauration et sera fait Pair de France en juin 1814.*

² *L'hôtel de Lude*



**Plan de situation des hôtels
du ministère, boulevard
Saint Germain et rue du Bac.**

plus méridionale du terrain d'un hôtel dont l'adresse est au n° 37 de la rue de l'Université, jouxtant la partie nord-est du parc de l'Hôtel de Roquelaure, qui à l'époque était aussi riverain de la rue de l'Université. Cet hôtel avait été acquis en 1805 dans sa totalité par un autre maréchal d'Empire, le maréchal Macdonald, duc de Tarente.

À la mort du Maréchal Kellermann en 1820, son fils, le général François-Etienne Kellermann, hérite du titre de duc de Valmy et de l'hôtel du

même nom. Ce dernier acquiert à son tour en octobre 1822, un immeuble et ses dépendances, ayant cette fois son adresse au 36, rue du Bac, devenu ultérieurement le 40, rue du Bac. La possibilité apparaît ainsi de désenclaver les arrières de l'hôtel de Valmy, en leur procurant un accès à la rue du Bac au moyen d'une voie nouvelle qui reste à créer.

François-Étienne Kellermann peut donc concevoir à la suite de cette acquisition, le projet de lotir un ensemble cohérent de terrains nus

où déjà en partie bâtis, allant de la rue du Bac (en englobant sa nouvelle acquisition), jusqu'aux limites du parc de l'hôtel de Roquelaure (avec la parcelle acquise du maréchal Macdonald), et comprenant une partie des terrains rattachés à l'hôtel de Valmy. Sept lots sont ainsi délimités, dont six seront mis en vente. Le duc se réserve la propriété du septième lot, sur lequel existent déjà des dépendances de l'hôtel de Valmy, dont les écuries.

Pour faire communiquer les lots situés au fond du terrain, en cœur d'îlot, (dont le lot numéro sept qu'il s'est réservé) avec la rue du Bac, le duc de Valmy fait établir un passage. Ce sera le passage de Valmy, appelé ensuite l'impasse de Valmy. Le duc de Valmy reste propriétaire de cette impasse et fixe, dans chacun des actes de vente des autres lots, les conditions d'utilisation et d'exercice des servitudes de passage.

Le septième lot correspond à l'actuel immeuble du n° 5, impasse de Valmy. Il est voisin des lots 5 et 6 (terrains acquis du maréchal Macdonald), qui deviendront le n° 4, impasse de Valmy sur lequel sera ultérieurement bâti l'hôtel Le Play.

2. L'hôtel Le Play, propriété de Jean-Albert Le Play

En attendant, il faut se tourner maintenant vers une aristocrate de la famille de Richelieu, Armande-Marie-Antoinette de Vignerot du Plessis de Richelieu (1777-1832), devenue par son mariage marquise de Montcam-Gozon, qui acquiert en septembre 1817 l'hôtel donnant sur la rue de l'Université (au n°37) dont nous avons déjà parlé, qui appartenait au maréchal Macdonald. Quelques années plus tard,

en 1825, la Marquise de Montcalm agrandit son domaine (ou le réunifie) en rachetant les parcelles 5 et 6 du lotissement du général Kellermann¹. Madame de Montcam, en dépit de ses disgrâces (elle est contrefaite et de santé fragile), tient en son hôtel un brillant salon où se pressent Chateaubriand, Lamartine, et bien d'autres...

Avant son décès survenu le 18 avril 1832, la marquise de Montcalm lègue hôtel et terrain additionnel à son frère le duc de Richelieu.

En 1843, François Christophe Edmond Kellerman, fils du général Kellermann et troisième duc de Valmy, vend l'hôtel familial (moins le lot n° 7 du lotissement réalisé par son père autour de l'impasse de Valmy) au Comte et à la Comtesse de Marcillac. Ceux-ci seront expropriés en 1860 par l'État, le domaine rattaché à celui de l'hôtel de Roquelaure, pour permettre la construction des bureaux du ministère des Travaux publics (à l'actuel n°244 du bd Saint Germain). La même année, on retrouve le duc de Richelieu, qui vend le terrain correspondant aux anciens lots n°5 et n°6 du lotissement du duc de Valmy aux époux Durand-Fornas. Ce seront eux, qui feront bâtir l'hôtel qui deviendra l'Hôtel Le Play, et dont héritera leur fille Marie-Magdeleine en juin 1888. Devenue entre temps par mariage Mme Daguilhon-Pujol, celle-ci vendra enfin l'hôtel particulier du 4, impasse de Valmy le 8 août 1896, pour la somme de 300 000 F², au docteur en médecine et sénateur Jean-Albert Le Play, qui n'est autre que le fils unique de Pierre-Guillaume Frédéric Le Play. C'est donc Jean-Albert Le Play³, né en 1842, qui donnera son nom à l'hôtel, et non son illustre père⁴...

Après le décès de son épouse Jeanne, survenu en 1912, Jean-Albert Le Play transmettra de son vivant, le 15 mars 1913, l'hôtel particulier acquis sous le régime de la communauté de biens, à ses six enfants.

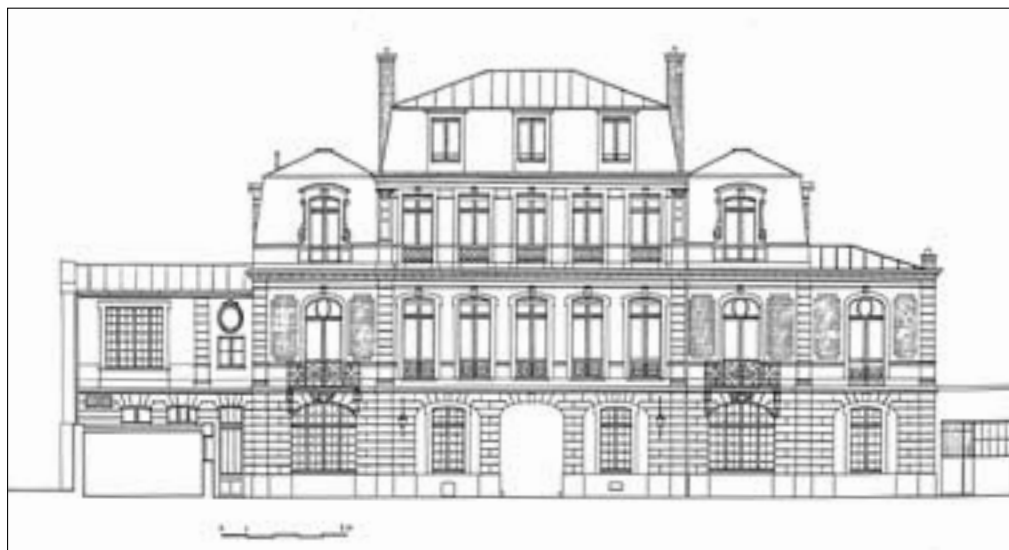
¹ *Provenant donc initialement de l'hôtel possédé par le maréchal Macdonald.*

² *Un franc de l'année 1900 vaut 20,277 francs valeur année 2000, soit 3,10 €.*

³ *Jean Albert Le Play avait à 25 ans, pris en main l'important domaine agricole de Ligoure, dans la commune du Viguen, en Limousin, acquis par son père en 1856. Le Dr Le Play se distingua dans la région par ses réalisations agricoles, notamment par ses travaux de drainage. Il créa un établissement de pisciculture, publia un almanach agricole limousin, écrivit un petit traité d'agriculture limousine et mourut en 1937, doyen de l'Académie d'agriculture de France.*

⁴ *On peut rappeler ici que ce dernier fut nommé en 1834, responsable de la Commission permanente de statistique de l'industrie minière, dépendant du ministère des Travaux publics nouvellement créé quatre ans auparavant.*

La façade « côté jardin »
de l'hôtel Le Play.



Coupe longitudinale et partie
centrale de la façade côté
impasse de Valmy de l'hôtel
Le Play. (ces deux planches sont
tirées de l'étude préliminaire
de B. Mouton, Architecte en chef
des Monuments Historiques
pour la restauration générale
des hôtels du ministère ;
août 1998 (voir bibliographie)



Ainsi, lorsque le 8 mars 1937, Jean-Albert Le Play décède à son tour à l'âge de 95 ans, ses six descendants qui apparaîtront dans les actes notariés sous l'appellation « consorts Le Play », héritent conjointement et indivisément de cet immeuble.

Cependant, l'hôtel Le Play ne restera plus très longtemps dans le giron familial puisque l'État, dont certaines administrations lui sont géographiquement très proches, va bientôt chercher à se l'approprier.

3. De l'hôtel de Roquelaure à l'hôtel Le Play, il n'y a qu'un parc...

Le ministère des Travaux Publics, propriétaire - affectataire depuis le 10 septembre 1839 de l'hôtel de Roquelaure situé boulevard Saint Germain, jouxte, comme on l'a vu, l'hôtel Le Play par son parc. Dès lors, lorsque le ministère aura des velléités d'extension, il aura naturellement des vues sur les immeubles de l'impasse de Valmy, situés à proximité immédiate, juste au fond du parc.

Entre 1940 et 1944, le ministère des travaux publics voit varier ses domaines de compétence, au point de changer plusieurs fois de dénomination :

- ★ ministère des Travaux publics entre le 21 mars et le 15 juin 1940 ;
- ★ ministère des Travaux publics et des Transmissions, puis de nouveau ministère des Travaux publics, entre le 16 juin 1940 et le 5 septembre 1940 ;
- ★ secrétariat d'État aux Communications, du 6 septembre 1940 au 18 novembre 1940 ;
- ★ ministère-secrétariat d'État aux Communications et à la Production industrielle, du 19 novembre 1942 au 9 juin 1944.

En ce début des années 1940, l'hôtel de Roquelaure, qu'une partie de l'administration de l'État occupe, abrite notamment le secrétariat général des travaux et des transports, la direction des mines et depuis 1942 la direction de l'électricité, entité majeure du secrétariat d'État à la Production industrielle.

L'augmentation du personnel de la direction des transports, de la direction des chemins de fer, de la direction des mines, les ingénieurs

généraux des Ponts et Chaussées, toujours plus nombreux, nécessitent de nouveaux bureaux.

Les surfaces partagées entre les nombreux services deviennent de plus en plus exiguës et, vers la fin de l'année 1943, la recherche de nouveaux espaces libres s'impose.

Une implantation dans les surfaces de l'hôtel Le Play est alors envisagée.

L'installation de quelques services de l'administration centrale y est effective à la mi-novembre 1943. Un bail est signé entre les descendants du docteur Le Play et le ministère de la Production industrielle le 17 novembre 1944¹.

II • L'HÔTEL LE PLAY, DE L'EXPROPRIATION À LA RÉTROCESSION

1. Une expropriation pour raison d'État

Dès le début de l'année 1945, les effectifs du personnel de l'administration du ministère des transports et des travaux publics se renforcent encore et les surfaces louées au 4, impasse de Valmy se révèlent à nouveau insuffisantes. Le ministère envisage, dès lors, d'occuper également les immeubles voisins, aux numéros 3 et 5 de l'impasse de Valmy et l'idée d'une expropriation des propriétaires des trois immeubles commence à cheminer.

Le 29 novembre 1945, le ministère des Travaux publics et des Transports annonce sa décision d'acquérir, pour satisfaire aux besoins de

¹ Ce premier bail prend effet rétroactivement au 16 novembre 1943 pour s'achever le 1^{er} janvier 1946. Il peut être ensuite renouvelé par tacite reconduction. Son loyer initial est fixé à 60 000 F par an.

croissance de son administration centrale, les trois hôtels particuliers, des 3, 4 et 5 impasse de Valmy.

Ce projet se concrétise d'abord par le décret du 31 août 1946 qui déclare d'utilité publique les travaux d'extension de l'administration centrale du ministère des Travaux publics et des transports, puis par l'arrêté préfectoral du 23 décembre 1946 déclarant immédiatement cessibles pour cause d'utilité publique les immeubles ou portions d'immeubles situés aux 3, 4, 5 impasse de Valmy et 44, rue du Bac

Ces textes seront confirmés par l'ordonnance du 17 février 1947 déclarant les dits immeubles immédiatement expropriables pour cause d'utilité publique.

2. L'État contraint à une rétrocession partielle

Alors que l'État entame la procédure d'expropriation, il se heurte bientôt à la résistance acharnée des propriétaires des n°3 et 5 qui refusent d'être dépossédés et expulsés.

Finalement, l'État se verra contraint de rétrocéder leur bien à ses propriétaires.

Dans le cadre de la procédure d'expropriation, deux indemnités de dépossession ont été versées, l'une de 3 800 000 F le 5 juillet 1949 aux propriétaires du 5 impasse de Valmy, l'autre de 3 500 000 F aux propriétaires du 3, impasse de Valmy le 15 juillet 1949¹.

Ces deux indemnités sont calculées par la commission arbitrale d'évaluation du département de la Seine qui s'est prononcée le 27 mai 1948.

Toutefois, le ministère des Travaux publics et des Transports devra finalement renoncer à utiliser ces deux immeubles et sera contraint de les rétrocéder à leurs propriétaires.

D'une part, l'État n'a pas réussi à évincer les locataires des n° 3 et 5 et, d'autre part, l'insuffisance des crédits ne permet pas en 1957 de faire face aux travaux à effectuer.

La résistance des propriétaires qui refusent d'être dépossédés et expulsés va se montrer payante. Ainsi, le propriétaire du n° 3 impasse de Valmy, M. Abbreu De Bretteville, et ceux du n° 5, les consorts Morisson de la Bassetière, formulent dès janvier 1957 une demande de rétrocession de leur immeuble.

Ils obtiendront gain de cause et voient les rétrocessions officiellement autorisées par le ministre des Finances et des Affaires économiques, le 1^{er} juin 1962, pour le n° 5, avec une somme de 125 000 F et le 2 juin 1964 pour le 3, impasse de Valmy avec le versement d'une indemnité de 185 000 F.

3. L'acquisition du n°4, impasse de Valmy par l'État

Finalement, la procédure d'expropriation n'aboutira que pour le seul immeuble du 4, impasse de Valmy appartenant aux consorts Le Play.

En compensation, les propriétaires se voient attribuer, par la commission arbitrale d'évaluation qui s'est prononcée le 27 mai 1948, une indemnité de 4 200 000 F.

Ce montant est porté, après la décision d'appel du 15 novembre 1948, à 5 300 000 F.

Il faut souligner que les propriétaires des 3 et 5 impasse de Valmy disposaient, grâce à leurs locataires, de revenus locatifs importants. Tel n'était pas le cas des consorts Le Play. Cela explique pourquoi la résistance de ces derniers à la procédure d'expropriation de leur immeuble du 4, impasse de Valmy fut moins nette que celle des propriétaires des n°3 et 5.

¹ Un franc de l'année 1949 vaut 0,161 franc valeur année 2000, soit 0,024 €.



Par l'acquisition de l'hôtel Le Play, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, est aujourd'hui propriétaire d'une annexe discrète, à la fois toute proche et indépendante, qui dispose, sur l'impasse de Valmy, de la servitude de passage, reconnue par l'article 682 du code civil, qui lui permet ainsi d'accéder à la voie publique (la rue du Bac).

L'hôtel Le Play a connu des affectations diverses depuis son acquisition par l'État, dans le sillage du ministère des Travaux Publics, puis de l'Équipement. Le hasard seul a voulu que son nom permette de perpétuer et d'honorer au sein de notre ministère, le souvenir d'un ingénieur, à la fois homme d'action et théoricien, qui l'a servi, et qui a exercé une influence considérable dans le premier mouvement de progrès des sciences sociales au XIX^e siècle en France. ☆

**L'entrée de l'hôtel Le Play,
vue de l'impasse de Valmy.**
(MTETM/SG/SIC - 2004 ;
photo B. Suard)

Bibliographie

★ Le Paris des Lumières d'après le plan de Turgot (1734-1739)
A. Fierro et J-Y. Sarazin,
Paris, éd. de la Réunion des musées nationaux,
oct. 2005, 144 p., illustr.

★ L'hôtel de Roquelaure
B. Pons, C. Baulez, (collab.) ; Paris, Ministère
de l'Équipement, Imprimerie nationale, 1988,
170 p., ill.

★ 1843-1993 ; 150 ans d'administration des
Travaux Publics
244-246, boulevard Saint Germain
Plaquette anonyme, avec avant-propos de
Pierre Mayet
Ministère de l'Équipement /DAFAG; 1993,
20p. Illustr.

★ L'hôtel de Roquelaure et l'hôtel de
Lesdiguières-Sully
L. Berthelot,
Guides Morancé
éd. Albert Morancé, s.d., 40 p. ; illustr.

★ Paris VII ; hôtel de Roquelaure ;
hôtel de Lesdiguières ; hôtel Le Play
Etude préliminaire; Restauration générale
Mouton, B., Architecte en Chef des
Monuments Historiques
Août 1998
Ministère de l'Équipement, du Logement, des
Transports et du Tourisme
illustr, plans.

Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794)

« Premier ingénieur du Roi » et directeur de l'École des ponts et chaussées de **Claude Vacant**¹

Françoise Sappin, chargée de mission au secrétariat du comité d'histoire
francoise.sappin@equipement.gouv.fr

On célébrera en 2008 le tricentenaire de la naissance de Jean-Rodolphe Perronet, le fondateur de l'École des Ponts et Chaussées, homme aux multiples talents, animateur, pédagogue, organisateur, ingénieur, architecte... et à n'en point douter, moderne avant la lettre. Claude Vacant, responsable durant plus de vingt ans d'une subdivision d'entretien autoroutière, passionné d'histoire, à qui nous devons notamment « Du cantonnier à l'ingénieur, les métiers de la route au fil des siècles », nous livre cette fois un ouvrage⁽¹⁾ consacré à cet illustre précurseur, qui retrace son parcours tant personnel que professionnel. Son édition a été soutenue par le comité d'histoire. Françoise Sappin nous présente ses notes de lecture.

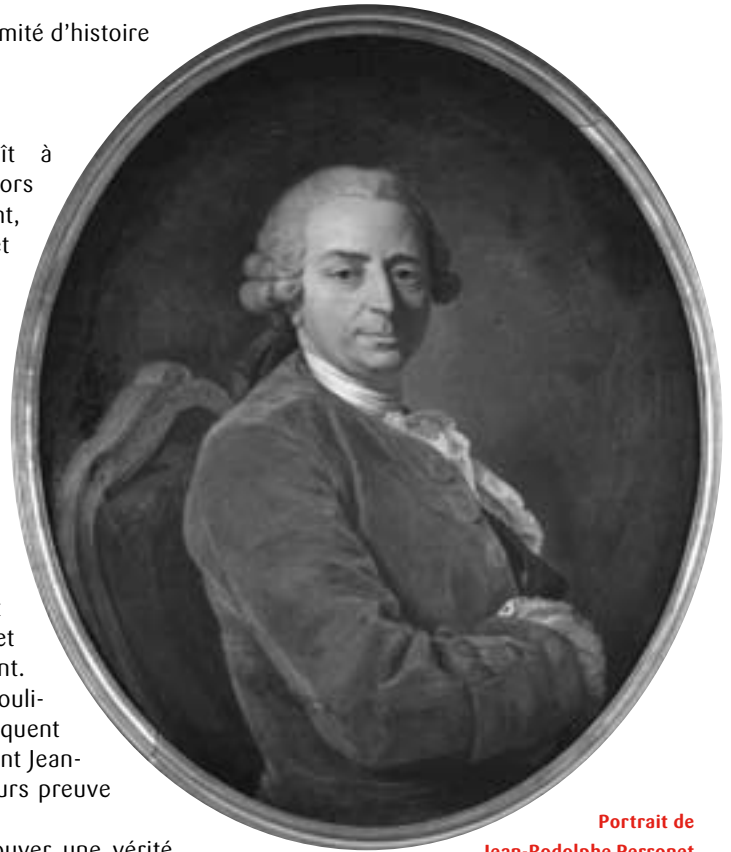
Jean-Rodolphe Perronet naît à Suresnes le 25 octobre 1708, hors mariage, d'un père protestant, David Perronet, jeune cadet des gardes suisses, et d'une mère catholique, Marie Travers, fille d'un vigneron de la localité.

À 40 ans, il sera à son tour père, hors mariage, d'un enfant qu'il reconnaîtra la veille de son décès, dans sa 85^e année.

Sa naissance, son adolescence, le contexte familial et religieux, l'histoire de France et ses institutions s'entremêlent et nous sont contés abondamment. Les ambiguïtés de sa vie soulignées dans l'ouvrage expliquent probablement la discrétion dont Jean-Rodolphe Perronet fera toujours preuve sur ses origines.

Cette biographie tente de trouver une vérité historique à partir de nombreux textes et documents pour lever ces ambiguïtés sur la personne et resituer les mérites professionnels traditionnellement attribués depuis la « Notice » éditée par Pierre Charles Lesage, à Jean-Rodolphe Perronet.

Son parcours personnel est rapide et brillant : à 17 ans, il est employé chez le sieur Beausire, Premier architecte de la ville de Paris. Il est nommé à 27 ans, sous-ingénieur des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon en 1736, dont il devient ingénieur deux ans plus tard.



Portrait de
Jean-Rodolphe Perronet
 par Louis Michel Van Loo (1764),
 conservé à l'ENPC. (photo et collection ENPC)

À 38 ans, il est directeur de la future École du Corps des ponts et chaussées et à 41 ans, ingénieur général des ponts et chaussées. Il est inspecteur des Salines royales à 49 ans et c'est à 54 ans qu'il est nommé « Architecte, Premier Ingénieur du Roi pour les ponts et chaussées ». Il entame, à 60 ans, la réalisation de son premier ouvrage vraiment important, qui fera sa renommée, le pont de Neuilly.

Anobli par le roi Louis XV, Jean-Rodolphe Perronet sera, en outre, chevalier de l'ordre de Saint Michel, membre de l'Académie des sciences de Paris, de l'Académie d'architecture et de la Société d'agriculture ; co-directeur de la Société de la Carte de France ; membre de l'Académie des sciences et belles-lettres de Lyon, de l'Académie de Dijon ; de l'Académie des sciences et des arts de Metz, de l'Académie des sciences de Rouen ; membre de la nouvelle Société du lycée des arts ; membre de l'Académie des sciences de Stockholm, de la Société royale de Londres, des bergers d'Arcadie de Rome, des Académies de Berlin et de Saint-Petersbourg ; membre de la Société philanthropique de Paris...

On découvre dans cet ouvrage, avec de nombreuses citations à l'appui, l'évolution de la direction des travaux routiers et comment le « commissaire pour les ponts et chaussées » astreint, par un arrêt du Conseil du roi du 11 février 1681, à visiter « ...les ponts, chemins et chaussées... et faire faire en sa présence, par personnes intelligentes et capables, les devis et estimations des ouvrages, pour les réparer et entretenir en bon état... », se transformera en ingénieur des ponts et chaussées. L'organisation des travaux, des corvées, la recherche des financements, les rapports hiérarchiques, les pouvoirs d'influence, tout cela est décrit, expliqué et illustré par des extraits de lettres, des instructions, des devis, des procès-verbaux d'adjudications conservés et remis dans leur contexte historique.

Les observations et les contrôles nombreux obligent Jean Rodolphe Perronet à prendre position sur des problèmes techniques, financiers qui seront déterminants pour son évolution propre et le pousseront à faire maintes propositions innovantes.

Il s'intéressera en dehors des travaux inhérents à sa charge d'ingénieur, à l'industrie locale de sa généralité d'Alençon. Ainsi, de 1738 à 1741,

il prend toute une série de notes sur le débit, la force motrice et le rendement des divers moulins.

Daniel Charles Trudaine, devenu intendant des finances, chargé du détail des Ponts et Chaussées en 1743, souhaite accélérer la réalisation des plans des routes prescrits par l'article 21 du « Mémoire instructif sur la réparation des chemins » du 13 juin 1738.

Dans ce but, Trudaine met en place à Paris « un bureau des dessinateurs » et parallèlement il donne des instructions particulières à Perronet, le 26 mars 1744, pour faire de même à Alençon. Celui-ci y crée un bureau de deux dessinateurs, grâce auquel il a pu réaliser dans de bonnes conditions le lever des plans et la préparation des projets dans sa généralité. C'est probablement au vu des résultats obtenus par Perronet à Alençon, que Trudaine pense à lui pour succéder à Robert Pitrou pour superviser à Paris l'exécution des travaux du bureau des dessinateurs, qui reste sous la direction de Mariaval.

De quatre employés à l'origine, le bureau parisien passe à sept en 1745 et à treize en 1746. Trudaine conçoit alors l'idée de faire de ce bureau, un véritable centre de formation technique pour les ingénieurs, comme le montre le texte de l'arrêt du 14 février 1747 transcrit dans l'ouvrage. Cet arrêt est considéré par les historiens comme l'acte fondateur de l'École des Ponts et Chaussées.

En effet, dans le cadre de ses nouvelles fonctions, J. R Perronet présente à Trudaine un « Mémoire sur les moyens de former des sujets propres à occuper les différents emplois des Ponts et Chaussées ». Il définit notamment le niveau des connaissances à atteindre et la succession des quatre emplois à occuper : géographe, « celui qui fait les cartes », élève, sous-ingénieur en province puis enfin sous-inspecteur à Paris.

¹ Cet ouvrage de 341 pages a été édité par les Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Ponts Formation Edition, 28, rue des Saints-Pères 75343 Paris cedex 07, mailto : presses.ponts@mail.enpc.fr

Les géographes devront posséder des éléments de trigonométrie, de géométrie et d'arpentage nécessaires pour être capables d'effectuer les opérations de lever des plans des routes et chemins ; les élèves connaîtront les bases de la mécanique et de l'hydraulique ainsi que de l'architecture, ils devront être aptes à réaliser le nivellement et le métré des projets ; les sous-ingénieurs seront qualifiés en architecture afin de pouvoir dresser eux-mêmes le projet complet d'un ouvrage d'art, dans tous les domaines du ressort des ponts et chaussées ; enfin les sous-inspecteurs devront acquérir une expérience professionnelle suffisante, avant d'obtenir le titre d'ingénieur des ponts et chaussées.

Selon le rendement, leur rémunération s'étagera et on établira entre eux, « ...un ordre convenable... », le classement aux mérites se formalise.

Reprenant dans leurs grandes lignes, les propositions du mémoire de Perronet, c'est une instruction du contrôleur général des finances, Machault d'Arnouville, en date du 11 décembre 1747, qui va sans lui donner le nom, transformer le bureau des dessinateurs en véritable « école » des ponts et chaussées.

De très larges extraits en sont donnés dans l'ouvrage et permettent d'apprécier l'importance considérable de cette réglementation définie : une formation professionnelle spécifique au corps des ingénieurs des ponts et chaussées est mise en place.

Dès 1748, on compte 27 élèves et 8 aspirants. Perronet reçoit un tel nombre de candidatures qu'il met au point des modalités d'admission.

De son côté, Trudaine réunit pour la première fois chez lui « l'assemblée des ponts et chaussées » qui succéda à l'académie d'architecture pour assurer le contrôle des projets. L'on peut lire en 1746, la mention portée sur des devis « ...ayant été examinés à l'Assemblée des ponts et chaussées... » et les observations jointes. Cette assemblée est composée de Boffrand qui cumule depuis 1743, les fonctions d'ingénieur général et celle de Premier ingénieur et des quatre inspecteurs en résidence à Paris.

Jean-Rodolphe Perronet, dans ses nouvelles fonctions de secrétaire de cette assemblée, s'affirme progressivement pour diriger en fait l'ensemble du corps des ponts et chaussées.

Il fréquente la cour du roi et le monde artistique de la capitale : des peintres, des écrivains comme Diderot avec lequel il entretiendra des relations très changeantes.

La correspondance que celui-ci échangera avec Sophie Volland est largement commentée dans le livre et apprend au lecteur de nombreux détails savoureux sur Perronet et son époque. Il faut ajouter qu'à partir de 1757, Perronet a été nommé Inspecteur général des salines de Lorraine et de Franche-Comté. Le sel en France,



Instruction de Jean-Rodolphe Perronet aux élèves-ingénieurs, relative à l'entretien des routes (24 mars 1749).
(collection ENPC, MS 2121)

sous l'Ancien Régime, était source de revenus importants pour l'État qui percevait sur sa production un impôt spécifique, la gabelle.

Cette nomination, par ses nombreux déplacements et nouveaux contacts, élargira son champ d'expériences et ses compétences et lui permettra d'occuper un autre rôle de premier plan.

Entré en Franc-Maçonnerie en 1778, Jean-Baptiste-Eustache de Saint-Far est vraisemblablement un des fondateurs de la loge d'Uranie, qui va regrouper dans son sein des membres uniquement issus du corps des Ponts et Chaussées, sur le modèle des Loges militaires.

C'est vers 1785 que, sous son influence, un projet de Loge s'ébauche à l'intérieur de l'école de Perronet. Elle entamera en 1787, une procédure de reconnaissance par le Grand Orient de France. L'appartenance de Perronet à celle-ci est avéré.

Après la période révolutionnaire, la loi du 19 janvier 1791 confirme l'institution des Ponts et Chaussées, en lui donnant de nouvelles formes sans modifier de façon essentielle son organisation. Néanmoins, on peut noter la suppression de l'admission par recommandation et la qualification d'École « Nationale », entraînant la disparition de celles de province.

D'autres évolutions et péripéties qui touchent l'école, sont décrites longuement par l'auteur. Un chapitre entier du livre est consacré aux réalisations et contributions à la technique de construction d'ouvrages d'art de Perronet.

Il conçoit, rectifie, adapte, invente et fait des propositions originales et structurées. Il écrira de nombreux mémoires dont il donne lecture à l'Académie des Sciences et à l'Académie des Arts et Belles Lettres.

Son génie inventif et son observation attentive de l'organisation du travail l'ont conduit à imaginer différents procédés d'exécution et

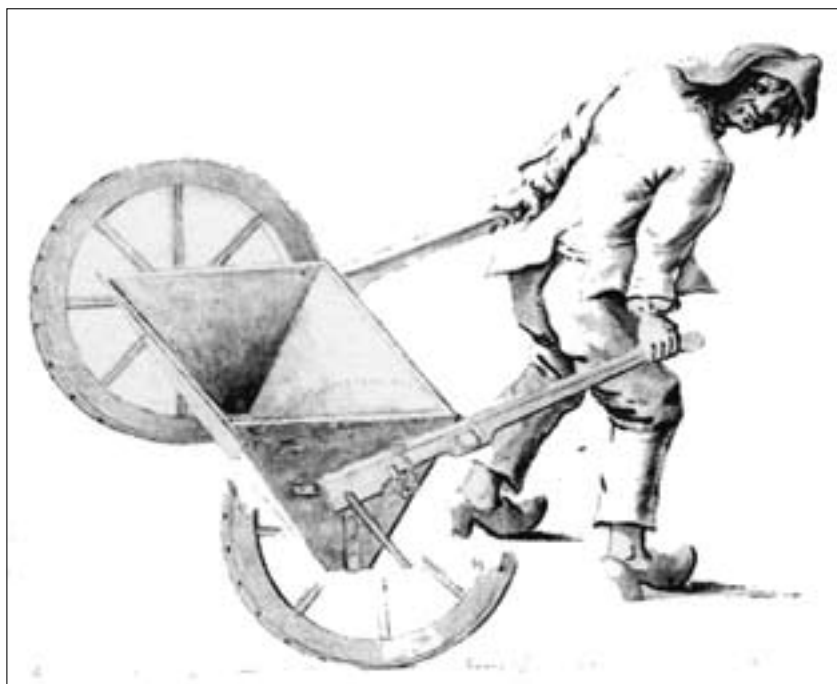
plusieurs machines. On peut citer un modèle de brouette corrigé qui sera utilisé par les cantonniers des Ponts et Chaussées jusqu'au XX^e siècle, pour les travaux de gravillonnage. Ses expériences et les nombreux dessins et schémas illustrent ses centres d'intérêt multiples.

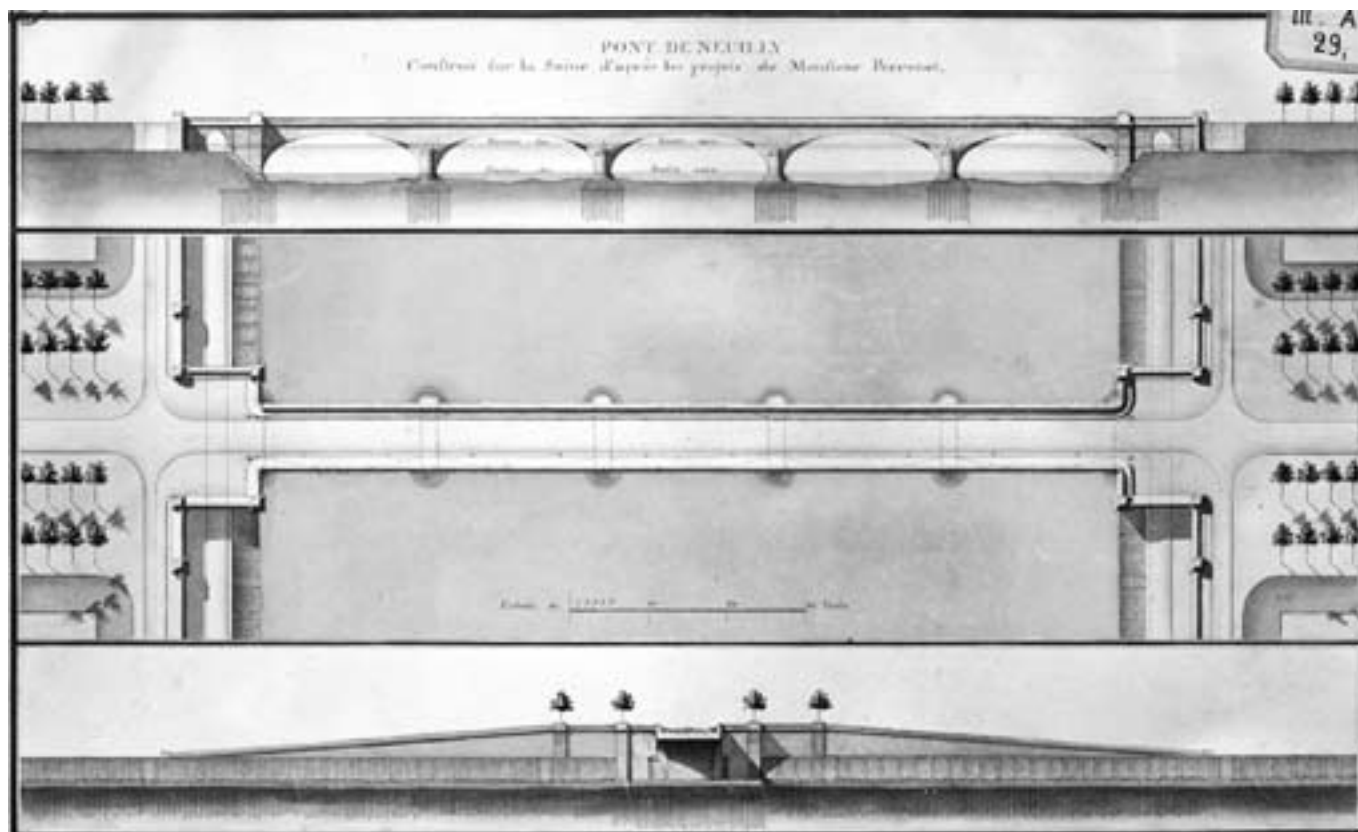
Jean-Rodolphe Perronet conservera jusqu'à sa mort, en 1794, ses fonctions de Premier ingénieur, cumulées avec celle de directeur de l'École des ponts et chaussées, première école de formation d'ingénieurs au monde.

Claude Vacant a mis à la disposition du lecteur des documents d'archives variés, ne cachant ni les oppositions, ni les échecs et valorisant les avancées et les efforts déployés, qu'il a su relier pour tracer l'évolution des administrations, de ses métiers, à travers un homme qui joua un rôle tout à fait central.

**Nouveau modèle de brouette
imaginé par Perronet.**

(collection ENPC, MS 2092-2)





Le pont de Neuilly-sur-Seine.
(collection ENPC, DG 1525 III
A-29)

Les quatre illustrations de cet article figurent dans l'ouvrage de Claude Vacant.

Si le plan adopté par l'auteur n'est pas toujours chronologique, le lecteur disposera avec cet ouvrage d'une mine d'informations et de documents d'une très grande richesse, ainsi que d'une iconographie abondante. Beaucoup de ces documents sont présentés pour la première fois.

A travers ceux-ci, la personnalité complexe de Perronet s'impose, malgré les zones d'ombre qui subsistent. Travailleur acharné, curieux de tout, polyvalent, il incarne finalement à merveille l'esprit de son temps, celui des Lumières. « Père fondateur », initiateur d'une longue et brillante tradition, il demeure pour tous ses successeurs ingénieurs, demeurés dans l'ombre ou devenus illustres à leur tour, bien plus qu'un modèle, un totem. ★

Page 89

1 *Une France si moderne*
Naissance du social (1800-1950) ; P. Rabinow ; traduit de l'américain par Frédéric Martinet et Oristelle Bonis ; Paris, Buchet-Chastel, 2006, 636 p., publié avec le soutien de la chaire Blaise-Pascal (École normale supérieure, département de philosophie), et patronné par la fondation de l'École normale supérieure et la région Île-de-France.
Titre original : French Modern: Norms and Forms of the Social Environment, 1989, Massachussets Institut of Technology Press, USA.

Une France si moderne

Naissance du social (1800-1950)¹



Louis Hubert Gonzalve Lyautey (1854-1934), premier Résident général de France au Maroc (1912-1925), Maréchal de France (1921), commissaire-général de l'Exposition coloniale de 1931.

(collection Eric Deroo; photo Isabey)

Sous le titre général « La pensée française revient d'Amérique », l'essayiste Jean Birnbaum, dans la livraison du 9 février 2006 du « Monde des livres » s'était intéressé à l'apport des réflexions menées outre-atlantique sur le sujet, redevenu très « chaud », de l'héritage colonial, réflexions qui pouvaient éclairer sur plusieurs aspects le débat français. En effet notait-il,

De Paul Rabinow par Alain Billon

La parution en France au début de 2006, du volumineux essai de Paul Rabinow, anthropologue, spécialiste de Michel Foucault, « Une France si moderne » quelque 15 ans après sa première parution aux États-unis, n'était pas passée inaperçue. Un aspect de ce travail avait alors particulièrement attiré l'attention, en un moment où le passé colonial de la France était l'enjeu d'une vive polémique : l'affirmation très argumentée que la période coloniale avait pu constituer un laboratoire de la modernité française, et notamment des pratiques de l'aménagement urbain, dès le premier quart du XX^e siècle, à partir notamment de l'expérience de Lyautey dans les années qui suivirent l'établissement du protectorat au Maroc.

Cet ouvrage est représentatif d'une certaine pensée venue d'outre-atlantique, mais conçue à partir de matériaux conceptuels élaborés par des penseurs français, parfois désignée sous l'appellation de « French Theory ». En l'occurrence, l'éclairage « différent » concernant les influences de certaines pratiques de l'époque coloniale sur l'évolution des idées en France, notamment en matière de planification spatiale et d'aménagement urbain, a quelque chose de stimulant, et peut nous aider à revisiter notre histoire, notamment celle de la genèse de nos institutions et de nos pratiques en termes de planification spatiale et d'aménagement urbain.

Comme un cadre général à cet aspect très particulier, le livre de Paul Rabinow, nous permet de revisiter le mouvement général des idées qui tendent à faire évoluer la société française vers une organisation « moderne » depuis le début du XIX^e siècle, en convoquant grâce à une impressionnante culture, maintes figures parfois oubliées, mais qui toutes ont joué leur rôle dans l'évolution de notre société et de ses traits séculaires.

les « *post-colonial studies* » (études post-coloniales) américaines puisent souvent dans l'œuvre d'auteurs français qui furent un temps délaissés voire malmenés dans leur propre pays (Derrida, Deleuze, Foucault, Lacan, Lyotard...), mais que les Américains, eux n'ont jamais cessé de mobiliser, pour le meilleur et pour le pire, en les regroupant parfois sous le label vague de la *French Theory* ». Parmi les ouvrages qu'il analysait dans cette livraison, figurait en bonne place le présent ouvrage de Paul Rabinow, paru pour la première fois aux États-Unis il y a une quinzaine d'années, sous le titre « *French Modern : Norms and Forms of the Social Environment* ».

Ancien étudiant à l'École pratique des hautes études, l'auteur se situe tout à fait dans la tradition si attachante de cette minorité d'universitaires américains très fins connaisseurs de la réalité (de l'exception?) française, tout à la fois passionnément attachés à l'histoire et à la culture de notre pays et sans vaine complaisance envers celui-ci, comme le politologue Stanley Hoffmann à l'université de Harvard¹.

Paul Rabinow, quand à lui, enseigne en Californie à l'université de Berkeley, et s'est d'abord fait connaître pour ses travaux sur Michel Foucault². Mais il a également séjourné à plusieurs reprises au Maroc, où il a pu étudier de près les principes d'action de Lyautey et l'héritage qu'il a légué. C'est sans doute ainsi qu'est née chez lui l'intuition, que dans cette expérience du protectorat français sur le Maroc et dans quelques autres théâtres de l'expansion française outre-mer, l'entreprise coloniale avait pu constituer dans une certaine mesure un des laboratoires de la modernité française, notamment en matière de planification spatiale et d'urbanisme.

Une telle thèse risque naturellement de heurter, et est donc à manier avec prudence, tant elle apparaît dérangeante à maints égards, tout

comme celle qui situe sous le gouvernement de Vichy les débuts de l'appareil d'État moderne dans notre pays, thèse que l'auteur reprend également à son compte dans l'introduction de son ouvrage : « Après l'étourdissante défaite militaire de la France en 1940, face à la pénurie, à la désorganisation, à l'intrigue rampante et à la dissension, une nouvelle élite technique a fini par s'installer dans un rôle structurel durable au sein de l'État français. [...] Le « plan d'équipement national » de 1942 était sous-tendu par une conception très extensive de l'« équipement » (un de ces symboles clés très difficilement traduisibles, recouvrant la totalité de l'activité sociale. [...]) Si, en 1942, la notion d'équipement contenue dans le « plan » était loin de pouvoir être mise en œuvre, elle n'en était pas moins annonciatrice d'une large extension d'un concept déjà ancien et de son application à la technologie. Les traits fondamentaux que les technocrates vichyssois se faisaient du territoire national, comme d'un espace où se répartir rationnellement et efficacement l'équipement, furent d'ailleurs repris à leur compte par les conseillers techniques de De Gaulle, pendant la guerre aussi bien qu'après ». (pp. 14-15)

En attendant c'est bien sous l'influence majeure de Michel Foucault que se situe le cadre conceptuel de cet essai « à la forme peu orthodoxe » (selon l'auteur), conçu comme un effort vers la constitution d'une « anthropologie de la modernité » (p. 23).

Au cœur de ce projet ambitieux, il y a en effet cette vision foucauldienne où la modernité prend naissance en rupture avec l'ordre classique, par l'entrée en scène de l'Homme, « à la fois sujet et objet de son propre savoir », avec notamment comme conséquence, la prolifération des sciences humaines et l'essor de l'anthropologie.

¹ *Au sein du prestigieux institut Minda de Gunzburg, Center for European Studies.*

² *Voir notamment Michel Foucault, Beyond Structuralism and Hermeneutics (en collaboration avec Hubert Dreyfus), University of Chicago Press, 1983 (2^e édition). Traduit en français, allemand, espagnol, portugais, chinois, japonais, russe.*

Cette rupture fondamentale intervient en Europe avec les Lumières. Mais c'est ici le cas spécifique français que l'auteur a choisi d'étudier. En partant de l'idée que l'on peut analyser la raison comme un objet ethnographique, « c'est à dire comme un ensemble de pratiques entretenant des relations complexes avec une collection de symboles », l'ouvrage traitera donc du développement historique en France à partir du début du XIX^e siècle, de pratiques rationnelles, visant à « comprendre et à contrôler la société en déterminant un cadre commun de normes et de formes capables d'engendrer un ordre social sain, efficace et productif », dans la perspective générale de recherche du bien-être social ou « welfare ».

Inscrit dans cette perspective, l'ouvrage de Paul Rabinow est original à plus d'un titre :

A partir de ses présupposés méthodologiques, il propose un cheminement de l'histoire de la pensée française moderne, qui remet déjà en question des habitudes solidement ancrées dans nos esprits. Ainsi plutôt que de prendre directement les Lumières et la Révolution comme point de départ de son travail, il choisira la terrible épidémie de choléra de 1832, qui culbute « une bonne partie des conceptions médicales antérieures, déblayant ainsi le terrain pour une compréhension nouvelle des conditions sociales ». C'est ainsi que l'étude scientifique de ce fléau conduit pour la première fois en France à la production de statistiques sociales détaillées, et que la « ville » apparaît désormais comme un nouveau thème d'analyse et d'intervention.

Il est difficile de rendre compte en quelques lignes du mouvement proliférant des sciences et des idées au XIX^e siècle, peints ici en une fresque impressionnante. Notons au vol l'essor des « sciences du milieu », puis de la géographie qui se révéleront des auxiliaires puissants du mouvement colonial, tandis que se succèdent nombre d'expériences de

paternalisme social, voguant d'utopie en réforme, jusqu'à ce que la crise des réformes philanthropiques n'amène la montée de la « question sociale », concomitante avec l'essor du socialisme, et qu'enfin, au tournant du XX^e siècle, apparaissent l'urbanisme, puis l'aménagement et la planification, faisant dès lors de la coordination des formes spatiales et sociales un élément déterminant (un marqueur) de la modernité.

Mais le second talent de Paul Rabinow est d'avoir su ordonner et rendre intelligible cette fresque, en la ponctuant d'une collection, inédite dans sa globalité, de hérauts (et de « héros », quoique l'auteur récuse ce terme), chacun d'entre eux ayant incarné un aspect, une vague du mouvement d'ensemble emportant la France vers la modernité sociale. Et c'est cette collection, tout à la fois dérangement et stimulante dans sa diversité, qui fait apparaître, à côté des « valeurs sûres » et consacrées, les « outsiders » oubliés et ainsi ressuscités sous ce regard d'outre-atlantique. Citons parmi tant d'autres : Louis-René Villermé (1782-1863) et Adolphe Quételet (1796-1874), statisticiens ; Frédéric Le Play (1806-1882) ingénieur, chercheur et réformateur¹ ; Jean-Louis de Lanessan (1843-1919) « néolamarckien », biologiste et homme politique. L'auteur, quant à lui, distingue particulièrement : Joseph-Simon Gallieni (1849-1916) « bourgeois, républicain et pacificateur », Emile Cheysson (1836-1910) « ingénieur, statisticien et technicien de la philanthropie », Tony Garnier (1869-1948) « provincial, urbaniste et socialiste », Maurice Halbwachs (1877-1945) « intellectuel spécifique et sociologue » et Henri Sellier (1883-1943) « réformateur socialiste et technicien de l'administration ».

Mais de toutes ces personnalités, une se détache sans conteste : le maréchal Hubert Lyautey (1854-1934) « dandy, aristocrate, militaire et

¹ Lié au ministère des Travaux publics, et qu'on rencontrera fugacement dans un autre article de ce numéro consacré à l'hôtel Le Play.

colonialiste », fondateur du protectorat sur le Maroc, prototype du « technicien des idées générales » (selon sa propre expression), sous l'impulsion duquel, d'après Paul Rabinow, « ont eu lieu les premières réalisations d'envergure de la France en matière d'aménagement urbain », donc bien avant qu'elles ne se concrétisent en métropole¹. Le personnage de Lyautey fascine manifestement l'auteur, mais moins que les principes sur lesquels il fonde son action, ou la modernité du système urbain qu'il produit (avec des insuffisances que l'auteur ne se dissimule pas). Le sommet de cette fascination est atteint par le constat qu'il fait de l'aisance avec laquelle le Maroc indépendant a su capter et s'approprier cet héritage...

Tel sont quelques-uns des éléments que dans sa brillante construction, Paul Rabinow nous livre, en suggérant que l'expérience de ce laboratoire du protectorat a eu valeur d'exemple précurseur d'un techno-cosmopolitisme qui aurait fait souche plus tard en métropole. Il est permis de vouloir conserver une part de scepticisme, ou tout au moins de demander à voir cette thèse approfondie. En attendant elle donne amplement à réfléchir, et elle permet de re-parcourir de façon ô combien profitable des chemins tellement empruntés, qu'on ne regardait presque plus les étonnants paysages qu'ils traversent. La vaste culture de l'américain Paul Rabinow, nous invite à les revisiter. D'urgence².

Quinze années se sont écoulées entre le moment où ce livre a été écrit et celui où sa traduction est enfin éditée en France. Cela justifie la courte postface qui achève la présente édition. Que nous dit l'auteur ? D'abord qu'il est frappé par « l'historicité évidente de ces pages ». On s'accordera volontiers sur ce point. Le changement majeur ? Il « tient en fait au déclin spectaculaire de la légitimité d'ensemble de l'appareil de planification d'État, pas au triomphe d'un modernisme

sans âme, ni d'un style ou d'instruments radicalement nouveaux ». A la volonté d'être moderne aurait succédé la soumission acceptée et généralisée au « principe de précaution » et l'exigence dominante de sécurité. « Jusqu'où et jusqu'à quand ? » s'interroge l'auteur... 

¹ *Grâce notamment à l'œuvre de l'architecte-urbaniste Henri Prost (1874-1959).*

² *Dans la même veine le comité d'histoire a commandé à un jeune doctorant, Jean-Charles Fredenucci, une conférence sur « le retour en métropole des Ingénieurs des Ponts et Chaussées coloniaux et la modernisation des pratiques de l'aménagement au cours des années soixantes (1958-1975) ». Nous en rendrons compte dans le prochain numéro de la revue.*

Une journée d'étude sur « l'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978-1981) »

jeudi 15 février 2007

Le Comité d'histoire du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer organise le 15 février 2007 une journée d'étude consacrée à « L'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978-1981) ». En 1998, il avait organisé avec succès une première journée d'étude sur la création du ministère de l'Équipement en 1966. En mobilisant à nouveau témoins et historiens, il entend poursuivre ses investigations sur les grandes étapes de la vie du ministère. L'attention sera cette fois focalisée sur la période initiée en 1978, 12 ans après la création de l'Équipement, quand une configuration ministérielle radicalement nouvelle est expérimentée qui, pour garantir la cohérence transversale des politiques publiques du cadre de vie, rapproche audacieusement les enjeux de l'Équipement, de la Culture et de l'Environnement au sein d'une même entité administrative confiée à Michel d'Ornano. Cette expérience originale durera trois ans et prendra fin en 1981, à l'exception notable du maintien de l'architecture à l'Équipement, qui perdurera jusqu'en 1995.

Cette nouvelle journée d'étude a pour objectifs d'engager une démarche et de lancer un chantier. Engager une démarche en permettant au comité d'histoire de susciter la production des connaissances relatives à l'histoire récente des institutions et des politiques publiques du cadre de vie. Lancer un chantier en réunissant méthodiquement les sources de cette histoire « qui reste à écrire »¹ et en sollicitant pour ce faire, les compétences interdisciplinaires de la communauté scientifique.

Tandis que se pense au quotidien le rôle de l'État en matière de transformation et de préservation des territoires et de l'espace habité, le Comité d'histoire souhaite que cette journée d'étude consacrée à « L'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978-1981) » puisse être l'occasion pour chacun, non seulement de nourrir l'analyse critique du temps présent, mais aussi – et peut-être surtout – d'appréhender les articulations fondamentales entre mémoire, histoire et action.

¹ In « Cultures croisées », ouvrage collectif publié sous la direction de Jean Frébault ; V^e section « aménagement et environnement » du CGPC ; publié à l'occasion du bi-centenaire de celui-ci ; 159 p., déc. 2004, p. 19 : « Même si le Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie n'a eu qu'une brève existence, il a nourri des utopies, sinon des nostalgies [...] Aujourd'hui sans doute une telle référence n'est plus opératoire, le domaine de l'environnement a acquis son autonomie institutionnelle et politique, la décentralisation a changé la donne. Le rattachement de l'architecture au ministère de la Culture et des sites naturels au ministère chargé de l'environnement ne permet plus d'imaginer de la même manière la continuité culturelle entre le patrimoine et l'aménagement et la cohérence de l'action administrative dans le champ du cadre de vie. Du point de vue du croisement des cultures, le « court » ministère de l'Environnement et du Cadre de vie a permis la création d'institutions support de ces croisements qui pour la plupart ont perduré jusqu'en 1996. Cette histoire est à écrire... »

Michel d'Ornano, ministre
de l'Environnement et du Cadre
de vie (1978-1981)
(MTETM/SG/SIC -1980)



Programme de la journée d'étude

(au 13 novembre 2006)

09h30 Ouverture **Pierre Chantereau**

09h40 Introduction **Alain Billon**

09h50 Aménagement et politiques publiques
Bertrand Lemoine

10h05 Aux origines du ministère de l'environnement
et du cadre de vie 1966-1978
Éric Lengereau

10h35 Environnement et politiques publiques
Jacques Theys

10h50 Pause

11h10 Première table ronde présidée et animée
par **Éric Lengereau**

★ **Mars 1978 : pour de nouvelles attributions
gouvernementales du cadre de vie**

Avec **Michel Boyon, Alain Lamassoure, Dominique Léger,
Pierre Mayet, Philippe Preschez, Pierre Richard**

Cette première table ronde sera l'occasion d'entendre la parole de ceux qui ont été, avant et après mars 1978, les principaux acteurs de la conception et de la mise en œuvre de cette réforme structurelle des politiques publiques de l'environnement et du cadre de vie. Il s'agira notamment d'évoquer la double nature de cette ambition collective, à la fois politique et administrative. Il s'agira également d'analyser les enjeux qui ont conduit à façonner la cohérence d'un nouveau département ministériel sur la base de convictions marquées par l'incontournable dynamique interministérielle des politiques publiques de l'environnement et du cadre de vie. Il s'agira enfin d'appréhender la complexité d'une période (le septennat giscardien) qui, alors que s'amorcent les perspectives de décentralisation et de réforme de l'État, identifie l'enjeu transversal de ces politiques publiques jusqu'au plus haut sommet du pouvoir.

12 h 15 Échanges et questions

12 h 30 Déjeuner

14 h 00 Deuxième table ronde présidée et animée
par **Bernard Barraqué**

★ **L'administration centrale des politiques publiques
de l'Environnement et du cadre de vie**

Avec **Joseph Belmont, Thierry Chambolle, Jean-Claude Colli
Georges Mercadal, Jean-Eudes Roullier**

Cette deuxième table ronde permettra d'évoquer en détails l'action des acteurs qui, au sommet du pouvoir administratif de l'Environnement et du Cadre de vie, ont façonné le dispositif opérationnel de ce nouveau ministère placé sous l'autorité de Michel d'Ornano. Avec ces témoignages de premier plan, il conviendra bien entendu d'examiner la réalité du rapprochement et l'irrigation mutuelle des politiques sectorielles du ministère. Seront ainsi évoquées les articulations essentielles entre architecture, urbanisme et construction. Seront aussi identifiées les enjeux d'une conscience environnementale qui, au lendemain des Trente glorieuses, s'installe progressivement au cœur de ces politiques publiques. Seront enfin analysées les liens entre pratiques professionnelles, les unes relevant d'une culture de la transformation et les autres relevant d'une culture de la préservation.

**La journée d'étude se déroulera à l'auditorium
de l'Institut National de l'Histoire de l'Art
Galerie Colbert 2, rue Vivienne 75 001 Paris** ★

15 h 00 Échanges et questions

15 h 15 Réforme de l'État et décentralisation
Catherine Grémion

15 h 45 Pause

16 h 05 Troisième table ronde présidée et animée
par **Florence Contenay**

★ **L'organisation territoriale des politiques publiques
de l'Environnement et du cadre de vie**

Avec **Christian Bouvier, Lucien Chabason,
Jean-François Coste, Denis Grandjean, Charles Maj.**

Cette troisième table ronde devra réunir les témoins et acteurs autour d'une des données fondamentales de l'expérience de l'Environnement et du Cadre de vie : le maillage territorial des politiques publiques. En effet, c'est sur la base d'un héritage riche de nombreuses réformes successives que se joue la réussite de l'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie et de son administration déconcentrée. À l'échelle régionale comme au niveau départemental de l'action du ministère, il s'agira donc de positionner le débat sur le terrain quotidien des politiques publiques d'aménagement de l'espace et de protection de l'environnement. Les échanges se focaliseront notamment sur la complexité des « cultures croisées » qui, à travers l'identité de cette expériences ministérielle, fondent le rapprochement et/ou la fusion des services déconcentrés de l'État.

17 h 05 Échanges et questions

17 h 20 Réaction des trois grands témoins de la journée :
Christian Pattyn, Michel Rousselot, Gilbert Simon

18 h 00 Clôture **Claude Martinand**

Le secrétariat du comité d'histoire un outil polyvalent

Une conférence du comité d'histoire, organisée à la Grande Arche. (photo comité d'histoire - 2006)



L'organisation du secrétariat du comité d'histoire

★ **Secrétaire du Comité d'histoire**
Pierre Chantereau, ingénieur général
des ponts et chaussées, secrétaire
général du conseil général des ponts
et chaussées
téléphone : 01 40 81 63 23
télécopie : 01 40 81 23 24
pierre.chantereau@equipement.gouv.fr

★ **Secrétaire délégué du Comité
d'histoire** **Alain Billon**, inspecteur
général de l'équipement
téléphone : 01 40 81 21 73
alain.billon@equipement.gouv.fr

★ **Assistante à la coordination**
Michèle Théotiste, secrétaire
tél. 01 40 81 36 75
fax. 01 40 81 21 70
michele.theotiste@equipement.gouv.fr

★ **Pôle accueil-documentation**
Françoise Porchet, chargée d'études
documentaires
téléphone : 01 40 81 36 83
francoise.porchet@equipement.gouv.fr
et **Michèle Théotiste** (voir ci-dessus)

★ **Pôle études-recherches**
Denis Glasson, chargé d'études
téléphone : 01 40 81 36 47
denis.glasson@equipement.gouv.fr

★ **Pôle animation-diffusion**
Françoise Sappin, chargée de mission
téléphone : 01 40 81 26 35
francoise.sappin@equipement.gouv.fr

★ **Mission de recueil des témoignages
oraux** **Brigitte Druenne-Prissette**,
chargée de mission
téléphone : 01 40 81 31 06
brigitte.druenne-prissette@equipement.
gouv.fr

L'accueil et la bibliothèque

★ Le centre de documentation et la bibliothèque du comité d'histoire sont accessibles à tous publics du lundi au vendredi de 9 h à 17 h, sur rendez-vous. La bibliothèque comprend plus de 3000 volumes, ouvrages spécialisés ou usuels.

Les sites

★ Internet : http://www.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=27

★ Intranet : <http://intra.cgpc.i2/ComiteHistoire/ComiteHistoire.asp>

Le guide des sources

★ Afin de faciliter les recherches historiques dans les domaines de l'Équipement, des Transports et du Logement, en permettant une orientation vers d'autres centres de documentation, un « Guide des sources » a été édité en 1999. Il est accessible sur l'internet et l'intranet du comité d'histoire.

L'actualisation de ce guide est permanente.

Les actions d'animation du comité d'histoire

★ Le soutien et l'accompagnement d'études ou de recherches historiques sur le ministère et sur les politiques menées dans les différents domaines de compétence de celui-ci.

★ Des conférences (3 par an) et des colloques (1 par an).

★ La participation aux grandes manifestations du ministère (journées RST, journées de l'Équipement...)

★ Le soutien à la parution d'ouvrages historiques.

★ L'édition de la revue « pour mémoire ».

Extrait de l'arrêté du 9 mai 1995 portant création d'un comité d'histoire de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Le ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme et le ministre du Logement, sur proposition du vice-président du conseil général des ponts et chaussées, arrêtent :

Article 1^{er}

Il est créé auprès des ministres chargés de l'équipement, des transports et du logement, un comité intitulé le comité d'histoire de l'équipement, des transports et du logement.

Article 2

Le comité d'histoire de l'Équipement, des Transports et du Logement assiste les ministres, d'une part, dans l'élaboration, le suivi et l'évaluation d'une politique de recherche, d'étude et de diffusion portant sur l'histoire de leurs départements ministériels et des politiques correspondantes, d'autre part, dans la définition des objectifs, des méthodes et des moyens des activités d'étude, de conservation, d'enrichissement et de mise en valeur du patrimoine dont ils ont la garde.

Le comité propose aux ministres les éléments et les priorités d'une politique d'ensemble pour son domaine de compétence... ★



Médaille éditée à l'occasion du 200^e anniversaire de la création du conseil général des Ponts et Chaussées par Napoléon 1^{er}, le 7 fructidor an XII (25 août 1804). (photo : J-J. Castaing, monnaie de Paris)

« pour mémoire »
la revue du comité d'histoire

rédaction ★ Tour Pascal B 19.29
92 055 La Défense Cedex
téléphone : 01 40 81 36 75
télécopie : 01 40 81 21 70
comite.histoire@equipement.gouv.fr

directeur de la publication ★ Pierre Chantereau

rédacteur en chef ★ Alain Billon

secrétariat de rédaction, iconographie ★ Françoise Sappin

secrétariat ★ Michèle Théotiste

conception graphique ★ Éric Louis

ISSN ★ en cours

dépôt légal ★ en cours

impression ★ Le Révérend