

n°10
hiver 2011-2012

« pour mémoire »

comité
d'histoire

...

• revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement •



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement



n°10
hiver 2011-2012

« pour mémoire »

comité
d'histoire
...

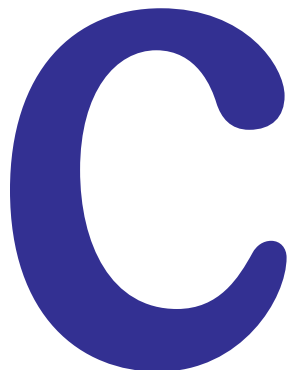
• revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement •

Antoine-Rémy Polonceau



Augustin Fresnel





LE DIXIÈME NUMÉRO de la revue ministérielle « Pour Mémoire » paraît après une année d'intense activité du comité d'Histoire.

Ainsi, six journées ou demi-journées d'études ont été organisées, sur les ingénieurs des ponts en Afrique, les cent ans de l'administration du tourisme, l'âge d'or des ingénieurs économistes, le bicentenaire de la Commission des phares et balises, le séminaire « aménagement et décentralisation », les politiques en faveur des villes moyennes et les sources de la création du ministère de l'Environnement, à l'occasion de son quarantième anniversaire.

Par ailleurs, le comité a diffusé à l'automne 2011, dans des numéros hors-série de la revue, les actes de deux journées d'études de fin 2010 sur le bicentenaire de la réglementation des installations dangereuses, inconfortables et insalubres et le quatre-vingtième anniversaire de la loi de 1930 sur les sites. Il a aussi soutenu l'édition de deux ouvrages consacrés respectivement à Jean-Eudes Roullier « *Un pionnier des politiques de l'espace urbain* » (La Documentation française) et à Antoine-Rémy Polonceau « *Un homme libre* » (Presse des Ponts).

Les études et recherches en cours ou engagées en 2011 donneront lieu dans les prochaines années à des publications d'articles dans « Pour mémoire » et à des journées d'études. Ces études et recherches concernent notamment l'achèvement de la généalogie des directions d'administration centrale entre 1706 et aujourd'hui, l'histoire du corps des inspecteurs généraux de la construction, les bureaux d'enquête analyse en matière d'accidents de transport, les origines de la création et des reconfigurations des laboratoires des ponts et chaussées et de l'Institut de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), ainsi que la réhabilitation de l'habitat insalubre.

L'équipe du comité d'Histoire a connu un fort renouvellement en 2011. Alain Monferrand a été remplacé au cours de l'été dans les fonctions de secrétaire délégué par Patrick Février, administrateur civil hors classe, qui a exercé des fonctions diverses au sein des anciens ministères de l'Équipement et de l'Environnement ainsi qu'au ministère de la Défense. Au premier semestre, Marie-

Thérèse Rieu a pris la responsabilité des activités d'animation et de diffusion et Marie Lacor celle de l'accueil et de l'assistance à la coordination.

Je tiens à remercier particulièrement Alain Monferrand pour le dynamisme, l'enthousiasme et le savoir-faire avec lesquels il a animé pendant près de quatre ans le comité d'Histoire, dans la continuité de l'élan donné par son prédécesseur, Alain Billon.

Malgré la modestie des moyens dont dispose le comité d'Histoire, Alain Monferrand a consolidé et développé une activité impressionnante par son ampleur et par son exigence de qualité, avec le souci de mettre en valeur toutes les origines des politiques, des institutions, des acteurs et des métiers du ministère d'aujourd'hui.

Ce dixième numéro de la revue évoque des thématiques diverses.

Le Conservatoire du Littoral est en train de prendre en charge plusieurs phares présentant un intérêt patrimonial. A l'occasion de la journée d'études consacrée à la Commission des phares, Vincent Guigueno, chargé de mission « patrimoine phares » à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), a rappelé le contexte historique de la naissance d'une politique nationale de sécurité de la navigation au cours des années 1811-1825, dans la continuité des initiatives prises sous la monarchie. L'article comporte des extraits du rapport de 1825 sur l'éclairage des côtes par des phares et présente les membres fondateurs de la commission. La journée du 1^{er} juillet 2011 a été aussi largement consacrée aux innovations technologiques et notamment satellitaires qui ont progressivement remplacé les phares.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et du projet de schéma national des infrastructures de transport, de grands projets de lignes à grandes vitesses (LGV) sont à l'ordre du jour, 30 ans après la création du premier train à grande vitesse (TGV). Michel Walrave, directeur général adjoint honoraire de la SNCF et directeur général honoraire de l'Union internationale des chemins de fer, a vécu de très près cette création. Il nous rappelle le contexte politique d'abord peu favorable, la création du service de la recherche de la SNCF, la desserte expérimentale de la ligne Paris-Cherbourg par des éléments de turbine à gaz, les grandes options du projet de TGV, le choix technico-économique de la LGV Paris-Lyon et la course d'obstacles qu'il fallut franchir pour que cette desserte fût effective.

Depuis le 15 décembre 2011, le service d'études des transports, des routes et de leurs aménagements (Sétra) a quitté Bagneux pour s'installer à Sourdun, en





Seine-et-Marne. Christian Desprès, ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts, explique le contexte de ce transfert et sa nouvelle feuille de route stratégique et scientifique, tout en se référant aux modalités de la création en 1968 du service sous le nom de « service d'études techniques des routes et autoroutes », à l'expertise qu'il apportait aux directions départementales de l'équipement (DDE) pour le développement des infrastructures de routes et d'autoroutes et à son adaptation à l'approche multimodale des infrastructures de transports depuis le décret du 9 juillet 2008.

Les ouvriers des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées (les « OPA ») ont été transférés aux conseils généraux en 2009 à la suite de la décentralisation d'une grande partie des routes nationales. L'étude présentée par Denis Glasson, ancien cadre du comité d'Histoire, raconte l'histoire de ces agents jusqu'en 1981 : la création des parcs départementaux en 1919, leur généralisation et leur extension après 1945 du fait de l'expansion du parc automobile utilisant le réseau routier national (80 000 km), les questions sociales et l'évolution des organisations syndicales.

Annie Fortier-Kriegel, architecte-paysagiste, expose la construction historique de nos paysages et l'émergence d'une politique élevée au rang du patrimoine commun de la nation en 1995. Elle développe les rapports du paysage à l'éthique et au développement durable ainsi que sa valeur économique. Outre la convention européenne de 2000, des lois successives ont assis cette politique publique et ses moyens d'action en matière de sites (1930) de montagne (1985) de littoral (1986) puis de paysage en soi (1993). La mise en œuvre suppose une appropriation par tous les acteurs dans la durée et une méthodologie performante de l'évaluation paysagère.

Les risques d'érosion du littoral et d'ensablement ne datent pas d'aujourd'hui. Jean-Marie Martin, ingénieur général des Ponts et Chaussées et ancien directeur général des services techniques de la ville de Cannes, en témoigne avec l'exemple cannois depuis le XVIII^e siècle. Le rôle crucial des hommes y est mis en valeur pour la construction du môle, l'aménagement de la Croisette, l'extension du port et les expériences successives de création d'une plage à des fins de prévention des risques naturels.

Jean Orselli, docteur en histoire et ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, retrace l'histoire du Touring-Club entre 1890 et 1983. Cette association puissante (200 000 membres en 1914, 350 000 en 1950) s'est engagée fortement dans la promotion en France du tourisme et l'amélioration de l'offre de séjours et de l'hôtellerie ainsi que dans la protection des sites et des monuments tout en exprimant les intérêts des usagers quotidiens de la route.

Elle accéda à un statut para-étatique à partir des années 1920 puis connut des difficultés après 1945 qui amenèrent à sa disparition : une adaptation manquée à l'ère de l'automobile de masse, la perte de son rôle en matière de délivrance des permis de conduire, une impasse financière liée à une nouvelle politique commerciale de circuits et de séjours de loisirs.

Jean-Paul Lacaze, ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, retrace l'histoire du service des Ponts et Chaussées du département de la Seine entre 1853 et 1966. Ce service avait pour origine la mise en place d'une administration départementale moderne lors des grands travaux pilotés par le baron Haussmann. Sous la III^e République, les missions en matière de réseaux de voirie, d'eau d'assainissement et de métro et d'urbanisme ont été impulsés par le Conseil Général. La dernière phase a été dominée par le retour en force de l'État à partir de Vichy, notamment pour la desserte de la banlieue en matière de transports. Cette organisation prit fin avec la suppression du département de la Seine en 1966.

Dans ce numéro, le regard étranger, italien, nous emporte loin dans le passé. Roberto Arditi (responsable de la Società Iniziative Nazionali Autostradali (SINA) à Milan analyse la description des voies et des infrastructures de l'ancienne Rome dans les commentaires de la guerre des Gaules. Il met en valeur la similitude du réseau de l'époque avec nombre de tracés en Italie du fait de la géographie de la péninsule. Il montre des exemples d'utilisation de la route, des infrastructures militaires telles que des ponts et du génie civil dans les guerres romaines, notamment dans celles menées par César en Gaule et en Germanie. Ce savoir-faire technique se retrouvait dans l'excellence des équipements publics à Rome jusqu'à la fin de l'Empire.

Dans la rubrique « Paroles de chercheurs », Thibault Tellier, maître de conférences à l'université de Lille, raconte comment il a été formé aux travaux d'histoire politique, faisant sa thèse sur Paul Reynaud. Son expérience d'enseignant dans le Nord est une des raisons qui l'ont amené à s'intéresser à l'histoire des évolutions urbaines, aux processus de réforme des années 1960-1970 et à l'ancrage local des politiques publiques. Il a travaillé depuis plusieurs années avec le comité d'Histoire, notamment au sein du Conseil scientifique (grands ensembles, décentralisation et aménagement, résorption de l'habitat insalubre) et commente sa vision de la conciliation entre les exigences scientifiques et le besoin de répondre à la demande sociale.

Louis-Michel Sanche
Secrétaire du comité d'Histoire ★



Exposition Universelle de 1878. Pavillon du ministère des Travaux publics. Atelier photographique de l'École des Ponts et Chaussées
©École des Ponts ParisTech

sommaire

en première ligne

9

- ★ La Commission des phares (1811-1825), naissance d'une politique nationale de sécurité de la navigation par [Vincent Guigueno](#)
- ★ Trente ans de TGV par [Michel Walrave](#)
- ★ Le Sétra, de Bagnaux à Sourdun par [Christian Després](#)
- ★ Les parcs, ateliers et magasins des Ponts et Chaussées et leurs ouvriers, des origines à 1981 par [Denis Glasson](#)

en perspective

46

- ★ Connaître le paysage et en reconnaître la valeur par [Anne Fortier-Kriegel](#)
- ★ Cannes. Trois siècles d'histoire du rivage par [Jean-Marie Martin](#)
- ★ Le Touring club : association évergétique, association d'usagers de la route ou association de tourisme ? par [Jean Orselli](#)
- ★ Le département de la Seine et son service des Ponts et Chaussées de 1853 à 1966 par [Jean-Paul Lacaze](#)

regards étrangers

109

- ★ Voies et infrastructures de l'ancienne Rome dans les commentaires de la guerre des Gaules
par **Roberto Arditi**

paroles de chercheurs

122

- ★ Entretien mené avec **Thibault Tellier** par **Stève Bernadin**

lecture

134

- ★ **Denis Hannotin et Christine Moissinac**
Antoine-Rémy Polonceau (1778-1847)

le comité d'Histoire du ministère

136

La Commission des phares (1811-1825)

naissance d'une politique nationale de sécurité de la navigation

par **Vincent Guigueno**, chargé de mission « patrimoine phares »,

direction générale Infrastructures Transports Mer/direction des Affaires Maritimes (DGITM/DAM)



Mr Leibell Mr Mathieu Mr Reynaud Mr Bigot
Mr LeBrousse Amiral Mathieu Mr Pétot Mr Paris

Commission des phares en 1863 - N° inv. V12g/17778 - © Musée national de la Marine, A. Fux

À l'occasion de la journée d'études du 1^{er} juillet 2011 consacrée à la Commission des Phares. © Gérard Crossay - MEDDTL



Au premier rang de gauche à droite : André Berlivet, Jean-Yves Cyprès, Dominique Serre
au second rang : Jean-Luc Fontan, Bruno Barbé, Bruno Hauret, Jacques Manchard, Philippe Lijour

Avec le mémoire sur le nouveau système d'éclairage d'Augustin Fresnel, lu à l'Académie des Sciences le 29 Juillet 1822, le *Rapport contenant l'exposition du système adopté par la Commission des phares pour éclairer les côtes de France* est l'un des textes fondamentaux pour comprendre comment la France imposa une technologie innovante aux nations maritimes au cours du XIX^e siècle : les appareils à lentilles. Le « génie » de Fresnel est en effet un raccourci simplificateur pour appréhender la genèse d'une innovation qui aurait pu rester sans lendemain. C'est d'ailleurs la conclusion de l'ingénieur écossais Robert Stevenson, grand bâtisseur des phares, venu en France en 1824 pour étudier les fameuses lentilles de Fresnel. En cette année de bicentenaire, et dans un contexte où la Commission s'est vue confisquée au fil du temps sa fonction de pilotage stratégique de la sécurité de la navigation par une bureaucratie technico-maritime, il a paru utile de faire connaître ce document fondateur qui sera prochainement mis en ligne par l'École des Ponts et Chaussées. Celui-ci nous montre que dans une période difficile de l'histoire de notre pays, moins de dix ans après la chute de l'Empire, des savants, des marins et des ingénieurs surent dégager des principes qui guidèrent pendant plus de cinquante ans une politique publique efficace, au service de la sécurité de la navigation.



État de l'éclairage des côtes de France au dix-huitième siècle - In *Phares, histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*. Jean-Christophe Fichou, Noël Le Hénaff, Xavier Mével. Douarnenez, Chasse-marée, 2003, p.55

Les phares, de l'Ancien Régime à la Révolution

La création au printemps 1811 d'une Commission des phares par le comte Molé, directeur général des Ponts et Chaussées, s'inscrit dans une série d'actes administratifs qui ont transformé la gestion des phares depuis la chute de l'Ancien Régime. Grâce à l'amiral Antoine Thévenard, nous disposons d'un inventaire des phares allumés dans le monde à l'aube du XIX^e siècle : il en existe 130, pratiquement tous européens. Les littoraux des royaumes du Danemark et de Suède commencent à s'éclairer. Avec 54 feux en 1800, les côtes anglaises sont de loin les plus illuminées du monde. La quinzaine de phares français fait pâle figure.

Liée au transport maritime à longue distance et à la constitution d'un État moderne et de sa Marine, l'histoire des phares français commence dans l'estuaire de la Gironde, où le phare monumental de Cordouan signale l'entrée de la «Rivière de Bordeaux» et le retour du pouvoir souverain dans une contrée longtemps dominée par la couronne anglaise. Les routes maritimes menant aux grands ports, civils et militaires, du Royaume de France (Saint-Malo, Rochefort, Brest, Rouen) voient apparaître les premières tours à feux, éclairées par du bois, du charbon. Le Roi concède l'ensemble des phares à partir des années 1770 à un entrepreneur en éclairage, Tourtille-Sangrain. Celui-ci

les équipe de réverbères sphériques et de lampes à huile. Les marins se plaignent de ce nouveau système. A la chute de l'Ancien Régime, la France possède un premier réseau de phares, confié à des gestionnaires «privés» et dont le financement est assuré par la perception de droits de feux.

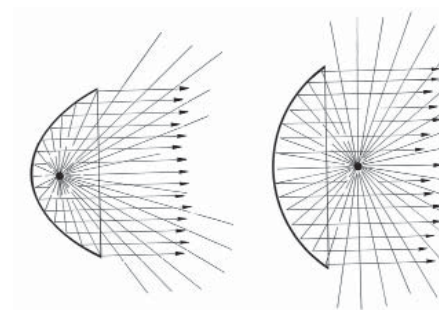
La responsabilité des phares, amers et balises est confiée à la Marine en septembre 1792. Les droits de feu sont supprimés, à l'imitation de la jeune démocratie américaine. C'est une rupture fondamentale dans l'économie et la gestion de l'éclairage des côtes, qui devient un bien public gratuit.

Les projets de phares «révolutionnaires» se multiplient, sans concrétisation faute de moyens. En mars 1806, un décret impérial transfère les phares de la Marine au ministère de l'Intérieur, à l'exception des feux du Stiff et de Saint-Mathieu.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées

prennent le contrôle des phares, en commençant par faire un état des lieux et une évaluation économique du système dont ils ont hérité.

À gauche réflecteur parabolique. À droite réflecteur circulaire.



Collection de réflecteurs paraboliques exposés au musée des Phares et Balises, à Ouessant.
© : Parc Naturel Régional d'Armorique - Musée des Phares et Balises à Ouessant

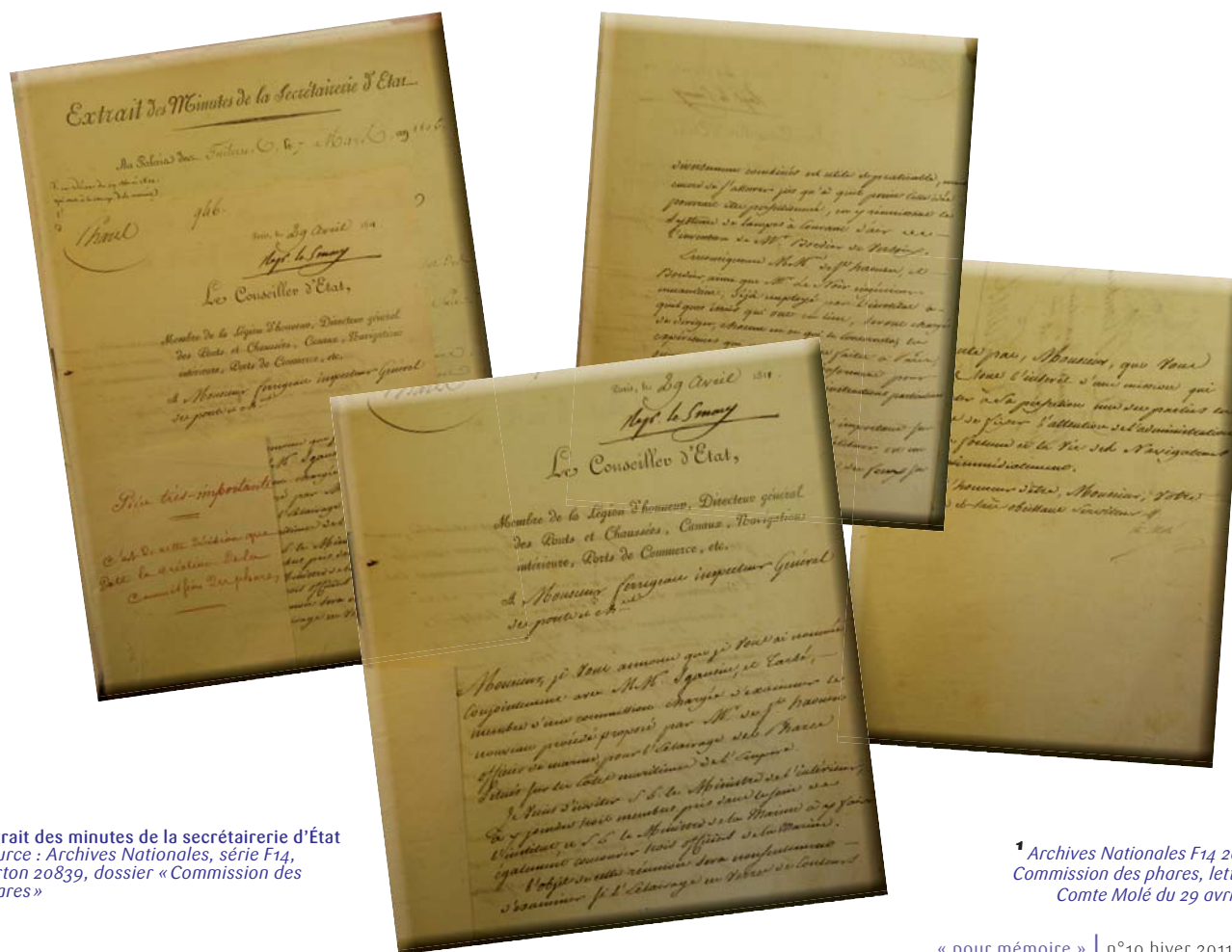


En 1811, Coat de Saint-Haouen, chef d'État-major de la Marine à Boulogne propose d'installer dans les phares un éclairage « en verres de couleurs », bleu et rouge¹. Coat de Saint-Haouen, auteur de plusieurs mémoires sur la signalisation maritime, diurne et nocturne, n'était pas le seul à réfléchir aux signaux échangés entre la côte et les navires de guerre. Il existe une vaste littérature relative aux codes employant des pavillons et des

flammes, codes auxquels des marins et des savants cherchaient un équivalent pour la nuit. Cette réflexion aboutit à la conception de réseaux complexes, tel le système de télégraphie nocturne reliant les ports militaires à l'État-major imaginé par Saint-Haouen. Telle est l'origine de la Commission des phares : un simple courrier adressé le 29 avril 1811 à des marins, des savants et des ingénieurs pour examiner ce mémoire de

Saint-Haouen et réfléchir à « un système général de distribution des feux sur les côtes de l'Empire ».

La Commission ne devient réellement active qu'après la chute de Napoléon, lorsqu'elle organise des expériences scientifiques comparant l'efficacité de différents systèmes d'éclairage. Elle tient aujourd'hui encore des réunions régulières. Les systèmes d'éclairage



Extrait des minutes de la secrétairerie d'État
Source : Archives Nationales, série F14,
carton 20839, dossier « Commission des
phares »

¹ Archives Nationales F14 20839,
Commission des phares, lettre du
Comte Molé du 29 avril 1811



installés dans les phares – lentilles de Fresnel, lampes à huile, machine de rotation – apparaissent comme les moyens que la Commission s’est donnés pour remplir un programme de signalisation maritime. En mettant en avant un seul homme, Fresnel, on oublie le travail collectif qui a commandé la première distribution raisonnée de phares sur les côtes de France. Il convient de corriger cette vision trop héroïque de la Science : au commencement était la Commission des phares, c’est-à-dire une instance de délibération scientifique et politique.

La Commission des phares et le milieu savant

Présidée par le directeur général des Ponts et Chaussées, la Commission des phares devait se composer de neuf membres : trois savants de l’Académie des Sciences, trois inspecteurs des Ponts et Chaussées, trois officiers supérieurs de la Marine militaire. La politique de signalisation des côtes de France naît donc sans surprise du concubinage entre la science, la technique et l’État sous l’Empire. Sa composition évolue au fil du temps. Le nombre de savants diminue, tandis que les représentants de services techniques de la Marine – les hydrographes, les ingénieurs des travaux hydrauliques, le génie maritime – sont plus nombreux. On pourrait affiner l’analyse sociographique de la Commission, en traquant par exemple les lieux où ses

membres se croisent : Institut, École polytechnique, Bureau des longitudes, Dépôt de la Marine... L’efficacité de la Commission peut s’interpréter par une cohérence socio-professionnelle de ses membres, mais également, en tout cas au début de ses délibérations, par une vision commune de la façon dont les savoirs scientifiques, encyclopédiques, devaient être reversés au service du marin, une vision polytechnique de la mer et des sciences dont le premier réseau de phares serait un fossile.

Les marins font un peu exception dans la carte institutionnelle qui peut être dressée pour repérer les personnes présentes à la Commission des phares. La relative indisponibilité des marins a une cause assez simple : ils naviguent... Ainsi Duperrey, un marin doué pour les Sciences, nommé à la Commission en 1811, partit pour de longs voyages sur *L’Uranie* (1817), puis sur *La Coquille* (1822), c’est-à-dire à des moments cruciaux dans les discussions de la Commission des phares. On choisit donc, plus tard, des marins naviguant entre le ministère et l’État-major de la Marine plutôt que sur les mers et les océans. La Marine est soucieuse de signalisation maritime, mais d’une signalisation active, et non passive, qui permet d’échanger des informations stratégiques entre le navire et la côte. Le phare moderne a un jumeau militaire, le sémaphore, avec lequel il cohabite souvent sur les caps, les pointes et les îles depuis l’Empire.

En 1817, les hydrographes prennent place auprès des marins à la Commission des phares. Chargé de lever et de dessiner

les cartes marines, l’hydrographe est une sorte d’hybride de l’astronome, du marin et de l’ingénieur. On connaît l’importance pour la cartographie marine du périple de *La Recherche*, un navire commandé par le contre-amiral d’Entrecasteaux, lancé en 1791 sur les traces de Lapérouse.

Paul-Édouard de Rossel, ainsi qu’un jeune hydrographe, Charles-François Beautemps-Beaupré étaient à bord.

Ce voyage marque symboliquement le début de la conversion des savoirs accumulés pendant les voyages encyclopédiques en une production massive de cartes marines, *le Pilote Français*, un immense projet dont Beautemps-Beaupré assura la direction entre 1822 et 1843. Les papiers de Rossel conservés aux Archives Nationales montrent l’importance de ce personnage dans la définition et la conduite de la politique de signalisation décidée par la Commission en 1825.

Un acte fondateur : le rapport et la carte de 1825

Le document le plus important produit par la Commission des phares est donc ce *Rapport contenant l’exposition du système adopté (...) pour éclairer les côtes de France*, rendu public en 1825. La Commission se réunit périodiquement pour en apprécier les progrès, puis pour l’amender, l’améliorer, le compléter. Le rapport était accompagné d’une carte sur laquelle sont reportés les emplacements de 49 phares, répartis sur toutes les côtes de France.

Sur l'ensemble des sites retenus, une trentaine de bâtiments neufs étaient à bâtir, le reste étant constitué de tours anciennes, civiles ou militaires. Pour dessiner cette carte, la Commission a hérité et innové. Elle a inséré dans son dispositif des phares construits sous l'Ancien Régime, et des programmes d'éclairage des côtes de France sans lendemain, comme celui que Thévenard expose dans son *Mémoire sur l'utilité des phares le long des côtes maritimes de la France et sur les moyens d'y former ces établissements* (1766) attribué par de Rossel à de Kearney, l'un des grands hydrographes du XVIII^e siècle².

Un texte ultérieur de Thévenard, publié sous la Révolution, décrit ainsi un système de 36 feux, comprenant 18 feux déjà existants, Groix et Penmarc'h, dont les travaux sont arrêtés, et 16 nouveaux feux. Parmi ces derniers, plusieurs sont repris dans le rapport de la Commission : La Hague, Chausey, les Héaux de Bréhat, l'île de Batz.

Le critère de localisation proposé par la Commission est fondé sur la manière dont les navires revenant d'Amérique atterrissent sur les côtes de France, en se calant sur la latitude de leur point d'arrivée. En revanche, la connaissance de leur position en longitude est plus approximative. Thévenard cite le cas d'un navire qui s'était engagé dans le passage de la Teignouse, entre Quiberon et Houat, en croyant entrer dans l'estuaire de la Loire. Le système de signalisation doit être conçu pour éviter de telles erreurs.

La Commission doit composer avec des programmes dont l'ambition ne couvre

pas l'ensemble du territoire national : programmes anciens, comme les feux bâtis sous l'Ancien Régime, dont la construction renvoie aux besoins de la Marine de guerre et aux initiatives des chambres de Commerce, mais également programmes contemporains, puisque la fin des guerres de l'Empire relance un désir de construire des phares qui n'est pas le fait de la Commission. Ainsi, en 1820, les ingénieurs de Loire-Atlantique se lance dans un projet audacieux, la construction d'un phare sur le rocher du Four, au large du Croisic, afin de signaler l'entrée de l'estuaire de la Loire. De même, à Marseille, où l'activité portuaire reprend lentement sous la Restauration, l'ingénieur Garella entreprend en 1823 la construction d'un phare sur l'île du Planier.

Un système rationnel pour signaler les côtes de France

Le mot-clef dans le titre de ce rapport remis en 1825 par la Commission est bien sûr le mot « système », puisqu'il signifie qu'un groupe d'hommes, rassemblés dans une Commission *ad hoc*, se pense pleinement légitime pour arraisonner, au nom des sciences et de l'État, la frontière maritime du pays. La Commission veut construire de façon volontaire un réseau dont la logique s'imposerait à toutes les côtes de France, presque indépendamment de leur configuration propre ou des routes commerciales déjà connues. Toutes les portions du littoral seraient

ainsi équipées par l'État d'une manière égale. C'est ce geste audacieux qui fonde la singularité française dans l'histoire de la signalisation maritime. Le choix des emplacements n'est pas lié à des événements dramatiques passés, par exemple une série de naufrages, comme cela était le cas pour les phares britanniques, *Edystone* ou *Bell Rock* par exemple.

La construction raisonnée d'une frontière maritime doit s'appuyer sur des principes scientifiques de localisation des feux, compris des navigateurs afin qu'ils se repèrent correctement dans l'espace. Ces principes sont indiqués dans les propos liminaires du rapport de 1825 :

« Les vaisseaux qui suivent la côte, en se tenant à une distance suffisante pour les mettre à l'abri de tout danger, reconnaissent, au moyen des phares, à

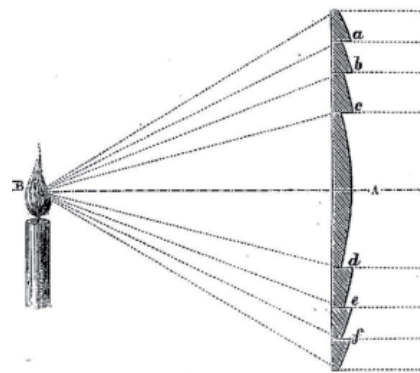


Fig. 277. — Marche des rayons lumineux dans une lentille à échelons du système Fresnel.

In « *Merveilles de la Science* », L. Figuier, 1869

² Archives Nationales - Marine, 3Jf 102. Le texte est attribué à Thévenard.



Appareil lenticulaire de Cordouan 1823, conservé au musée des Phares et Balises, à Ouessant
 In *Phares, histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*.
 Jean-Christophe Fichou, Noël Le Hénaff, Xavier Mével. Douarnenez, Chasse-marée, 2003, p.76
 Crédit photo : Musée des Phares et Balises à Ouessant (N. Le Hénaff)

OPTIQUE DE CORDOUAN, 1823

Appareil lenticulaire de l'optique de Cordouan à Ouessant.

Il s'agit d'un appareil à optique de Cordouan, qui a été construit en 1823, à Ouessant, dans le département de la Manche. Il est composé de plusieurs lentilles et prismes, qui permettent de concentrer la lumière et de la diriger vers les navires.

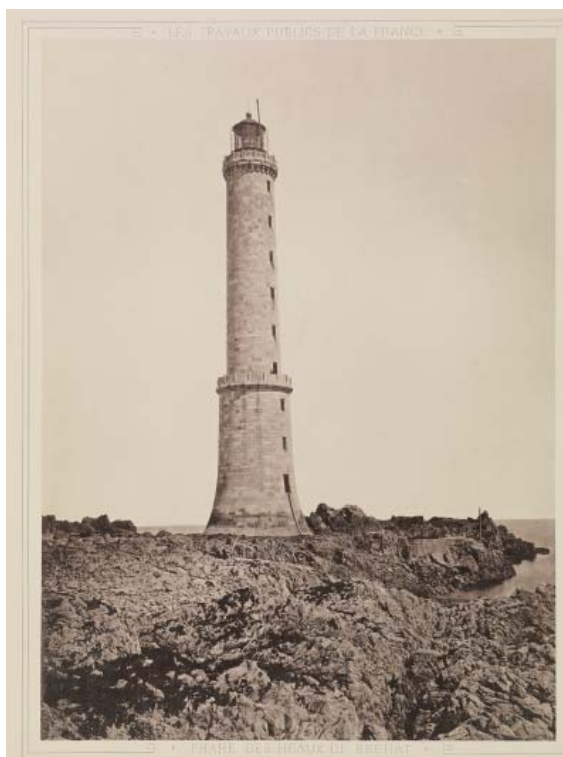
Cet appareil a été construit par le maître-verrier de Cordouan, qui a été nommé à la tête de l'optique de Cordouan en 1823.

Il est composé de plusieurs lentilles et prismes, qui permettent de concentrer la lumière et de la diriger vers les navires.

Cet appareil a été construit par le maître-verrier de Cordouan, qui a été nommé à la tête de l'optique de Cordouan en 1823.

Il est composé de plusieurs lentilles et prismes, qui permettent de concentrer la lumière et de la diriger vers les navires.

Cet appareil a été construit par le maître-verrier de Cordouan, qui a été nommé à la tête de l'optique de Cordouan en 1823.



Phare des Héaux de Bréhat
In *Les travaux publics de la France - Vol. V : Phares et balises*, par
É. Allard & L. Reynaud (dir.) ;
J. Rothschild éd, 1883

tous les instants de la nuit, le lieu où ils sont et la route qu'ils ont à suivre pour éviter les écueils situés au large. Ces phares doivent être placés sur les caps les plus saillants et les pointes les plus avancées ; ils doivent aussi être les uns par rapport aux autres, à des distances telles que, lorsque, dans les temps ordinaires, on commence à perdre de vue le phare dont on s'éloigne, il soit possible de voir celui dont on se rapproche³».

Le navire connaît donc sa position par rapport à deux points qu'il doit repérer sur une carte en croisant plusieurs informations : l'estime de sa route, sa navigation astronomique et la connaissance des caractères des feux,

c'est-à-dire le signal caractéristique de chaque phare.

Grâce à la fiabilité des chronomètres de marine, il n'est pas nécessaire que les feux émettent tous un signal différent. La discussion porte donc sur le nombre de caractères différents qu'il convenait d'adopter.

Les solutions techniques disponibles, projecteurs ou appareils lenticulaires tournants, proposent une diversité de signaux fondée sur le rythme d'apparition et de disparition d'une lumière. Comment trouver le bon écart pour répéter un même signal sans tromper le navire ? Dans la proposition de Saint-Haouen, neuf combinaisons de

feux rouge et bleu se succédaient entre Flessingue et Dieppe, «et ainsi de suite dans tous les postes le long de la côte, en recommençant la même série, sans aucun danger de méprise par la similitude des feux, puisque ceux qui se ressemblent auront au moins 80 lieux de distance entre eux⁴».

Rossel rappelle à la Commission que :

«l'erreur dont la position d'un vaisseau venant du large peut être affectée a (...) des limites, et (il) a suffi de répartir les phares sur toute la côte de manière que, dans l'étendue fixée par la plus grande erreur dont la position d'un navire soit susceptible, il ne se trouve jamais deux phares offrant la même apparence⁵».

Ce qui revient à choisir comme *borne inférieure* pour l'écart entre deux feux répétant le même signal la *borne supérieure* de l'erreur commise par un navire faisant route à l'aide de ses instruments, le sextant et le chronomètre. Ce problème peut paraître assez simple, mais il fit l'objet de nombreuses discussions sur le nombre de caractère des feux. L'ingénieur des travaux maritimes Joseph Sganzin suggère de séparer ces éclats par des périodes de temps inégales, mais cette solution se révèle trop complexe.

³ Rapport contenant l'exposition du système adopté par la Commission des phares pour éclairer les côtes de France, Paris, Imprimerie royale, 1825.

⁴ Archives Nationales - Marine GG1 2, pièce 66.

⁵ Rapport contenant l'exposition du système adopté par la Commission des phares pour éclairer les côtes de France, op. cit. p. 3.

La Commission retient finalement trois caractères : des feux fixes, des feux tournants à éclat et à éclipse toutes les minutes, et des feux tournants à éclat et éclipse toutes les trente secondes. Ces éclats et éclipses sont obtenus par la rotation des appareils lenticulaires de Fresnel, dont le nombre de panneaux, huit ou seize, détermine la période du feu.

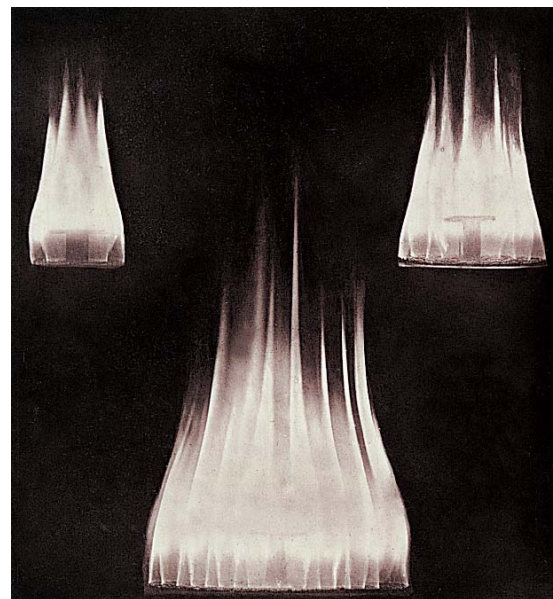
Ces principes guident la localisation des feux les plus importants, ceux que la Commission qualifie de feux de «premier ordre», pour les distinguer des édifices plus modestes, installés sur les écueils et dans les passes. Des feux de second et de troisième ordre, ainsi que des fanaux de port font également partie du programme de 1825. Dans le discours de Rossel, le navire et les deux feux sont les sommets d'un triangle, figure géométrique fondamentale dans toutes les opérations de géodésie et de cartographie, terrestre ou marine. Olivier Chapuis a donc raison de souligner la progression commune de la publication du *Pilote Français* et des délibérations de la Commission des phares. En Manche, par exemple, dans les années 1830, les cartes n'étaient pas encore levées, si bien que le choix de l'emplacement des feux et le travail des hydrographes sont concomitants. D'après *L'Exposé des opérations géodésiques sur les côtes septentrionales de France*, les emplacements retenus pour les phares des Héaux de Bréhat et de l'île de Chausey, coïncident avec les sommets de grands triangles employés pour dessiner les cartes de la Manche.

Un paradigme céleste pour décrire le système et la carte de 1825 : les phares-étoiles

Le système de la Commission des phares s'appuie également sur des programmes scientifiques de mesure de la Terre : les opérations géodésiques, la production de cartes terrestres et marines. Cette relation étroite entre les cartes et les phares est une clef pour interpréter la répartition des phares sur les côtes de France au début du XIX^e siècle. François Arago raconte ainsi dans le *Journal de sa vie* les nuits passées à rétablir des signaux géodésiques enlevés par le vent et à scruter l'obscurité à la lunette pour voir enfin apparaître la lueur du réverbère de signal de Camvey, situé à 150 kilomètres. Mais cette lumière du signal de Camvey apparaissait rarement, et Arago resta six mois au Desierto de las Palmas, sans l'apercevoir.

Dans sa biographie de l'astronome, Maurice Daumas précise que chaque soir, «(il) allumait son réverbère, guettait le clignotement des phares qui répondraient au sien, observait la Polaire, notait les chiffres⁶». L'emploi du mot phare est un peu anachronique, mais il y a bien un lien entre ces travaux scientifiques et l'éclairage des phares. Augustin Fresnel souligne d'ailleurs dans son *Mémoire sur un nouveau système d'éclairage des phares* le succès des grandes lentilles, employées «comme

signaux, par MM. Arago et Mathieu, dans les opérations géodésiques qu'ils ont faites, vers la fin de l'automne dernier, sur les côtes de France et d'Angleterre. Une de ces lentilles, éclairée par un bec quadruple et placée à 50 miles anglais de l'observateur, était vue aisément avec une lunette, une heure avant le coucher du soleil, et à l'œil nu, une heure après⁷».



Pour augmenter la puissance des lampes à huile, on multiplie le nombre de mèches. In *Phares, histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*. Jean-Christophe Fichou, Noël Le Hénaff, Xavier Mével. Douarnenez, Chasse-marée, 2003, p.81

⁶ Maurice Daumas, *Arago. La jeunesse de la Science*, Belin, 1987, p. 44.

⁷ Point 41 du «Mémoire sur un nouveau système d'éclairage des phares, lu à l'Académie des Sciences le 29 juillet 1822», *Œuvres Complètes d'Augustin Fresnel*, Tome 3, p. 97-126.

Dans son « Procès verbal des observations faites à Chatenay, à 13 000 toises de l'arc de triomphe de l'Étoile, dans la nuit du 7 au 8 septembre 1821, sur le phare lenticulaire à feux tournants de l'invention de M. Augustin Fresnel », l'élève-ingénieur des Ponts et Chaussées Schwilgué notait, quant à lui :

« À 8h38, (l'appareil de Fresnel) parut être à son maximum et (...) surpassait alors beaucoup en diamètre apparent et en clarté la planète de Jupiter, à laquelle nous avons pu le comparer⁸ ».

Cette nuit là, à l'aide d'un chronomètre de Bréguet, il avait mesuré et consigné la durée des éclats et des éclipses de chacune des révolutions de l'appareil. Mais vers 22 heures, l'éclat diminua et l'élève nota que le brouillard contrariait son observation. Une note de Fresnel précise qu'il s'agissait d'un défaut d'alimentation de la lampe en huile.

Les appareils de Fresnel produisent une lumière dont la période et le mode d'apparition ne sont plus visibles sur la côte depuis la fin du XIX^e siècle : les feux sont fixes, ou bien se déplacent lentement sur des roulements à galets, comme les coupoles des observatoires astronomiques. La lumière paraît, puis disparaît, lentement, en répétant un phénomène céleste, l'éclipse.

Est-il besoin de souligner que, depuis les écrits de Newton jusqu'au texte fondamental de Laplace, *La Mécanique céleste*, l'observation des mouvements des planètes, des étoiles et des comètes est la source dont s'inspirent les savants pour imaginer des modèles de compréhension du monde physique ? Ce paradigme scientifique

influence l'ensemble des expériences de signalisation maritime du début du XIX^e siècle, qu'elles recourent aux techniques de la lentille ou du réflecteur. Un concurrent de Fresnel, l'ingénieur-lampiste Isaac Bordier-Marcet, puise également dans le vocabulaire des étoiles pour nommer ses inventions. Il écrit à propos d'un « appareil sydéral » pour feu fixe à la géométrie complexe⁹ :

« J'ai cherché à produire un effet approximatif de la lumière lunaire par l'éclairage astral, et j'ai cru trouver aussi quelque analogie (...) entre l'effet de mes lampes garnies de miroirs sydéraux, et celui que produisent les innombrables astres qui peuplent la voûte azurée. (...) La lumière qui en émane est vive, brillante, scintillante, elle se fait bien apercevoir ; mais la distance qui nous sépare, ôte à cette lumière la faculté d'éclairer, telle est la lumière sydérale¹⁰ ».

L'étoile de Fresnel brille avec plus d'éclat que celle de Bordier-Marcet, mais elles sont appréciées selon les critères d'une même culture sensible.

La description des phares de France comme un système céleste maîtrisé est également prégnante dans l'emploi de la notion d'ordre pour les classer, une notion inconnue dans les pays anglo-saxons à la même époque. Il s'agit d'un emprunt au classement des étoiles par l'astronome selon leur magnitude. En 1825, il y avait trois ordres et des feux de port de moindre importance. Le classement d'un feu dans tel ou tel ordre, qui indique sa fonction dans le réseau et la portée de son feu, détermine

complètement l'appareil lenticulaire. Le système établit des correspondances homothétiques entre les caractéristiques techniques des objets – distance focale, puissance de la source lumineuse, nombre de mèches concentriques de la lampe – et la place du feu dans l'ordre des phares. Ainsi, les feux de premier ordre possèdent quatre mèches, ceux de second et troisième ordre, respectivement trois et deux mèches¹¹.

Le travail d'Augustin Fresnel au service des phares doit être replacé dans ce contexte. Que racontent ses *Mémoires* ? Fresnel coordonne un processus d'innovation dans lequel la fameuse lentille n'est pas le point de départ mais, comme l'ampoule de Thomas Edison dans les réseaux électriques, une pièce dans un puzzle d'objets et de savoirs qui ont rendu possible la construction de l'appareil. Ce processus est d'ailleurs inachevé à la mort de Fresnel et son frère Léonor le poursuit

⁸ *ibid.*, p. 91-92.

⁹ La notice n°16 du *Catalogue des appareils d'éclairage et autres objets déposés au musée des Phares (1878)*, « Réflecteur sidéral Bordier-Marcet, grand modèle (1811) » précise que cet appareil employé pour l'éclairage des villes, puis des phares, était composé de « deux surfaces réfléchissantes engendrées par des parties de paraboles tournant autour de leur paramètre ».

¹⁰ Voir Isaac Bordier-Marcet, *La parabole soumise à l'art, ou essai sur la catoptrique de l'éclairage, descriptif des nouvelles combinaisons et propriétés de la parabole, appliquées au système économique d'éclairage, à grands effets de lumière*, Paris, Veuve Cussac, 1819, p. 57.

¹¹ « Moyens employés pour éclairer les phares et varier leurs apparences », *Rapport contenant l'exposition du système adopté par la Commission des phares pour éclairer les côtes de France*, op. cit., p. 5.

pendant quinze ans. S'il faut attribuer à Fresnel des mérites, ce n'est peut-être pas tant la réalisation de grandes lentilles à échelon qu'il faudrait mettre en avant, que son obstination à faire réaliser un appareil dont chaque élément – les lentilles, la lampe et le système de rotation – appartenait à des domaines de compétences jusqu'alors disjoints, obstination qui le conduit sur la côte pour surveiller l'installation de l'appareil de Cordouan.

L'histoire de la Commission des phares fondée sous l'Empire, montre que la construction d'une frontière maritime ne s'appuie pas sur une géniale invention – la lentille de Fresnel – mais sur une langue céleste parlée par les savants, les ingénieurs et les marins.

L'historien Jules Michelet écrit :

« C'est la France, après ses grandes guerres, qui prit l'initiative des nouveaux

arts de la lumière et de leur application au salut de la vie humaine. Armée du rayon de Fresnel (une lampe forte comme quatre mille, et qu'on voit à douze lieues), elle se fit une ceinture de ces puissantes flammes qui entrecroisent leurs lueurs, les pénètrent l'une par l'autre. Les ténèbres disparurent de la face de nos mers.

Pour le marin qui se dirige d'après les constellations, ce fut comme un ciel de plus qu'elle fit descendre. Elle créa à la fois les planètes, étoiles fixes et satellites, mit dans ces astres inventés les nuances et les caractères différents de ceux de là-haut. Elle varia la couleur, la durée, l'intensité de leur scintillation. Aux uns, elle donna la lumière tranquille, qui suffit aux nuits sereines ; aux autres, une lumière mobile tournante, un regard de feu qui perce aux quatre coins de l'horizon.

Ceux-ci, comme les mystérieux animaux qui illuminent la mer, ont la palpitation vivante d'une flamme qui flamboie et pâlit, qui jaillit et qui se meurt. Dans les sombres nuits de tempêtes, ils s'émeuvent, semblent prendre part aux convulsions de l'Océan, et, sans s'étonner, ils rendent feu pour feu aux éclairs du ciel¹² ».

La Commission pense la frontière maritime nationale comme un système céleste en rabattant sur la mer, les objets, les mots et les pratiques de l'astronomie et de la géodésie. Dans cette perspective, elle met en œuvre une vision de la science et de la mer du XVIII^e siècle, celui de la marine à voile, des hydrographes et



Sur cette carte ne figurent que les phares effectivement électrifiés avant la fin du XIX^e siècle. On en compte 13, ce qui ne représente que le quart du programme d'Émile Allard, qui prévoyait en 1880, d'électrifier tous les phares du premier ordre. Néanmoins, à l'aube du XX^e siècle, la France peut s'enorgueillir de posséder la moitié des phares électriques du monde.

In *Phares, histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*. Jean-Christophe Fichou, Noël Le Hénaff, Xavier Mével. Douarnenez, Chasse-marée, 2003, p.283

¹² Jules Michelet, *La Mer*, Gallimard, 1983 (1^{ère} édition, 1861).

des voyages de découverte. Il n'est fait aucune allusion dans le texte au monde de la navigation du XIX^e siècle – la vapeur, les échanges généralisés sur toutes les mers du globe – auquel la Commission va adapter son « système » sans remettre en cause ses principes.

Une « feuille de route » pour le XIX^e siècle

Le paradigme des « phares-étoiles » est le socle qui détermine pendant soixante ans la politique française de signalisation maritime. Un important programme s'engage, puisqu'une cinquantaine de feux des trois premiers ordres sont à construire ou à adapter pour recevoir le système de Fresnel. La première génération de grand phare, qui culmine à environ cinquante mètres, prend pour modèle Goulphar, sur Belle-Île, dont le plan est attribué à Fresnel. Au mitan du XIX^e siècle, avec l'arrivée de Léonce Reynaud à la tête du service, les plans évoluent en intégrant plus fortement les questions de logement des gardiens. Les phares du Cap Fréhel (1847) ou des Baleines (1854), dont la construction avait pu être différée puisque des tours de Vauban existaient déjà, témoignent de cette évolution. En 1867, le montage du phare métallique des Roches-Douvres répond aux vœux exprimés par la Commission quarante ans plus tôt.

L'année 1881, avec l'allumage du phare d'Armen au bout de la chaussée de

Sein marque symboliquement la fin de la période inaugurée par la publication du rapport. À cette période, et encore plus fortement dans les années 1890, une série d'innovations transforme profondément le système technique de l'éclairage des phares. La maîtrise de nouvelles sources lumineuses (lumière électrique, gaz sous pression) permet d'entrer dans une logique de signaux de lumière brefs et puissants, lancés par des « feux-éclairs », des optiques à grande vitesse de rotation dont l'éclat n'est visible qu'une fraction de seconde. L'adoption des lumières brèves et violentes renouvelle les caractères des feux comme les mots pour les décrire. En 1894, la Commission des phares propose l'abandon des termes « scintillant » et « clignotant », qui renvoient au paradigme céleste de 1825, au profit des mots « éclat » et « occultation »¹³. Mais surtout elle supprime la notion d'ordre, qui était le pilier de l'organisation homothétique du système de 1825. Dans le même temps, le nombre des points remarquables qui maillent le littoral est réduit à une quinzaine de grandes tours, éclairées par de puissantes machines électriques.

Systèmes techniques et territoire se réarticulent dans un nouveau paradigme qui a pour ressource la thématique de l'éclair. Le territoire des phares serait-il structuré comme un langage ? Le nouveau paradigme est assez performant pour qu'à l'aube du XX^e siècle les ingénieurs des services des phares d'autres nations maritimes l'adoptent après la France. Cependant, les ingénieurs déchantent rapidement sur la capacité des appareils

électriques les plus puissants à percer le brouillard, si bien que les aides à la navigation s'orientent dès le début du XX^e siècle vers des solutions hors du spectre des ondes visibles avec l'installation de radiophares.

Les deux premiers radiophares français expérimentaux sont installés en 1912 à Sein et à Ouessant. En 1925, un siècle après l'adoption de son rapport fondateur, la Commission des phares approuvait un programme d'équipement du littoral comprenant 37 sites de radioélectricité, dont 5 radiophares d'une portée égale à 200 milles.

Les innovations techniques de la fin du XIX^e siècle et les perspectives offertes par les ondes hertziennes ont profondément remodelé l'horizon d'attente du réseau de signalisation maritime, dont les phares lumineux étaient jusqu'alors l'espoir et la principale ressource. Les grands phares, réseau dominant de la signalisation maritime depuis deux siècles, s'insèrent désormais dans un tissu d'objets techniques qui comprend maintenant le satellite, l'ordinateur, la carte numérisée, le récepteur GPS. ★

¹³ Réfection de « l'État de l'éclairage... », Commission des phares, registre Y, p. 64, 2 juin 1894.

Trente ans de TGV

par **Michel Walrave**,
directeur général adjoint honoraire de la SNCF,
directeur général honoraire de l'Union internationale
des chemins de fer

Lorsque, à la fin des années soixante, j'avais à présenter le projet de TGV, je citais souvent cet aphorisme d'Auguste Detœuf, ingénieur des Ponts et Chaussées et industriel, extrait de son ouvrage¹ « Il y a pour un industriel, trois façons de se ruiner : le jeu, les femmes et les ingénieurs » en ajoutant « la seconde est la plus agréable mais la troisième est la plus sûre ». J'enchaînais aussitôt « le TGV n'est pas un projet d'ingénieur ».



Le train à grande vitesse. In Pour la Science, édition française de Scientific american n°48 octobre 1981 - Source : Michel Walrave

Bien entendu, cela était vrai et faux à la fois. Cela était faux car, bien évidemment, la conception du matériel et des infrastructures à grande vitesse a fait appel à de multiples avancées technologiques dans de nombreux domaines (mécanique, électrotechnique, électronique, transmission d'informations etc.), et elle a mobilisé le talent de nombreux ingénieurs. Mais cela était vrai parce que la conception même du TGV a reposé sur une analyse rigoureuse du marché des transports de voyageurs à moyenne et longue distance et des situations de concurrence auxquelles

le chemin de fer allait devoir faire face. La technologie a été ainsi mise au service des exigences résultant des besoins du marché et du développement de la concurrence autoroutière et aérienne qui se dessinait à la fin des années soixante. Cette mise au point était d'autant plus nécessaire que la SNCF, à l'époque, avait la réputation – non usurpée – d'être dominée par des ingénieurs sans références suffisantes, parfois, aux données économiques fondamentales. En ce sens, le TGV a marqué une rupture par rapport à cette culture technique alors dominante.

Un contexte peu favorable

Au milieu des années soixante, l'avenir du chemin de fer soulevait de nombreuses interrogations tant dans les milieux politiques et financiers qu'au sein même de la SNCF pour ce qui concernait en particulier le transport des voyageurs. Lorsque j'ai rejoint celle-ci, en 1964, la majorité des dirigeants de l'entreprise, se

¹ Auguste Detœuf, *Propos d'O. L. Barenton, confiseur*, Éditions d'Organisation, 1982.

fiant à l'exemple américain, tenait le discours suivant : *« l'avenir est au trafic de marchandises et le trafic de voyageurs est appelé à disparaître ; à l'exception peut-être des trafics de banlieue dans les très grandes agglomérations, il est impossible de résister à la concurrence de l'autoroute et de l'aviation ».*

Du côté des politiques et des financiers, le caractère chroniquement déficitaire de la SNCF engendrait évidemment un certain scepticisme quant à ses perspectives d'avenir. Parmi les idées qui prévalaient il y avait celle d'organiser une régression progressive de l'activité ferroviaire en évitant autant que possible les soubresauts dans le domaine social.

Un autre credo en vigueur au ministère des Finances était qu'une entreprise en déficit devait pour se redresser, supprimer tout investissement. Cette suggestion était éminemment discutable car, sans investissement, c'est la stagnation, la sclérose et la mort. Mais c'était peut-être le but recherché !

Pour illustrer parfaitement ce climat de scepticisme, je ne résiste pas au plaisir de raconter cette anecdote qui m'a été rapportée par un témoin de la scène. Ayant eu vent des études de la SNCF concernant la grande vitesse, Maurice Couve de Murville, Premier ministre après les événements de mai 1968, demande au ministre des Transports de l'époque : *« J'ai entendu parlé d'un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse : êtes-vous au courant ? De quoi s'agit-il ? »* Le ministre lui répond : *« Je ne*

suis saisi officiellement d'aucun projet, mais je crois savoir qu'il s'agit d'études menées par le service de la recherche de la SNCF » Et le Premier ministre de laisser tomber : *« Ah bon ! Je crois que la meilleure chose à faire avec le service de la recherche de la SNCF, ce serait de le supprimer »*

La création du service de la recherche de la SNCF

Il faut rendre hommage à Roger Guibert, nommé directeur général de la SNCF en 1966, d'avoir créé ce service à la fin de cette même année, dans le contexte qui vient d'être évoqué. Ce faisant, il donnait suite à une proposition de quatre dirigeants de l'entreprise² auxquels il avait demandé d'analyser la situation de l'entreprise en matière de recherche. Sans entrer dans les détails, le rapport (« rapport vert ») faisait ressortir que les recherches effectuées étaient surtout de caractère technique et qu'elles étaient plus ou moins développées selon les disciplines. Elles résultaient plus d'initiatives personnelles de brillants spécialistes que de commandes de la direction générale. Elles ne faisaient l'objet d'aucune coordination et n'étaient donc pas orientées en vue de projets d'avenir précis. Le rapport préconisait en conclusion de fédérer ces actions de recherche au sein d'un nouveau service à créer.

Ce service de recherche recevrait des commandes précises de la part de la

direction générale, élaborées par une commission de la recherche rassemblant, sous l'autorité du directeur général, les directeurs généraux adjoints et l'ensemble des directeurs des fonctions techniques et commerciales de l'entreprise. Cette commission de la recherche examinerait périodiquement l'état d'avancement des études et des recherches et prendrait également les décisions de mise en œuvre des projets qui en découleraient.

Le service de la recherche, créé sur ces bases, fut confié à Bernard de Fontgalland et à Marcel Tessier comme adjoint, avec des profils respectifs de généraliste pour le premier et de technicien pour le second. Le service fut organisé autour de quatre départements principaux : technique, exploitation, cybernétique et économie. Les attributions des trois premiers étaient conçues de manière à ne pas « marquer » les directions centrales traditionnelles mais, au contraire, à être « à cheval » sur les domaines de compétences de plusieurs d'entre elles pour internaliser dans les divers départements les interfaces traditionnelles entre les grandes fonctions.

Le quatrième département « économie » dont j'héritais avait pour mission à la fois de mener des recherches propres et de conduire pour chaque projet les analyses et les évaluations économiques permettant de juger de leur intérêt pour l'entreprise.

C'est évidemment tout naturellement que parmi les projets inscrits au programme

² Paul Gentil, Jean Dupuy, Jean Alias, Marcel Tessier

du nouveau service (1966-1969) a figuré un projet dénommé CO₃ : « *Possibilités de grandes vitesses ferroviaires sur infrastructure nouvelle* ».

M. Guibert avait eu, en effet, l'occasion, lors d'un voyage d'études au Japon effectué quelque temps auparavant, de constater le succès du « Shinkansen ». Première expérience mondiale de grande vitesse ferroviaire (bien que limitée à 210 km/h dans un premier temps) sur la ligne nouvelle ligne du Tokaido entre Tokyo et Osaka, cette ligne venait d'être mise en service à la fin de l'année 1964. Il était déjà évident que cette expérience allait révolutionner au profit du transport ferroviaire le système de transport sur ce corridor regroupant une population égale à celle de la France tout entière !

Une répétition générale : la desserte de Paris-Caen-Cherbourg par éléments à turbine à gaz

Avant d'examiner le développement du projet CO₃, il est nécessaire d'évoquer une étape intermédiaire qui a joué un rôle déterminant dans le processus de développement et dans la conception du TGV.

Avant même la création du service de la recherche, à l'instigation de Jean Dupuy, avait été lancée, sous la responsabilité

de Marcel Tessier, une expérimentation concernant l'utilisation de la turbine à gaz comme moyen de propulsion de véhicules ferroviaires. Il s'agissait d'utiliser un turbomoteur de conception aéronautique équipant des hélicoptères. Une turbine à gaz, le Turmo 3C, développée et construite par la société Turbomeca, fut implantée sur un élément automoteur diesel à deux voitures, faisant partie du parc d'autorails classiques de la SNCF. Par l'intermédiaire d'un coupleur mécanique, la turbine transmettait son mouvement à un bogie de l'autorail, qui conservait par ailleurs son moteur diesel d'origine, utilisé notamment pour la phase de démarrage.

Poursuivie dans le cadre du service de la recherche avec succès, cette expérimentation permit de démontrer la faisabilité du fonctionnement du turbomoteur aéronautique dans un environnement ferroviaire.

Il faut insister ici sur deux avantages spécifiques à la turbine. Le premier était sa forte puissance massique, très supérieure à celle du moteur diesel, qui permettait de disposer de la puissance nécessaire à la grande vitesse sans dépasser les limites requises pour les charges à l'essieu. Le second permettait aussi de s'affranchir des problèmes de captation de courant à grande vitesse, loin d'être résolus d'avance, qu'aurait impliqué le recours à la traction électrique.

Sur la base de ce succès prometteur, la recherche reçut alors la commande d'étudier des rames automotrices à turbine à gaz destinées à remplacer les rames diesel à grand parcours (RGP),

un peu à bout de souffle, exploitées sur des liaisons à longue distance telles que Lyon-Nantes ou Lyon-Bordeaux.

C'est à ce stade qu'est venu interférer un autre projet baptisé « Analyse de la demande voyageurs », confié au département « économie ». Ce projet avait pour objectif d'identifier et, si possible, de mesurer l'influence des paramètres de qualité de service sur le volume du trafic pour une relation origine-destination donnée. Il s'agissait de répondre à la question : comment le volume du trafic réagit-il à une augmentation de la vitesse commerciale et de la fréquence de desserte ou à une variation des tarifs ?

Pour répondre à cette question, nous avons été servis par la chance : quelques années auparavant, une évaluation des trafics de gare à gare pour l'ensemble de la SNCF avait été effectuée à l'initiative du département statistique de la SNCF. Grâce à cette étude, nous avons pu disposer d'une base de données très précieuse.

Ces données de trafic, mises en regard des éléments de qualité de service et de prix propres à chaque relation, ont permis de mener des analyses économétriques qui ont conduit à la construction d'un modèle de demande permettant de quantifier la variation de celle-ci lorsqu'on améliorait la vitesse commerciale ou la fréquence, entre autres paramètres.

Il s'agissait là d'une démarche très innovante qui n'avait jamais été conduite auparavant. En particulier il en ressort

tait que, dans la gamme de distances étudiées de 100 à 300 km, l'influence de la fréquence était très importante. Ceci correspondait d'ailleurs à une évidence intuitive, face à la concurrence de la voiture, permettant parfaitement le choix de son horaire de voyage.

Le modèle en question suscitait cependant quelque scepticisme à l'intérieur de l'entreprise, notamment chez les commerciaux ou les spécialistes des horaires. Pour lever ces doutes, il fallait procéder à une expérimentation. Celle-ci n'était pas possible sur les relations desservies par les RGP où le potentiel de trafic était trop faible pour justifier plus d'un ou deux trains par jour dans chaque sens.

Pour mener l'expérience, le choix devait se porter sur une ligne non électrifiée rejoignant Paris à la province. La ligne Paris-Caen-Cherbourg fut retenue.

On mit en place sur cette liaison des éléments à turbine à gaz (ETG) de quatre voitures et une capacité d'environ 200 places. Ces éléments étaient dotés chacun d'un moteur diesel et d'une turbine à gaz, ce qui permettait de réduire le temps de parcours d'environ 25% et, parallèlement de doubler les fréquences. Cette nouvelle desserte, mise en place à la fin de fin 1968, permit de valider expérimentalement le modèle. L'accroissement du trafic observé, d'environ 35%, était conforme aux prévisions de celui-ci. Cela permit de faire taire les sceptiques !

Cette expérimentation a constitué en quelque sorte une maquette, ou une répétition générale de la desserte par

TGV du sud-est de la France, projet évidemment d'une toute autre ampleur.

Les grandes options du projet du TGV

La direction du projet CO3 fut confiée à Marcel Tessier qui organisa le travail de la manière suivante : le pilotage d'ensemble était assuré par une équipe de projet rassemblant à la fois des responsables émanant des directions techniques traditionnelles de la SNCF (matériel et traction, équipement, mouvement, commercial) et les chefs de départements concernés du service de la recherche (SR). En-dessous de cet organe de synthèse, furent constitués des groupes de travail spécialisés dont la présidence était attribuée à des responsables des directions techniques ou commerciales, mais dont les chevilles ouvrières étaient des membres du service de la recherche.

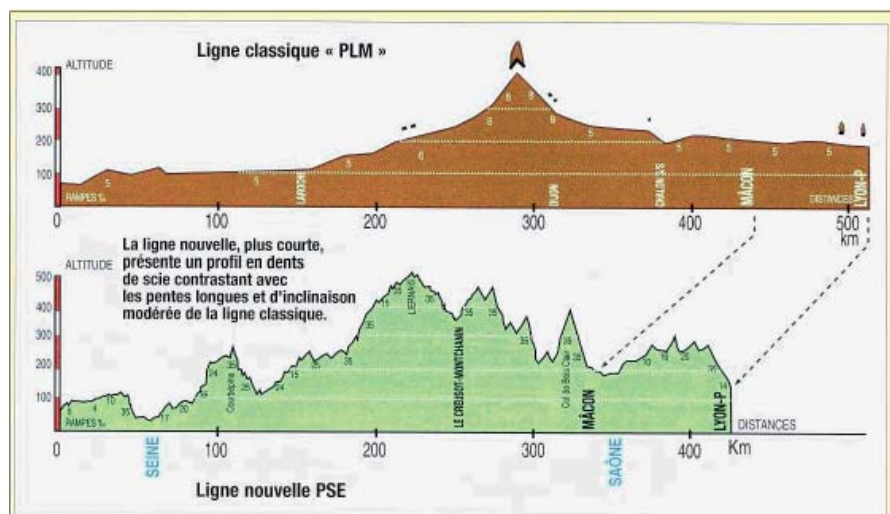
Ce dispositif présentait l'avantage d'impliquer l'ensemble des directions de l'entreprise et de confier le travail effectif à des ingénieurs ou à des économistes pouvant s'y consacrer à temps plein, à l'abri de toutes les contraintes du quotidien opérationnel. Il visait aussi à se prémunir contre tout dérapage irréaliste, en tenant compte des remarques émanant de ceux qui étaient confrontés aux difficultés de l'exploitation quotidienne.

C'est dans ce cadre que furent arrêtées les grandes options du projet :

En premier lieu, la compatibilité avec le réseau existant en termes d'écartement de la voie et de gabarit.

Des calculs théoriques montraient que l'adoption d'un écartement plus large et d'un gabarit plus important en largeur et en hauteur aurait conduit à des coûts d'investissement en matériel roulant et à des coûts d'exploitation plus faibles par unité de capacité. Cela était particulièrement marqué pour les dépenses d'énergie liées à la résistance aérodynamique : en simplifiant quelque peu, mieux vaut, à capacité égale, faire « gros et court » que « long et effilé ». C'est d'ailleurs ce que l'on constate dans le domaine aérien. Si on était parti *ex nihilo*, on aurait sans doute considéré attentivement la possibilité de telles options.

En revanche, la compatibilité présente d'énormes avantages pour l'insertion dans un réseau existant. Quant aux infrastructures, elle permet d'utiliser les pénétrations urbaines et les gares existantes, situées au cœur des agglomérations, évitant ainsi des investissements très coûteux, voire impossibles à réaliser. Sur le plan commercial, elle permet de desservir des villes situées sur le réseau existant au-delà des extrémités de la ligne nouvelle, sans rupture de charge ou de correspondance pour les voyageurs concernés. Or les modèles économiques montraient que l'existence de telles ruptures de charge avaient un effet fortement négatif : au-delà du délai physique nécessaire au changement de trains s'ajoutait un « malus » psychologique équivalent à une durée supplémentaire de trois quarts d'heure environ. Ces avantages étaient sans commune mesure avec les gains pouvant résulter de l'adoption de gabarits plus généreux. Dès lors la cause était entendue.



Source : Claude Soulié et Jean Tricoire - *Le grand livre du TGV, Paris, La vie du rail, 2002*

Pour montrer cependant que le choix de la compatibilité n'allait pas de soi, il suffit d'évoquer l'exemple japonais et celui, plus récent, espagnol. Les Japonais ont choisi pour leur ligne du Tokaido l'écartement standard international (1m 44) alors que le réseau était à voie métrique. Mais il y avait une bonne raison : la voie métrique ne permettant pas des vitesses supérieures à 140/160 km/h, l'option de la grande vitesse interdisait la compatibilité. En Espagne, où les voies avaient un écartement supérieur à l'écartement standard européen, l'option politique courageuse qui a été prise en retenant ce dernier visait à privilégier la compatibilité future avec le réseau européen à grande vitesse par rapport à celle avec le réseau existant.

En second lieu, la spécialisation du trafic de voyageurs à grande vitesse.

Là encore, la motivation principale était économique. Il s'agissait de réduire le plus possible le coût de construction de l'infrastructure, ce qui était une condition *sine qua non* de rentabilité eu égard au niveau relativement modéré des potentiels de trafic en France si on les compare à ceux du Japon.

Pour traverser des régions au relief moyennement accidenté, l'adoption de pentes maximales plus fortes que celles requises pour le trafic de marchandises (10-15°/°) permet des économies considérables sur le génie civil : il y a moins de terrassements, de viaducs ou de tunnels. L'adoption d'une pente maximale de 35°/° compatible avec les possibilités de traction du matériel de l'époque³, permettait d'économiser environ 1/3 du coût de l'infrastructure par rapport à celui qui aurait résulté de l'adoption

d'une pente de 10°/°, souhaitable pour le trafic de marchandises.

Cette option conduisait à une petite révolution en matière de tracé. Au lieu de suivre le fond des vallées, avec une forme plus au moins sinueuse, pour éviter les pentes trop fortes, le profil imposant sa loi, on pouvait ici choisir un tracé « par monts et par vaux » aussi direct que possible. Suivant une jolie formule, due à Roger Hutter, c'était « la revanche du tracé sur le profil ».

Sur l'axe Paris-Lyon, un tel tracé permettait de réduire la distance de 18% par rapport aux lignes existantes, avec à la clef les économies d'investissement et d'exploitation correspondantes. À cela s'ajoutaient d'autres considérations : le transfert sur la ligne nouvelle de la quasi-totalité du trafic de voyageurs à longue distance permettait de libérer des capacités pour le trafic de marchandises sur les lignes existantes ; l'optimum de capacité d'ensemble était obtenu en spécialisant les lignes parallèles plutôt qu'en « mélangeant » les trafics de voyageurs et de marchandises sur les deux itinéraires. Il y avait d'autres avantages à la spécialisation en matière de sécurité et de coûts d'entretien de la voie, notamment une moindre usure des rails en courbes.

Ce choix fut cependant âprement controversé à l'intérieur de l'entreprise, notamment par ceux qui, majoritaires, pensaient que l'avenir du chemin de fer était situé dans le trafic de marchandises.

³ avec les matériels plus récents, on pourrait certainement aller à 50°/°

La spécialisation ne doit cependant pas être considérée comme un dogme absolu. Elle n'apporte beaucoup d'avantages, en termes de coût de l'infrastructure, que dans les zones moyennement accidentées. Ce n'est pas le cas dans les grandes plaines d'Europe du nord ou dans les zones très montagneuses où elle ne permet pas d'éviter la construction de longs tunnels. La spécialisation s'impose là où les potentiels de trafics de voyageurs sont très élevés. *A contrario*, la mixité des trafics est une option économiquement raisonnable pour la traversée des Alpes ou des Pyrénées ou encore pour le tunnel sous la Manche.

L'optimisation technico-économique du système

Le choix de l'axe Paris-Lyon allait de soi. C'était là que les données relatives à la démographie ou aux trafics existants l'emportaient sur tous les autres choix possibles. La gamme des distances à couvrir depuis Dijon jusqu'aux Alpes ou à la Méditerranée était « idéale » du point de vue de la concurrence aérienne ou autoroutière : le chemin de fer y était particulièrement vulnérable !

Ce choix étant fait, il y avait beaucoup d'options à prendre :

- ★ pour les infrastructures : une extension géographique à Paris-Lyon en totalité ou non ? Quelles caractéristiques du tracé adopter en fonction de la vitesse souhaitée ?
- ★ pour le matériel : quelle vitesse maxi-

mum, quelle capacité, quel confort intérieur, quelles options techniques retenir (mode de propulsion, freinage, signalisation à bord, captation éventuelle de courant, suspension, etc.) ?

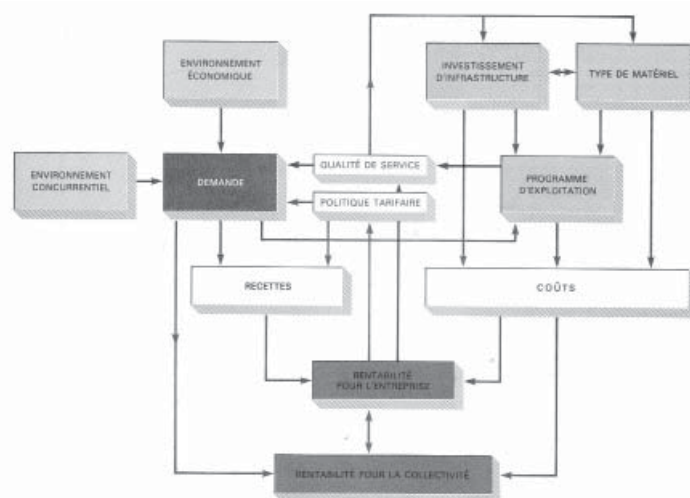
- ★ pour l'exploitation : quelle extension géographique de la zone à desservir ?, quelles fréquences ?, quelle tarification ?

Tous ces choix avaient des relations de dépendance mutuelle. L'objectif était de s'assurer de leur cohérence technique et économique et de rechercher une optimisation de l'ensemble du système, à partir d'une analyse de la demande de transport conditionnée par la perspective du développement économique et l'évolution probable de la concurrence aérienne et routière.

En matière de **recherche d'un optimum** de vitesse, il était évident que, au-delà d'un certain seuil, les coûts unitaires au voyageur-km s'accroissaient de plus en plus vite avec la vitesse alors que

la valeur des gains de temps pour les voyageurs décroissait avec celle-ci. Sans entrer dans des formulations mathématiques assez complexes, il suffit pour s'en convaincre de savoir que, dans le domaine des très grandes vitesses supérieures à 250 km/h, la résistance aérodynamique (qui devient prépondérante) et l'énergie nécessaire pour la vaincre s'accroissent sensiblement comme le carré de la vitesse et la puissance à installer pour la propulsion comme le cube de celle-ci.

Pour cette optimisation, il fallait appréhender convenablement le niveau des coûts et leur variation avec la vitesse. Cela fut rendu possible, notamment pour les coûts d'entretien du matériel, à partir d'analyses détaillées de comptabilité analytique disponibles pour chaque composant des matériels (moteurs de traction, roulement, freinage), en faisant des extrapolations raisonnables en fonction de la vitesse.



Source :
Michel
Walrave,
*Le train à
grande vitesse.*
In Pour la
Science, édition
française de
Scientific
american n°48
octobre 1981

Du côté de la demande, les modèles économiques permettaient, avec une bonne approximation, d'évaluer la **valeur du temps gagné pour les utilisateurs** ainsi que sa distribution dans la population de ceux-ci. Les premiers calculs effectués reposaient aussi sur l'utilisation de la turbine à gaz comme source de puissance, en se guidant sur les coûts observés dans l'aéronautique.

Un modèle « technico-économique » d'ensemble permettait de montrer que, dans les conditions économiques de l'époque, l'optimum de vitesse se situait dans la plage de 260-270 km/h. Cette vitesse fut adoptée pour la définition finale du matériel. Pour réserver l'avenir, une vitesse de définition de 300km/h, fut retenue pour le tracé de la ligne nouvelle.

Les modèles de demande mettant en évidence l'importance des fréquences de desserte et de l'absence de ruptures de charge jouèrent un rôle décisif dans le choix de la capacité unitaire des rames. La longueur totale des trains était contrainte par la longueur des quais de la gare de Lyon à Paris (400 m), d'où le choix de rames de 200 m de long, exploitées isolement ou jumelées, avec une capacité unitaire d'environ 400 places par module. Cette option permettait, grâce au jumelage, de réaliser des trains constitués de deux rames, puis leur « éclatement » (par exemple à Avignon avec une rame vers Marseille et une autre vers Montpellier).

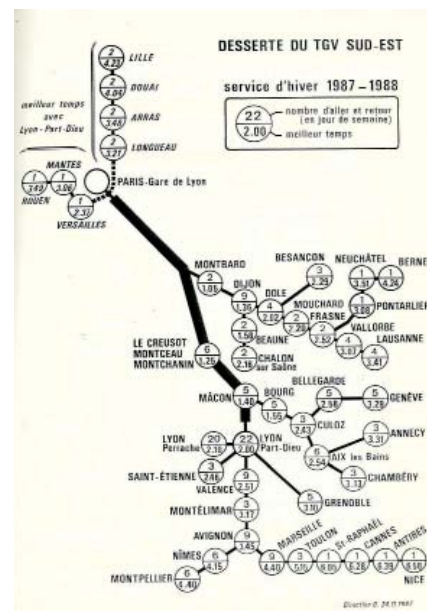
Le « **juge de paix** » de tous ces calculs d'optimisation était évidemment un critère de rentabilité. Le bilan actualisé était

considéré sous l'angle de l'exploitant (la SNCF) ou sous celui de la collectivité, en associant toutes les « parties prenantes » (en particulier les usagers et les systèmes de transport concurrents) et en tenant compte des « effets externes » positifs ou négatifs. La rentabilité de l'entreprise SNCF était indispensable pour financer le projet par des emprunts et rembourser ceux-ci sans subvention de l'État, ce qui était fondamental aux yeux du ministère des Finances. Il fallait aussi montrer aux pouvoirs publics, décideurs en dernier ressort, que le projet avait des conséquences globalement positives pour l'ensemble de la collectivité, même en tenant compte des impacts négatifs sur certains acteurs comme les exploitants des transports concurrents.

L'extension géographique de la desserte ne fit pas l'objet, au départ, d'une optimisation détaillée. On prit pour hypothèse l'existence de points d'arrêts terminaux dans les grandes villes du sud-est et de la Suisse (Dijon, Besançon, Genève, Lausanne, Lyon, Grenoble, St-Etienne, Marseille, Montpellier) afin de montrer la viabilité du projet, en réservant pour plus tard une optimisation détaillée. Le principe était simple : si le projet était rentable sur ces bases, une optimisation de l'extension géographique ne pouvait être que meilleure. Cela suffisait à justifier l'engagement du projet.

La SNCF fut convaincue que le **projet de création d'une ligne à grande vitesse était largement rentable et que sa rentabilité robuste** restait assurée dans le cadre de calculs de sensibilités et d'hypothèses moins favorables que dans les

estimations de base pour tenir compte des incertitudes inévitables pour un projet d'une telle ampleur. Elle décida à la fin



Source : Michel Walrave

de l'année 1969 de proposer à sa tutelle le « **Projet de desserte ferroviaire à grande vitesse du sud-est de la France** ». La pièce maîtresse était la création d'une ligne entièrement nouvelle entre Paris et Lyon, raccordée à ses extrémités au réseau existant, à 8 km au nord de Lyon et à 30 km au sud de Paris. Cette ligne devait permettre de gagner 2 heures par rapport aux meilleurs trains existants et de réduire la longueur de la distance à parcourir entre les deux principales villes de 512 km à 429 km, soit un gain de 18%, ce qui pesait lourd dans les calculs de rentabilité.

En matière de tarification, dès l'origine, il s'agissait de construire une offre répondant aux besoins de l'ensemble de la population, basée sur l'existence de deux classes de confort (1^{re} et 2^e classe) et non de réserver les trains rapides à la seule clientèle de 1^{re} classe composée principalement de voyageurs d'affaires. Cette option étant prise pour des raisons économiques et sociales, se posait la question du niveau de la tarification.

Selon les calculs prenant en compte la variation de la demande par rapport aux prix, on aurait pu augmenter les tarifs à un niveau tenant compte des gains de temps considérable procurés aux voyageurs. Cela se serait traduit par une augmentation de la rentabilité financière pour l'entreprise. Mais la rentabilité sociale pour la collectivité aurait été moindre : ce niveau de tarif priverait une partie de la demande potentielle dans les tranches de population plus modestes des avantages de la grande vitesse. L'adoption de tarifs élevés auraient nécessité de maintenir un service important sur la ligne classique, pour des raisons politiques, alors que le basculement total du trafic de voyageurs vers la ligne nouvelle était essentiel du point de vue de la rentabilité.

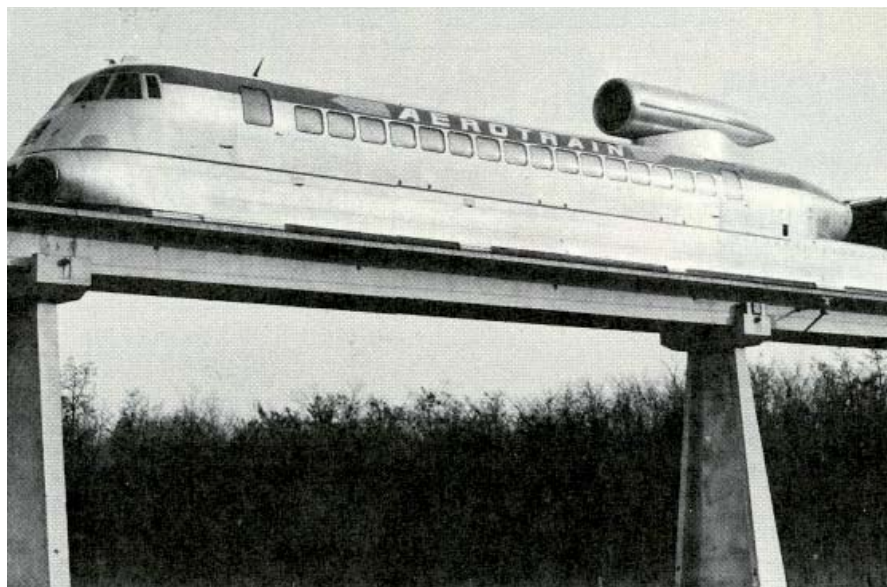
Le maintien des tarifs existants, procurant déjà à l'entreprise une excellente rentabilité, nous paraissait essentiel pour obtenir une adhésion populaire et politique utile pour des développements ultérieurs du système et offrir «une démocratisation de la vitesse». Cette préoccupation sociale et politique fut illustrée des années plus tard par le slogan de communication institutionnelle

de la SNCF : «Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous».

On décida en définitive que le prix de base d'un billet Paris-Lyon serait maintenu ainsi que la recette moyenne, en tenant compte de suppléments de diverses natures. À cette fin, au-delà du tarif de base, furent proposés des suppléments destinés à contenir ou à atténuer les pointes de trafic journalières et hebdomadaires, visant ainsi à une bonne utilisation des matériels et des capacités offertes. La même philosophie devait

inspirer beaucoup plus tard la mise en œuvre du «yield management».

À l'époque, cette politique tarifaire fut cependant critiquée par certains qui pensaient que l'on aurait dû tenir compte de la diminution des distances à parcourir en maintenant, non pas le tarif de bout en bout mais le tarif kilométrique ! Il fut facile à la SNCF de répondre : alors que nous apportons aux voyageurs des gains de temps considérables sans leur faire payer cet avantage, faudrait-il en sus baisser le prix ?



Le train à grande vitesse. In *Pour la Science*, édition française de Scientific american n°48 octobre 1981
Source : Michel Walrave

La course d'obstacles

À la suite de la saisine des pouvoirs publics par la SNCF, le gouvernement décida de créer une **commission inter-ministérielle** pour l'examen du projet, avec un regard extérieur à celui de l'entreprise. La présidence de cette commission fut confiée à Roger Coquand, ancien directeur des Routes et vice-président de la SNCF, dont la compétence et la probité intellectuelle ne pouvaient être mises en doute.

Un examen critique des propositions de la SNCF se déroula tout au long de l'année 1970. Les passes d'armes au sein de la commission furent souvent acharnées, avec les concurrents comme Air Inter ou les concurrents potentiels comme l'aérotrain de Jean Bertin, mais avec aussi la réticence, pour ne pas dire plus, des représentants du ministère des Finances.

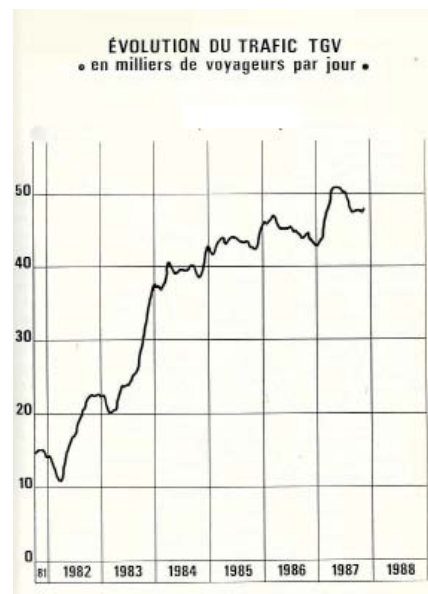
En matière d'aérotrain, Jean Bertin avait imaginé un véhicule sur coussin d'air circulant sur une poutre en béton continue dont la section avait la forme d'un T renversé, d'une capacité de 80/100 places. Ce système était soutenu par des responsables politiques, dont le Premier ministre Jacques Chaban-Delmas, et par la Datar qui alla jusqu'à financer un tronçon expérimental d'infrastructure au nord d'Orléans destiné à s'intégrer dans une future ligne Paris-Orléans.

L'aérotrain a fait l'objet d'analyses techniques et économiques approfondies par la SNCF, sans idées préconçues car, si le système s'était avéré intéressant,

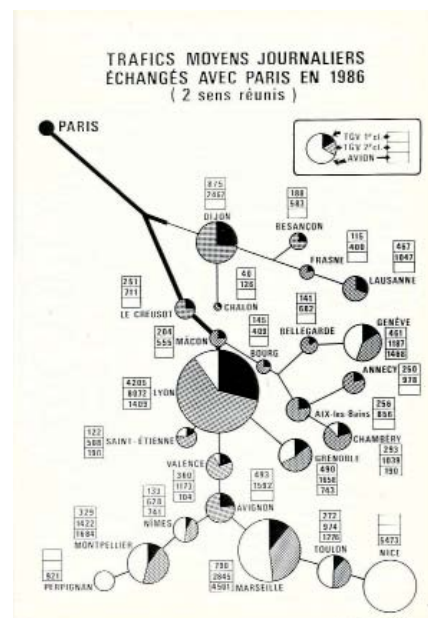
la société pouvait se présenter comme exploitant potentiel. Elle prit donc une participation dans la société de l'aérotrain. Un groupe de travail mixte rassemblant des techniciens et des économistes fut mis sur pied. Sans entrer dans le détail des travaux, les représentants de la SNCF dans le groupe, dont je faisais partie avec Marcel Tessier, arrivèrent bientôt à la conclusion **que ce système, séduisant sur le papier, soulevait d'énormes problèmes** : la pénétration urbaine (nouvelles infrastructures coûteuses, nuisances sonores, pollution), les problèmes de changement de voie à grande vitesse et la gestion des terminaux.

Par ailleurs, si la construction de l'infrastructure ne nécessitait comme emprise au sol que l'implantation de piliers de support, elle n'en constituait pas moins un ouvrage d'art continu dont le maintien des caractéristiques géométriques au cours du temps était problématique. La capacité limitée du véhicule, favorable en matière de fréquences, générait des coûts d'énergie et de conduite élevés. Enfin, la non compatibilité avec l'infrastructure existante conduisait à des dessertes de point à point limitées en potentiel de trafic. Certains avantages, comme la possibilité de franchir des pentes jusqu'à 10% ou des vitesses théoriquement plus élevées que celles accessibles au chemin de fer ne suffisaient donc pas à compenser les inconvénients développés ci-dessus. Cela conduisit la SNCF à émettre un jugement négatif sur l'aérotrain qui fit l'objet d'âpres controverses.

A l'issue des travaux, la commission Coquand remit un avis favorable au projet et la décision passa au niveau poli-



Source : Michel Walrave



Source : Michel Walrave



TGV entrant en gare de Lyon Part-Dieu, (2001) - © Bernard Suard/MEDDTL

tique. Lors d'une réunion spéciale tenue à l'Élysée en mars 1971, le **président Georges Pompidou trancha en faveur du projet avec une vision des avantages que la France pourrait en tirer sur le plan industriel**. Toutefois, alors que la SNCF visait alors une mise en service en 1976, le gouvernement décida de donner la priorité à la modernisation de la banlieue parisienne et de **reporter à la fin des années 1970 la mise en service**.

Il y eut d'autres obstacles à franchir. Une attaque de la Cour des comptes, inspirée par Air Inter, fut réfutée point par point. Un recours en Conseil d'État contestant l'utilité publique du projet fut intenté par un professeur d'économie dont la propriété avait le malheur de se trouver à proximité du tracé. Des discussions eurent lieu avec la ville de Dijon qui ressentait fort mal la perspective de perdre son rôle de plaque tournante du

réseau du sud-est. Enfin, des combats furent menés en 1976-1977 pour éviter l'amputation du tronçon nord du projet de ligne nouvelle ou un différé de réalisation important de celui-ci.

Parmi les décisions importantes qui furent prises, il faut mentionner celle du comité interministériel de mars 1974 visant à abandonner la solution turbo-électrique pour la propulsion en

lui substituant une solution tout-électrique impliquant l'électrification de la ligne nouvelle en courant industriel à 25 000 volts. Cette option était apparue économiquement justifiée dès l'année 1971 avant même de prendre en compte la hausse des prix du pétrole de la fin de 1973 mais l'incertitude technique concernant la possibilité de captation du courant à grande vitesse, avait conduit la SNCF à différer une telle proposition.

Conclusion

Comme on a pu le constater, la mise en œuvre du projet de TGV Paris sud-est a été une longue marche semée d'embûches. Il a fallu résoudre de nombreux problèmes techniques et mener des combats acharnés sur le plan économique.

Plusieurs facteurs importants sont à l'origine du succès du projet :

- ★ l'existence de la SNCF comme une société intégrée couvrant à la fois l'exploitation, le matériel et l'infrastructure, cette structure permettant une optimisation d'ensemble du système tenant compte de tous les paramètres

- ★ une approche tournée vers le marché et reposant sur des analyses économiques solides qui ont résisté à tous les coups de butoir émanant d'opposants au projet et qui ont permis de montrer que ce projet de rentabilité exceptionnelle pouvait être financé entièrement par des emprunts remboursés en moins de dix ans.

- ★ des choix techniques prudents ne visant pas à l'aventure technologique, contrairement à l'exemple de l'« *Advanced*

Passager Train » des chemins de fer britanniques.

La réussite du projet, contenant à l'intérieur des prévisions à la fois les coûts de construction de l'infrastructure et du matériel roulant et les coûts d'exploitation et d'entretien, et matérialisée par une réponse du trafic légèrement supérieur aux prévisions, a créé la confiance nécessaire pour le développement ultérieur du système.

Même si, à l'époque, les concepteurs avaient des visions d'avenir concernant le développement du réseau, ils n'auraient pu imaginer l'expansion des systèmes à grande vitesse en France et en Europe au niveau atteint aujourd'hui. Cette évolution a été soutenue par une adhésion populaire et un consensus politique qui ont été essentiels pour le développement du réseau, appelé à se poursuivre encore.

À l'époque également, les avantages énergétiques et environnementaux du système de trains à grande vitesse n'avaient pas encore l'importance qu'ils ont pris aujourd'hui, ce qui permet d'augurer des perspectives brillantes pour les années et décennies à venir. ★

Le Sétra, de Bagneux à Sourdun

par **Christian Després,**

*ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et Forêts**



Le Sétra dispose aujourd'hui de trois bâtiments sur le site de Sourdun. Le CETE Île-de-France disposera d'un bâtiment, actuellement encore en travaux. Le reste de cette partie du site est occupé par l'internat d'Excellence qui accueillera 500 élèves à la rentrée prochaine.

Depuis le 15 décembre 2011, le Sétra¹ a été transféré sur l'ancien site militaire Maréchal de Lattre de Tassigny, à Sourdun, en Seine-et-Marne. Ainsi se clôt une première phase de son existence, commencée en 1968, qui aura été vécue par les milliers d'agents de l'Équipement qui se sont succédés à Bagneux, au bord de la RN20.

Cette histoire, avec tout ce qu'elle comporte sur les plans scientifique, technique, administratif, mais également sur le plan social et humain, peut apparaître comme un condensé de l'histoire de notre ministère, depuis les grandes heures de «l'Équipement» jusqu'aux perspectives prometteuses que «l'Écologie» cherche à garantir aux générations futures.

Le contexte du transfert

La décision de transfert est une des conséquences de la politique nationale de redéploiement des implantations territoriales des armées qui a été mise en œuvre ces années dernières. Le village de Sourdun, situé à l'extrémité est de la Seine-et-Marne, dans le Provinois, était jusqu'alors l'hôte du 2^e régiment de

Hussards, avec un effectif de l'ordre de 900 militaires et civils. Au cours de l'été 2009, ce régiment déménagea soudainement pour Haguenau, abandonnant 55 hectares construits et aménagés, et faisant craindre du même coup une dépression économique dans cette zone située aux confins de l'Île-de-France.

Peut-être parce que les questions d'aménagement du territoire lui sont consubstantielles, notre ministère a été choisi pour participer aux compensations que le gouvernement entendait offrir aux collectivités locales. Le Sétra avec ses 300 agents, puis le LREP² de Melun, avec 50 agents, furent tour à tour choisis pour occuper l'espace laissé vide par la Défense. Parallèlement, le ministère de l'Éducation nationale rivalisait d'ambition en décidant d'implanter son premier internat d'excellence dans cette ancienne caserne. Une sorte de version XXI^e siècle

des «hussards noirs de la République» aux côtés des experts de l'Équipement.

Le Sétra, instrument de prestige du service public

Né en 1968, le Sétra peut être vu comme un des maillons fondateurs d'une autre politique pleine d'ambition, celle qui, achevant la reconstruction d'après-guerre, mettait résolument notre pays sur la voie de la modernité en matière

* Au sein du Sétra, il est spécifiquement chargé de l'opération de transfert à Sourdun, dans toutes ses composantes, autant techniques que sociales. Il s'intéresse par ailleurs de près à l'histoire de notre ministère.

¹ Sétra : Service d'Études des Transports, des Routes et de leurs Aménagements (depuis juillet 2008)

² LREP : Laboratoire Régional de l'Est Parisien



Logo «historique» du Sétra : Le service s'identifiait alors pleinement à la création autoroutière



Le Sêtra à Bagneux, côté jardin est installé depuis 1968 dans un immeuble situé au 46 avenue Aristide Briand, en bordure de la RN20. Cet immeuble de 10 étages, spécialement construit par le ministère est en cours de cession à la mairie de Bagneux. Il devrait être démolé dans le cadre d'un projet de ZAC.

de développement des infrastructures. Le général de Gaulle était à la tête de l'État. Il était environné par des hommes d'envergure comme Paul Delouvrier – père des villes nouvelles – et Edgar Pisani qui organisa la naissance en 1966 du ministère de l'Équipement par fusion du ministère des Travaux publics et des Transports et du ministère de la Construction. Dans la foulée étaient créées les directions départementales de l'équipement, DDE, dont l'acronyme est rentré dans le langage populaire pour désigner une administration de terrain, efficace et proche des gens.

La polyvalence et la dispersion géographique des DDE imposèrent vite de les adosser à un solide réseau d'expertise. Les CETE³ ont vu ainsi le jour en 1968. La création du Sêtra, service technique à compétence nationale, n'apparaissait

plus que comme l'indispensable clef de voûte de l'ensemble, lui donnant sa cohérence et son excellence dans un domaine où la France souffrait alors d'un important retard, celui de la modernisation de son réseau routier et de la construction des autoroutes.

Les résultats ont été spectaculaires. L'État avait la volonté de faire ; il pouvait encore y mettre les moyens financiers. En matière d'urbanisme, de transports et d'infrastructures, il prenait aussi le parti de détenir en propre une expertise de très haut niveau. Pour ceux qui l'ont connue, cette époque donne le souvenir d'un âge d'or où prévalait un jacobinisme scientifique et technique décomplexé. (cf. encadré n°1).

Le réseau autoroutier, presque inexistant dans les années 50, est devenu rapidement un des plus modernes d'Europe à travers la mise en œuvre du «schéma directeur des grandes liaisons autoroutières». L'efficacité des déplacements n'est pas la seule gagnante puisqu'en même temps, le nombre des tués sur la route a diminué de manière inverse à la croissance du trafic routier.

Une période d'expansion essentiellement monomodale

L'acte de naissance du Sêtra est l'arrêté du 1^{er} décembre 1967 «portant organisation

du service d'études techniques des routes et autoroutes», signé par François-Xavier Ortoli, ministre de l'Équipement et du Logement de Georges Pompidou. La spécificité monomodale de ce nouveau service est affirmée : nous sommes bien dans le monde de la route, déterminés à assurer sa postérité avec la construction planifiée des routes de nouvelle génération, les autoroutes.

Toutefois, le Sêtra n'est pas né d'une génération spontanée. Il s'est au contraire constitué à partir de trois services préexistants :

- ★ le plus ancien, le service central d'études techniques (SCET), avait été créé aux lendemains de la Grande Guerre, par un arrêté du 18 décembre 1918 ;
- ★ le service spécial des autoroutes (SSA), créé à la fin de la dernière guerre, en 1945, et établi rue Liancourt ;
- ★ le service des études et recherches de la circulation routière, créé lui aussi dans l'après-guerre, a partiellement été versé dans les effectifs du Sêtra.



En 1969, le Sêtra accueille les moyens informatiques de l'administration centrale

³ CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement

Par la suite, plusieurs modifications de structures sont intervenues :

- ★ en 1969, une division de l'informatique, chargée d'installer et de gérer le centre informatique de l'administration centrale a été intégrée au Sétra ; c'est un lieu où se concentrent puissance de calcul et savoir-faire informatique en une époque où les techniques de traitement de l'information se répandaient dans les administrations ;

- ★ en 1970 a été créé le CETU⁴, qui est rattaché fonctionnellement au Sétra ;

- ★ en 1971, les activités liées au milieu urbain ont été regroupées au sein d'une division unique qui est séparée du Sétra en 1976 pour constituer le CETUR⁵. En 1995, le CETUR a quitté Bagneux pour Lyon et est devenu le CERTU⁶. Cette séparation a entraîné un resserrement des missions du Sétra sur l'espace interurbain ;

- ★ en 1975, la création du SERES⁷ au sein de la direction des routes et de la circulation routière a réduit le potentiel et le domaine de compétence du Sétra en matière de sécurité et d'exploitation.

Pour être complet, précisons que la création du Sétra ne fut pas un acte isolé. Le même jour, le ministre prenait un arrêté pour créer son pendant hors du champ routier : le Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme (STCAU). Mais l'existence de ce service a été éphémère.

L'historique des effectifs du Sétra est une courbe en « N » dont le maximum s'est situé au début des années 1980 pour atteindre 650 agents. Les dix étages du bâtiment de l'avenue Aristide Briand

de Bagneux étaient alors comblés et débordaient dans l'annexe de l'avenue Victor Hugo.

Celle-ci a été restituée à son nouveau propriétaire, le Conseil général des Hauts-de-Seine en juin 2010.

A l'issue de sa période d'expansion et à l'aube du transfert à Sourdun, les effectifs cibles du Sétra se sont rétractés autour de 300 ETPT⁸. Les effectifs réels, sous l'effet de la restructuration se situent quant à eux autour de 200 agents.

Une période de maturité à orientation multimodale

Comme toute structure, l'organisation du Sétra a connu des évolutions variées au cours de son histoire. Toutefois, le décret du 9 juillet 2008 va marquer une étape décisive. Si son acronyme qui s'est installé comme une référence dans la communauté scientifique et technique demeure inchangé, sa signification va quant-à elle considérablement évoluer. Le service est littéralement recréé pour devenir le « service d'études sur les transports et leurs aménagements ». Un Sétra2 en quelque sorte.

Le Grenelle de l'Environnement venait de produire ses premières conclusions. Les transports ont été invités à réduire leurs bilans carbone et leurs infrastructures devaient démontrer une haute qualité environnementale. Le recours à l'adjectif « multimodal » agit maintenant comme une sorte de nouveau sésame

qui ouvre la porte aux commandes et aux crédits, à la reconnaissance hiérarchique, à la bénédiction politique. Le Sétra s'adapte. Il se désenclave du monde routier, son fond de commerce historique, et reporte une partie de son expertise sur le ferroviaire. L'opération est audacieuse car même si ce secteur a politiquement le vent en poupe, l'expertise en matière de transport ferré demeure une chasse gardée de la SNCF que RFF⁹ est à peine arrivé à entamer en 15 ans d'existence !

En quelques mois, un nouveau projet de service voit le jour « Pour des transports et une mobilité durable », resserré sur quatre orientations majeures qui prennent en compte le périmètre devenu très large de notre ministère, dont le « É » signifie désormais « Écologie » :

- ★ la réduction de l'empreinte des transports terrestres en matière d'énergie, d'environnement et de santé ;
- ★ le développement d'une approche HQDD¹⁰ sur le patrimoine d'infrastructures de transports ;
- ★ la promotion de l'intermodalité ;
- ★ l'amélioration de la sécurité des déplacements.

⁴ CETU : Centré d'Études des Tunnels

⁵ CETUR : Centre d'Études Techniques sur l'Urbanisme

⁶ CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Construtions publiques

⁷ SERES : Service de l'Exploitation Routière et de la Sécurité

⁸ ETPT : Équivalent Temps Plein Travaillé

⁹ RFF : Réseau Ferré de France

¹⁰ HQDD : Haute Qualité Développement Durable, concept qui a prix le relais du concept de HQE

Le Sétra demain

Avec cette nouvelle « feuille de route » scientifique et technique et son « billet » pour Sourdun, le Sétra est confronté à un double défi. Certains déterminants, comme l'avenir de l'organisation du réseau scientifique et technique lui échappent. D'autres relèvent pleinement de sa gestion interne, comme la capacité à capitaliser sur l'expertise et l'expérience acquise, rester attractif pour les jeunes, conserver son rôle d'animation et de référence au sein d'organismes à large rayonnement comme l'IDDRIM¹¹.

Mais pour l'histoire, l'aventure du Sétra reste celle de la capacité à mobiliser

une expertise de haut niveau au sein de l'administration, en appui à une politique publique prioritaire, et donc de faire de l'État un maître d'ouvrage fort, indiscutable.

On a vu combien cette stratégie a porté ces fruits dans les années 70 et 80, avec l'accomplissement de programmes exceptionnels d'équipements routiers. Aujourd'hui, alors que d'autres politiques publiques prennent le relais, tout aussi ambitieuses, comme celles fondées sur la promotion du développement durable, n'y a-t-il pas lieu de s'interroger sur le rôle et l'importance que des services comme le Sétra, et par delà, l'ensemble du RST¹² devront conserver ?



Philippe Redoulez, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et Forêts, fut directeur du Sétra entre le 1^{er} avril 2008 et le 30 novembre 2011, date à laquelle il a été nommé directeur général des Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc. Il a porté la délicate mission du transfert du Sétra à Sourdun et de son ouverture à la multimodalité.



Le CODIR du Sétra en 1995 - De gauche à droite : G. Sauzet ; Alb. Bourrel ; Y. Chargros ; J. Pejoan ; B. Basset ; F. Perret ; G. Gros ; J. Lévêque ; J. Malbosc ; Cl. Binet

Les directeurs du Sétra

Marcel HUET	1968	1977
Jean BERTHIER	1977	1983
Bernard FAUVEAU	1983	1990
François PERRET	1990	2001
Jean-Claude PAUC	2001	2008
Philippe REDOULEZ	2008	2011
Eric Le GUERN	2011	

Les directeurs du Service Central

d'Etudes Techniques (SCET)
(l'ancêtre du Sétra !)

M. PIGEAUD	1919	1934
M. GRELOT	1934	1948
M. ROBINSON	1948	1961
M. GRATESAT	1961	1968

Eric Le Guern, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et Forêts, a été nommé directeur du Sétra à compter du 1^{er} décembre 2011. Il a été précédemment sous-directeur de l'animation scientifique et technique au sein de la direction de la recherche et l'innovation du CGDD puis directeur de l'animation et de l'appui aux porteurs de projets à l'Agence nationale de rénovation urbaine. Il va être confronté au défi de donner une nouvelle vie au Sétra, sur son nouveau site de Sourdun, au sein d'un réseau scientifique et technique en pleine évolution.



¹¹ IDDRIM : Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité

¹² RST : Réseau Scientifique et Technique

Encadré n°1 - Repères chronologiques du développement des infrastructures contemporain du développement du Sétra

- 1955 :** la France ne compte que 25 km d'autoroutes. Un ambitieux plan de rattrapage est mis en œuvre comportant la création du Fonds spécial d'investissement routier (FSIR), la loi créant la concession autoroutière et le lancement du programme français des autoroutes.
- 1958 :** le schéma directeur autoroutier prévoit la réalisation de 2000 km entre 1960 et 1975.
- 1960 :** création de la première ligne du Réseau Express Régional (RER) « La Défense - Étoile ».
- 1961 :** inauguration de l'aérogare d'Orly - sud ;
- 1^{er} plan directeur d'aménagement du réseau routier national ;
 - création de la Société des Autoroutes Paris - Rhin - Rhône (SAPRR).
- 1962 :** création de la Société Française du Tunnel Routier de Fréjus (SFTRF).
- 1963 :** le réseau autoroutier français compte 61 km d'autoroutes. Le gouvernement planifie la réalisation de 175 km d'autoroutes par an ;
- création de la Société de l'Autoroute Paris - Normandie (SAPN), de la Société de l'Autoroute du Nord de la France (SANF) et de la Caisse nationale des autoroutes (CNA).
- 1964 :** un conseil interministériel choisit le site de Roissy pour la construction d'un nouvel aéroport ;
- les ministres des transports français et anglais reprennent le projet de construire une liaison ferroviaire trans-Manche en tunnel.
- 1965 :** la France possède 234 km d'autoroutes ;
- soutien de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) et de la SNCF au projet d'aérotrain de Bertin ;
 - mise en service du tunnel routier sous le Mont-Blanc.
- 1966 :** inauguration de la Journée nationale études de la Prévention routière par Georges Pompidou ;
- création du ministère de l'Équipement.
- 1967 :** Georges Pompidou fixe comme priorité la réalisation d'un axe autoroutier Nord - Sud.
- 1968 :** création du Service d'études des techniques des routes et autoroutes (Sétra) afin d'accélérer le développement des infrastructures routières et autoroutières et de définir des schémas de construction ;
- création d'une seconde piste à l'aéroport de Toulouse, adaptée aux exigences du Concorde.
- 1969 :** le cap des 1 000 km d'autoroutes est franchi ;
- le parc automobile français compte un peu plus de 13 millions de véhicules ;
 - l'aérogare d'Orly-sud accueille plus de 10 millions de voyageurs ;
 - le général de Gaulle décide le « Plan routier breton » ;
 - loi relative aux voies rapides, complétant le régime de la voirie nationale et locale.
- 1970 :** la liaison RER « Étoile - La Défense » est ouverte au public ;
- création de sociétés privées concessionnaires d'autoroutes qui peuvent construire et exploiter (la 1^{re} est la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE), suivie de AREA (Société des Autoroutes du Rhône et des Alpes) ;
 - conseil interministériel stimulant la réalisation de rocade (A86).
- 1971 :** le parc automobile français dépasse les 15 millions de véhicules et le transport routier dépasse le transport ferroviaire ;
- élaboration d'un nouveau schéma directeur des grandes liaisons routières prévoyant la construction de 5 000 km d'autoroutes.
- 1972 :** accélération du rythme cible de construction des autoroutes, qui passe à 500 km/an.
- 1973 :** inauguration du dernier tronçon du périphérique parisien ;
- premier choc pétrolier.
- 1974 :** la France compte 17 millions de véhicules, près de 2 000 km d'autoroute et 29% du trafic routier total s'effectue sur autoroute ;
- ouverture de l'aéroport de Roissy. ★

Les parcs, ateliers et magasins des Ponts et Chaussées et leurs ouvriers des origines à 1981

par **Denis Glasson**, chargé de mission au comité d'Histoire du MEDDTL jusqu'en 2007

Journal
« L'ouvrier
des
Ponts et
Chaussées »
(CGT), 1946



Journal « L'ouvrier
syndicaliste
des Ponts et
Chaussées » (FO),
1948



Journal « L'ouvrier des Ponts et Chaussées » (CGT), 1949

L'histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, des Travaux publics, de l'Équipement, de l'Environnement, aujourd'hui du « Développement durable », ne pourrait-elle pas être aussi celle de ses agents ? Peut-on réduire les évolutions administratives, techniques, industrielles, économiques et sociales, les transformations territoriales accomplies aux seuls dirigeants et - ici - au seul groupe des ingénieurs des Ponts et Chaussées, si éminent soit-il ? N'est-il pas nécessaire de réévaluer ou pour le moins d'identifier les divers groupes sociaux qui, en réalisant les tâches et en remplissant les missions attendues, ont amplement contribué à ces changements ?

Claude Vacant a, dans son ouvrage *Du cantonnier à l'ingénieur*¹, dressé un premier inventaire de la multitude des

¹ Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris 2001.

qualifications et des classifications qui ont fait exister cette administration.

Il serait utile d'étudier plus précisément ceux et celles que l'on qualifie d'« employés »² : les piqueurs des Ponts et Chaussées, les commis aux écritures, les employés secondaires, les dames employées, les dames sténodactylographes auxiliaires, ou plus près de nous, les adjoints techniques des Ponts et Chaussées, les techniciens des Travaux publics de l'État, les dessinateurs d'exécution, les agents de bureau, les commis, les sténodactylographes, les perforatrices et la galaxie des précaires, non titulaires et contractuels.

Souligne-t-on assez, ou même mentionne-t-on, la présence des conducteurs des Ponts et Chaussées, requalifiés ensuite en sous-ingénieurs puis en ingénieurs des Travaux publics de l'État, dans la transformation du territoire national et son adaptation au développement industriel et économique ? Connaîtrions-nous aujourd'hui ces diverses catégories d'ingénieurs et « ce qu'ils ont réalisé » sans la masse anonyme des cantonniers, conducteurs de chantier, éclusiers, gardiens de phare, ouvriers en régie, laborantins, ... ?

En 2010 une recherche³ a été entreprise sur les parcs, ateliers et magasins des Ponts et Chaussées et sur leurs ouvriers.

Des travaux précédents⁴ avaient montré des similitudes de situation entre les techniciens des laboratoires des Ponts et Chaussées et ces ouvriers des parcs et ateliers. Ces personnels ne sont pas



Le premier congrès syndical Paris 1936 - Source syndicale

des fonctionnaires. Ils sont employés et rémunérés en référence aux secteurs privés comparables. L'administration a conçu leur existence par défaut et veillé à ne pas entériner leur situation. Dans le même registre les cantonniers ne deviendront fonctionnaires qu'au bout de deux siècles !

Mais la présence de ce type de personnels coïncide souvent avec de nouveaux besoins d'aménagement, de nouvelles techniques ou de nouvelles méthodes de travail.

Dans cette étude, nous avons recherché les origines et les prémices de la mise en place des parcs, ateliers et magasins des Ponts et Chaussées. Puis nous avons accompagné leurs ouvriers dans la prise de conscience de leur place et de leur rôle, dans leurs aspirations, leurs revendications et leurs luttes, et dans les constructions syndicales qu'ils se sont donnés.

Nous nous sommes arrêtés à l'orée de la décentralisation de l'État de 1981. La période suivante, fondamentale pour les

parcs et ateliers et qui a conduit à leur départementalisation en 2009, nécessite assurément d'autres études, d'autres méthodes et d'autres regards.

Nous nous sommes appuyés sur diverses sources trouvées auprès des Archives nationales, dans plusieurs Archives départementales, à la Bibliothèque nationale et dans divers centres documentaires du ministère. Les archives syndicales consultées proviennent principalement des dépôts légaux effectués dans le cadre des publications imprimées. Il subsiste cependant quelques lacunes dans ces séries de journaux syndicaux.

² Delphine Gardey - *La dactylographe et l'expéditionnaire, histoires des employés de bureau 1890-1930* - Belin 2004.

³ Cette recherche historique a été soutenue par le syndicat national CGT des ouvriers des parcs et ateliers et accompagnée par le Comité d'histoire du ministère. Elle sera éditée et diffusée par ce syndicat.

⁴ André Guillerme, Denis Glasson, Gérard Brunschwig, Arnaud Berthonnet, François Caron, *L'aventure des laboratoires régionaux des ponts et chaussées 1952-1972*, Presses des Ponts et Chaussées, Paris 2003.

L'étude menée porte sur la période 1850-1980. Trois temps apparaissent

L'émergence des magasins et des ateliers de réparation des Ponts et Chaussées jusqu'en 1918

Il s'agit alors de gérer convenablement les matériaux nécessaires à l'entretien et à la réparation des routes, mais aussi de stocker et de réparer les outils et les machines permettant leur mise en œuvre. Une gestion financière autonome apparaît déjà afin que le coût de ces activités soit supporté par leurs utilisateurs pour décharger au maximum le budget de l'État. Le personnel mobilisé est de quelques unités par service : un magasinier, quelques ouvriers employés à la réparation des outils.

Les parcs départementaux des Ponts et Chaussées sont créés en 1919-1920 et mis en place rapidement sur le territoire

La guerre a modifié la situation. Le réseau routier français nécessite d'importants travaux de remise en état. La circulation automobile et, en particulier, le développement du camion ont accentué la détérioration des routes. La mécanisation des tâches, l'arrivée de machines mobiles pour l'entretien, le goudronnage ou la construction de nouvelles routes exigent une autre approche. Les parcs

départementaux des Ponts et Chaussées créés le 24 février 1919 sont conçus modestement et mis en place avec pour perspective d'être relayés par l'initiative privée. Faute de réponse de celle-ci, les parcs vont devenir des outils indispensables au fonctionnement des services des Ponts et Chaussées. Leur effectif ouvrier temporaire ou régulier, très modeste au départ, va s'étoffer.

Les grèves de 1936 vont déclencher la création de syndicats CGT parmi ces ouvriers, rapidement structurés dans un syndicat national. Les premières luttes sociales sont axées sur l'obtention d'une convention collective, l'amélioration des salaires et l'affiliation au régime de retraite des ouvriers de l'État. Un règlement leur est concédé en 1937. Il rend permanent une partie des emplois, améliore les conditions de travail et de rémunération. Il renforce la place du parc

au sein de l'administration et consolide ses activités en régie.

Au cours de cette période, des unités administratives de production d'émulsion, de liant anhydre et d'enrobé à froid ou à chaud sont créées dans certains départements. Certaines de ces usines vont acquérir un quasi-monopole local que ne cessera de combattre par la suite l'union patronale des syndicats de l'industrie routière française. Devant ces pressions, l'administration tempore, encadre ou réduit ces activités.

Une troisième période des parcs et ateliers s'ouvre au lendemain de la seconde guerre mondiale

L'accroissement de la circulation automobile, la vétusté et les dégradations du réseau routier, la confirmation du rattachement des services de la voirie

Camion Diamons Gravillonneur Spreeder - Source : Parc de la Haute-Vienne



départementale et vicinale à l'administration des Ponts et Chaussées en 1945 précipitent la généralisation des parcs et ateliers dans tous les départements et services. Leur système de gestion commune entre l'État et les départements se poursuit et se complexifie.

Les ouvriers permanents des parcs et ateliers - les OPA - sont affiliés au régime de retraite des ouvriers de l'État en 1948. Mais leurs garanties sociales sont encore largement inspirées par le règlement de 1937. Un long processus de gestion nationale des emplois se développe et inclut progressivement les classifications, les références salariales, les horaires de travail. Pendant longtemps les salaires sont établis en référence au secteur privé local, puis à celui de la région parisienne, puis - avec des hésitations - en fonction de ceux des fonctionnaires. Le décret statutaire de 1965 acte ces évolutions et

organise le cadre de recrutement et de relations sociales des OPA.

Sur le plan syndical, la CGT OPA se reconstitue en 1944. La quasi-totalité de la direction nationale fait scission en 1948 et crée FO. Mais la situation se retourne et donne l'avantage au maintien dans la CGT. Le niveau d'influence qui en résulte pour ce syndicat restera ensuite à peu près constant. La CFTC, qui va devenir CFDT, apparaît. Les volontés et attitudes unitaires récompenseront tour à tour les organisations qui en seront porteuses. Des relations chaotiques, entrecoupées de polémiques parfois sévères, s'établissent alors entre des syndicats désormais concurrents. Les effectifs syndicaux restent élevés. La CGT OPA traverse sans trop de déconvenues la scission syndicale et l'installation du pouvoir gaulliste en 1958. Ce syndicat se dote sur ses propres ressources dès

1958 d'un permanent syndical présent dans son siège parisien.

Les problèmes sociaux sont longtemps concentrés sur la transformation de tous les emplois permanents en emplois statutaires d'ouvriers de l'État. L'administration s'emploie à retarder ce processus et sollicite les départements pour en assurer le financement sous la forme de fonds de concours. En 1970, 3800 emplois d'OPA relevaient du budget de l'État et 2200 autres étaient financés par les départements. S'ajoutaient à ces emplois de titulaires environ 5000 auxiliaires. Il faudra attendre 1990 pour que l'affiliation des OPA au statut d'ouvriers d'État soit réellement effective après un an de présence. Au cours de cette période d'après-guerre, le syndicat CGT acquiert un savoir-faire juridique. Il conjugue avec efficacité des contentieux et des luttes syndicales mettant en échec plusieurs fois l'administration et la rendant très prudente dans ses décisions sociales.

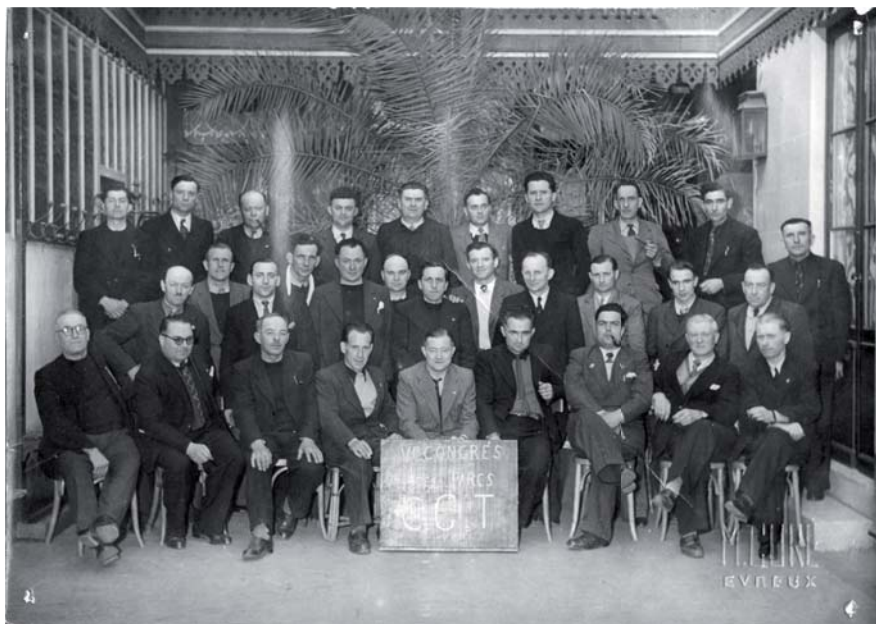
Chantier d'empierrement (cylindre à vapeur, niveleuse Rhonelle, cylindre Five-Lilles, tonne à eau)
Source - Parc de la Haute-Vienne



Dès 1949 la CGT recourt à l'action nationale et à la grève pour obtenir des avancées sociales. Ces actions répétées prennent régulièrement un caractère unitaire avec FO et la CFTC/CFDT. Elles deviennent plus fortes et plus fréquentes en 1959, puis en 1961 et 1962. L'année 1968 commence le 25 mars par une grève unitaire réussie. La grève de mai-juin est très puissante dans les parcs : 48 parcs sont occupés pendant deux semaines en moyenne. Une négociation nationale spécifique aux OPA débouche sur une augmentation des salaires de 15,93% au 1^{er} juin suivie d'une autre de 10,4% au

1^{er} octobre. La durée du travail est abaissée d'1 heure 30 au 1^{er} juin sans diminution de salaire. Les jours de grève sont payés. Une puissante action unitaire rassemble de nouveau les OPA en 1972.

L'idée d'un syndicat unique « du cantonnier à l'ingénieur » apparaît au lendemain de la seconde guerre mondiale. Cette orientation est rapidement combattue par les directions syndicales en place. Mais la scission syndicale entre la CGT et FO modifie ce compromis. La nouvelle fédération FO des travaux publics poursuit l'orientation qui avait prévalu avant la guerre avec des syndicats catégoriels. La fédération CGT des travaux publics maintenue se transforme en 1950 en fédération des personnels des Ponts et Chaussées avec pour objectif la réalisation de syndicats locaux multi-catégoriels. Une étape est proposée : fusionner les organisations locales et nationales entre les agents de travaux et conducteurs de chantier (les cantonniers et chefs cantonniers), et les OPA. Pendant 10 ans cette orientation est portée par les directions des deux syndicats nationaux CGT et abondamment reprise dans leurs journaux. La CGT OPA promet alors une fonctionnarisation des ouvriers des parcs et élabore pour cela un cadre statutaire d'accueil. Cette fusion espérée ne parvenant pas à se réaliser localement et des oppositions persistant entre catégories, cette orientation s'estompe petit à petit, puis, à partir des années 1970, elle n'est plus à l'ordre du jour. FO regarde longtemps avec ironie ce rapprochement entre les organisations de la CGT. Elle estime que cela reflète leurs difficultés pour exister parmi les OPA



Scission syndicale Evreux, 1948 - Source syndicale

et elle se refuse à commettre une telle faute. Mais, comme au sein de la CGT, les rapports entre FO OPA et FO agents de travaux ne sont pas toujours sereins. La stagnation de FO parmi les OPA et les agents de travaux conduit sa fédération à envisager une fusion syndicale entre ces deux catégories à partir des années 50. Le processus sera long et hésitant. Il se réalise cependant fin 1972.

Cette histoire des parcs, ateliers et magasins des Ponts et Chaussées est-elle marquée par des personnalités ?

Du côté de l'administration, les processus de mise en place et de développement des parcs semblent être collectifs avec la direction des Routes avec pour acteur fondamental. Silvain Dreyfus qui signe la

circulaire du 12 juin 1920 organisant ces parcs. Par la suite certains inspecteurs ou ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées marquent ces services : Lahaussois, Pousset, Baudet, Bernard, Favier, Bringer, ainsi que Rumpler, Coquand, Fève à la direction des Routes.

Parmi les OPA des personnalités syndicales émergent : en 1936 Revert, Maintenant, Lemoine, Courtinat, Ducout, puis après la scission : Ducout, Brochot, Poncet, Dupuy, Roques, Solié, Legros, Gilet pour la CGT ; Lemoine, Courtinat, Maintenant, Lequoy, Belhaire pour FO. Edmond Ducout, présent depuis les origines du syndicalisme OPA, acquiert un rôle fondamental après-guerre et domine cette histoire.

Depuis leur création, les parcs intervien-



Mécanos des Ponts et Chaussées - Source : Parc du Tarn

nent sur des voiries départementales ou locales et facturent leurs prestations. Une comptabilité analytique est mise en place en 1965. En 1967, le parc est qualifié d'entité économique entre l'État et le département. Il est doté d'un cadre comptable particulier. En 1968, le parc devient une association en participation entre l'État et le département, dotée de trois comptabilités administrative, générale et analytique. Par la suite, ces dispositions se précisent et se complexifient.

Suite au transfert de 40 000 km de voirie départementale ou communale dans la voirie nationale en 1930 et à leur rattachement à l'administration des Ponts et Chaussées en 1940 et en 1945, le réseau routier national totalise après la seconde guerre mondiale 80 000 km. En 1971, l'État transfère 53 000 km de routes nationales d'intérêt secondaire aux départements. Des projets se font jour pour réformer les collectivités locales et redistribuer les rôles entre celles-ci et l'État. Olivier Guichard dépose son rapport *Vivre ensemble* en octobre 1976. Le ministère

de l'Équipement disparaît momentanément en 1978. Gérard Longuet produit en 1979 un rapport parlementaire sur le devenir de la fonction publique proposant de réduire le nombre de fonctionnaires de l'État à 400 000. Dès son installation,

le gouvernement d'union de la gauche de 1981 engage un processus législatif pour décentraliser l'État.

Depuis le début des années 1970, les activités des parcs sont devenues majoritairement départementales (24% État, 50% département, 22% communes et tiers). Cette évolution bascule complètement avec le transfert des routes nationales aux départements en 2004, ramenant le réseau national - hors autoroutes concédées - à 12 000 km. Le 26 octobre 2009, une loi spécifique aux parcs de l'équipement et aux OPA marque la fin de l'existence des parcs de l'État mais aussi le début de ceux-ci auprès des départements. Les dispositions statutaires et sociales des OPA sont sensiblement modifiées. Le renouvellement des effectifs s'effectue dorénavant dans le cadre de la fonction publique territoriale. ★

Carte postale « Nos belles routes de France »



Connaître le paysage et en reconnaître la valeur

par **Anne Fortier-Kriegel**, architecte paysagiste*

Les engagements de la nation

Patrimoine commun et principe d'intégration

En France, sans doute mieux qu'ailleurs, la structuration de la pierre, de la terre et de l'eau, a résulté d'un dialogue avec les éléments, et a induit le déploiement des végétaux et des animaux de telle sorte que l'homme puisse y vivre. Cette « culture du vivant » a ainsi été mise en œuvre par la société agricole depuis

plus de 2000 ans, fournissant le pain et les roses aux peuples austères de la Méditerranée, comme à ceux des pays de l'ouest en bordure de l'océan. Attachée à un terroir et faite d'usages collectifs, elle s'est enrichie du labeur des paysans et a permis une appropriation et une exploitation de l'espace dans sa diversité géographique.

Chacun apportant sa pierre à l'édifice - comme sur les murets du cap de La Hague, bocage pétrifié par le vent marin -, c'est cette sédimentation d'efforts pour pacifier l'espace, réponse aux agressions diverses, qui a produit le paysage français. Le combat quotidien pour la vie a dû s'appuyer sur une exceptionnelle connaissance de la nature. Le travail de la terre, toujours répété et accumulé, a fini par rendre les hommes libres en droit et a effacé l'image du serf attaché à la glèbe.

Les régions se sont construites à partir de terroirs et de l'intégration réussie, mais toujours négociée, de multiples peuples (Louis XVI disait : « *mes peuples* »). Expression d'une harmonie et d'une



© : C. Lier/MEDDTL

prospérité, le paysage français doit beaucoup à l'engagement des artistes et savants des XVII^e et XVIII^e siècles, un temps où la langue française est devenue universelle. Il s'est édifié au travers de sentiments libertaires et égalitaires, mais paradoxalement dans un cadre ordonné et hiérarchisé avec l'État royal, puis l'État national.

Au XVIII^e siècle, le visage des régions change. Conquis sur l'inculture et sur l'inconnu, les paysages témoignent des compétences et des intelligences mises en œuvre pour transformer le pays qui comptait un grand nombre de misérables. À la veille de la Révolution française, l'agronome anglais Arthur Young¹ le décrit comme un espace cultivé tel un jardin, pressentant l'apogée de la société agricole du XIX^e siècle.

Si « *Paris est la plus belle ville du monde, là où les tensions sont les plus fortes* », comme l'affirme le cinéaste Roman Polanski, cela tient au fait que, plus

que les autres cités françaises, elle est devenue le point de rencontre des différentes régions. Cette rencontre est à l'origine d'un art de l'aménagement, une spécificité française qui s'est poursuivie jusqu'aujourd'hui.

Dans les années 1970, à l'époque de la création du ministère de l'Environnement, le paysage a été, avec l'eau, au cœur des préoccupations ministérielles, comme en témoigne la création des premiers services régionaux - « les ateliers des sites et paysages » - qui ont fait appel à une vague d'inspecteurs des sites. Parallèlement à la mise en place de ces services régionaux, sont apparus le Conservatoire du littoral et le Centre national d'étude et de recherche du paysage (CNERP), ce dernier devant former, pour la première fois en France, des paysagistes d'aménagement.

Mais c'est surtout en 1978, avec l'apparition du grand ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (MECV) et la

création de la Direction de l'urbanisme et des paysages (DUP), qu'une véritable commande politique est apparue. Dotée d'un personnel qualifié, apte à favoriser la réflexion, la DUP est relayée sur le terrain, auprès des élus, par la mise en place des Conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE), ensuite par les délégations régionales à l'environnement (DRE), puis les délégations régionales à l'architecture et à l'environnement (DRAE) et enfin les directions régionales de l'environnement (DIREN).

Sur le plan législatif, la loi de 1976 sur la protection de nature a institué, avec les études d'impact, les prémices d'une intégration du paysage aux projets. Avec elle, le principe d'un patrimoine commun de la nation commence à se « diffuser ». Dès 1992, le traité de l'Union européenne adopte ce principe d'intégration : « *les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et des actions* ». Les paysages, élevés au rang de « *patrimoine commun de la nation* » par la loi de 1995, sont inscrits à l'article L110-1 du Code de l'environnement.



© : C. Lier/MEDDTL

* Chargée de mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) jusqu'en 2011 et professeure à l'École d'architecture de Lille, Anne Fortier-Kriegel est l'auteur de plusieurs ouvrages dont « Les paysages de France ». Elle remercie Françoise Porchet, chargée d'études documentaires, pour sa contribution à la relecture de cet article.

¹ Arthur Young : *Voyages en France en 1787*, 88, 89, 90 ; Paris : Ed. Les Œuvres représentatives, coll. ailleurs, 1930. Préface de Pierre Deffontaines.

Paysage, éthique et développement durable

Notre imaginaire et nos repères physiques et mentaux reposent sur un capital d'images. Si nous ressentons aujourd'hui le paysage comme un besoin, cela tient au fait qu'il est porteur de réalité autant que d'idéalité et qu'il renvoie à l'expression spatiale de l'enracinement, du confort, de l'équilibre et de la vitalité. La contemplation des paysages relève d'une quête d'identité attachée au patrimoine légué par nos ascendants. Cette mise en relation avec l'œuvre et l'intelligence des hommes d'hier nous donne l'énergie de continuer le cycle de la vie et de nous accepter comme mortels.

Dans un lieu désorganisé, déstructuré, on se sent assailli, en danger, agressif. Cela, nous le constatons dans les paysages péri-urbains avec le désarroi des populations et en particulier des jeunes. À l'inverse, la beauté et la grandeur des sites nous astreints à une forme de responsabilité. Regarder le paysage élève l'homme, le rassure, le remet en face de ses devoirs.

La mise en valeur de la **nature** est liée aux ressources qu'elle offre. Ainsi, dans les France rurale du XIX^e siècle, toutes possibilités utiles à l'économie humaine étaient-elles exploitées : l'apport de l'eau, la qualité des sols, la production du bois de chauffage ou de construction, ou encore les fruits donnés par les arbres (baies ou châtaignes).

Aujourd'hui, nous employons le terme de « services écosystémiques » pour qua-

lifier cette élaboration du paysage. Ces services, qui ont permis de trouver des formes d'organisation sociale conformes à l'intérêt général, ont façonné le paysage ; ils nous font mesurer combien l'homme est devenu policé à force d'extirper du lieu où il habite les moyens d'en vivre. Car, pour faire produire la terre, il était indispensable de mettre en œuvre un espace pacifié et d'instaurer ce qu'on a appelé la « *Pax Romana* ».

La culture paysagère a ainsi sous-tendu le travail (libéré de la nécessité guerrière ancienne) de tous ceux qui interviennent sur le paysage : agriculteurs, forestiers, jardiniers, paysagistes, architectes, ingénieurs..., hommes de l'art ordinaires, aménageurs, qui ont créé des formes nouvelles désormais ancrées dans l'histoire et la géographie des lieux.

Appréciés par les habitants, les nouveaux paysages sont devenus des références qui, à leur tour, ont inspiré les artistes. L'idée qu'il existe une relation entre le « beau » et le « bon » (l'utile) est ainsi née d'une sensibilité et d'une esthétique partagées. Des expressions telles que « *l'agriculture est le premier des arts* », « *les ouvrages d'art* », « *l'école des arts et métiers* » sont issues d'une tradition qui favorise la recherche d'une esthétique professionnelle pour témoigner de la qualité du travail. La qualité esthétique d'un paysage est liée à la façon de le dessiner, de le modeler, d'en extraire les matériaux pour bâtir.

La prise en compte du paysage relève tant de l'intérêt général que de nos valeurs républicaines : elle tend à nous assurer bonne santé et longue vie, à

apparaître comme une promesse de bonheur. C'est dans cet esprit que sont appréhendés les indicateurs de bien-être et de qualité destinés à mesurer la performance économique par le PIB (rapport Stiglitz - Sen - Fitoussi, 2009 ; et travaux actuels italien, britannique ou allemand avec le Reichtag). Le paysage inclut autant les critères liés à l'économie qu'à la sociologie et à l'écologie. C'est la raison pour laquelle le paysage français apparaît aujourd'hui comme la matière sensible du développement durable, car il parle à tout le monde et rend compréhensible ce concept resté souvent trop abstrait.

La valeur économique du paysage

Contrairement à certaines affirmations, le paysage a un réel poids économique : il est vraiment porteur d'une valeur considérable. Les devises qu'il procure, représenteraient deux fois celles de l'agriculture, trois fois celles de l'industrie automobile, dix fois celles du commerce de luxe. Les paysages sont à l'origine d'un million et demi d'emplois directs et d'un million et demi d'emplois indirects, non délocalisables par essence. Ils sont fortement présents dans le solde positif de la balance des paiements, car la France est la première destination touristique au monde, avec plus de 83 millions de visiteurs étrangers en 2008.

Cela est très peu dit, diffusé ou étudié. En face des beaux sites et paysages, on associe rarement des données économiques. Pourtant, les services régionaux connaissent bien les chiffres locaux qui



font apparaître tant les devises induites que le nombre d'emplois générés.

Ce capital économique et financier repose sur la qualité de l'espace. Le soin porté à l'espace se confirme dans les villes comme dans les campagnes : il a permis l'édification de promenades, d'espaces publics, de terrains agricoles ordonnancés avec art. Cette qualité spatiale, image de l'accueil, de la saine nourriture, est perçue depuis les prés salés du Mont-Saint-Michel jusqu'aux Alpilles. Elle est l'expression d'un art de l'aménagement qui a participé à l'édification de notre cadre de vie et contribue à notre bien-être. À Paris, la place de la Concorde ou le viaduc de Daumesnil comptent parmi les images symboliques de cette excellence qui profite au plus grand nombre, et pas seulement aux nantis.

Pour voir et admirer cet art de l'aménagement, des millions de gens se déplacent chaque année sur nos territoires : on compte 800 000 visiteurs à la Pointe du Raz, un million dans les montagnes du Vercors. Cette mobilisation croissante correspond à un besoin de s'ancrer quelque part, ce que les paysages rendent réalisables car ils racontent des histoires. Le site de la météorite de Rochechouart, dans le Limousin, évoque la peur antique des Gaulois de «voir le ciel leur tomber sur la tête» ; le vignoble du vin jaune de Château-Chalon, celle de dames nobles du bout du Jura ; les murs à pêches de Montreuil, celle de l'inventivité de modestes jardiniers qui ont su faire mûrir des fruits malgré le rude climat parisien, bien avant le savant jardinier du roi, La Quintinie, et pendant quatre siècles. Le Gois, enfin, ces quatre kilomètres de «route des gens de pied»,

recouverte de quatre mètres d'eau à chaque marée, évoque le franchissement de la mer Rouge par les Hébreux («*Et toutes les eaux se fendirent*»). Ces histoires, qui permettent de retrouver nos racines sociales et familiales ou d'y adhérer, sont attachées à une forme pacifiée de l'espace et à notre idée du bonheur.

Le multi-usages des sites est encore une des caractéristiques du paysage français. Une parcelle agricole peut être ainsi à la fois un lieu de production, un filtre pour la qualité de l'eau, un terroir pour la chasse et un écrin pour le cadre de vie, déterminant le choix du lieu de résidence de bien des gens. C'est donc bien l'attention portée à l'espace qui induit une richesse patrimoniale et qui participe à la constitution de notre fonds de commerce. Le cadre de vie à la française, la gastronomie, le tourisme, tout cela est porté par des paysages aménagés par l'homme autour d'activités économiques et sociales.

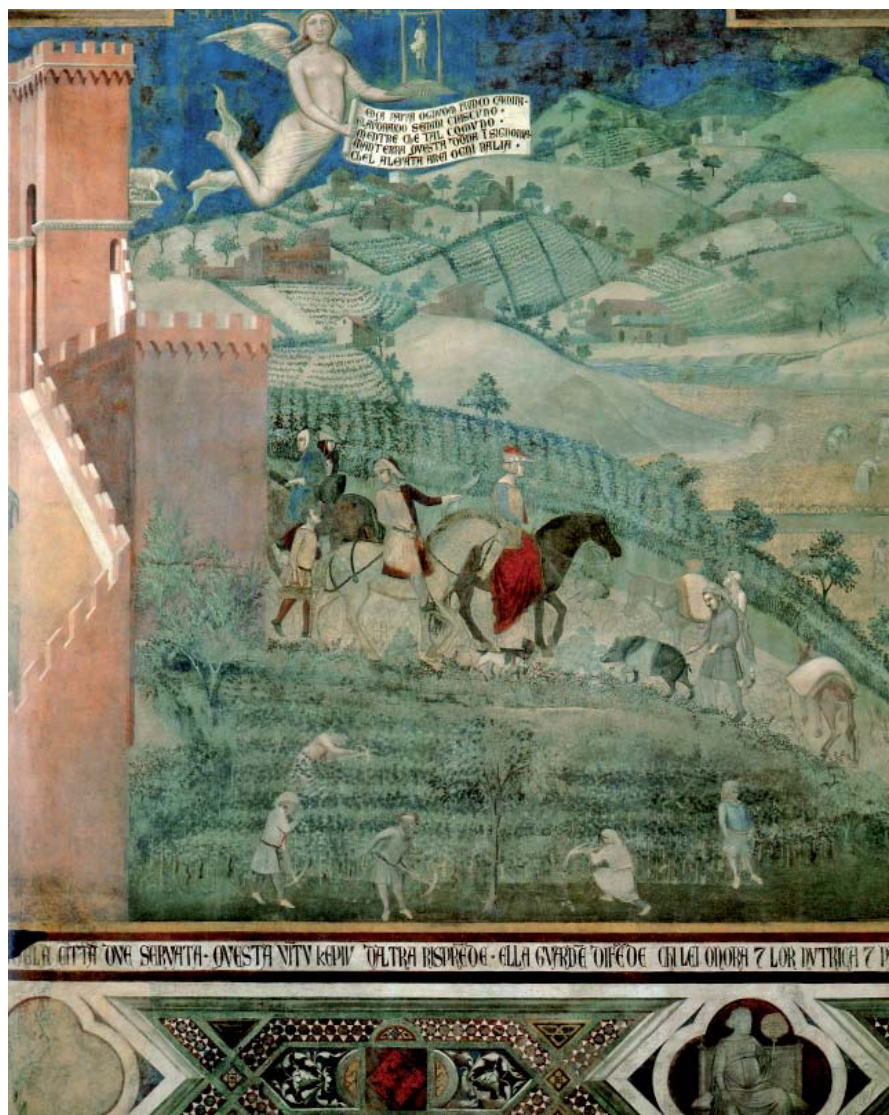
L'art de l'aménagement, qui a su magnifier les formes originales du relief, a marqué l'histoire du territoire en permettant aux régions de surmonter les crises qu'elles ont traversées et d'assurer aux populations une vie plus harmonieuse. Si le poids économique est ainsi attaché à une culture savante, c'est que la qualité de l'aménagement de l'espace exige une société avancée, possédant de hautes compétences soutenues par une maturité politique et sociale.

La douce France a longtemps proposé un modèle agronomique dans la perspective d'offrir une place pour tous.

Viaduc de Daumesnil © : Vincent Allais, MEDDTL



Ambrogio Lorenzetti, Effets du bon et du mauvais gouvernement



Cela explique que le paysage constitue aujourd'hui la plus grande entreprise publique du pays avec 3 millions d'emplois non délocalisables. Au-delà de la France, l'Europe doit aussi prendre la mesure de la valeur économique et sociale de la qualité de ses paysages.

Les bases actuelles de la politique publique du paysage

La Convention européenne du paysage

La Convention européenne du paysage est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006 en France. Ouverte à la signature à Florence² le 20 octobre 2000, elle est portée par 47 pays adeptes d'une nouvelle prise en compte du paysage européen. Aujourd'hui, 32 états l'ont ratifiée. Le 20 octobre 2010, un nouveau rapport a été présenté pour commémorer ses dix ans de fonctionnement.

La convention européenne rapproche l'idée du paysage de celle du cadre de vie, et donc de la qualité de vie des populations. Pour la convention, le paysage est partout : il exprime la diversité du patrimoine culturel ou naturel commun, il participe à notre

² Ce qui lui a valu d'être appelée Convention de Florence

identité, il touche au bien-être individuel et social des populations. Puisque 70 à 80% des européens vivent aujourd'hui dans les villes, le domaine concerne les paysages urbains, péri-urbains et ruraux.

La France, qui a participé à la rédaction de la convention (avec Régis Ambroise et Jean-François Seguin, Bureau du paysage du ministère de l'Environnement), est incitée, comme d'autres États, à faire évoluer les compétences de ses institutions. La législation française établit que les collectivités – État, région, département, commune – sont également compétentes en matière de paysage (art. L. 110 du Code de l'urbanisme), et qu'elles doivent harmoniser leurs prévisions et décisions.

Depuis 1983, avec la décentralisation, même si la réglementation relative au paysage relève de l'État, ce sont les territoires qui sont confrontés à la gestion de l'espace. Traité localement de façon sectorielle et sans vision politique d'avenir, les communes considèrent encore trop que le paysage «c'est l'affaire de l'État».

Dans le cadre de la convention, les politiques du paysage se déclinent selon le tryptique suivant : protection ; gestion ; aménagement des paysages.

La convention ne fixe pas de normes européennes pour préserver la qualité des paysages car celle-ci dépend des aspirations des populations. Sa recommandation de 2008 énumère les principaux enjeux à traiter :

★ en milieu rural : la prise en compte ou la valorisation de certains éléments tels que haies, murets, terrasses, canaux ;

★ dans le domaine des infrastructures : le contrôle d'équipements comme les réseaux aériens, les éoliennes, les carrières, l'affichage publicitaire, les installations de loisirs ;

★ en milieu urbain : la maîtrise de l'urbanisation avec les entrées de villes, le traitement des limites ville-campagne, les conurbations linéaires, enfin l'accessibilité à certaines zones, notamment littorales...

La gestion des paysages³ doit accompagner les changements à venir en préservant et en enrichissant la diversité actuelle.

Enfin, en ce qui concerne l'aménagement des paysages, la convention ambitionne de passer d'un paysage d'experts à un paysage d'usagers en insistant sur le rôle essentiel des populations : *«Le paysage doit devenir un sujet politique d'intérêt général parce qu'il contribue de façon importante au bien-être des citoyens européens et que ces derniers ne peuvent plus accepter de subir leurs paysages en tant que résultat d'évolutions de nature technique et économique décidées sans eux. Le paysage est l'affaire de tous les citoyens et doit être traité de manière démocratique, notamment aux niveaux local et régional»* (§ 23).

La recommandation de 2008 plaide en faveur de la vision globale qu'offre le paysage.

Les États signataires de la convention se sont engagés à mettre en place des procédures officielles en faveur du paysage, pour inciter les Européens à construire des modalités concrètes du vivre ensemble qui tiennent compte des

évolutions écologiques et économiques à moyen et long terme.

La relation au paysage, grâce à sa vision globale, exprime ce que doit être une bonne gouvernance⁴ : *«une fenêtre sur le monde et un miroir de ce que nous en faisons, beaucoup mieux qu'un fatras, un empilement désordonné de techniques et de normes sectorielles sur l'espace qui entraîne sa banalisation»*.⁵

Cependant, ce qui émane du Conseil de l'Europe - dont les services sont installés à Strasbourg et qui ont donné naissance à la Convention européenne -, ne pèse pas autant que ce qui est décidé au Parlement européen basé à Bruxelles. La convention n'ayant pas force de loi, son action se limite à des recommandations trop peu suivies d'effets.

C'est pourquoi le traitement de la question du paysage, qui exige un débat contradictoire permanent, a fini, dans le cadre de l'Union européenne, par céder le pas à la procédure *Natura 2000*, domaine sous la maîtrise d'experts.

Les dispositifs législatifs et réglementaires

La loi du 2 mai 1930

Premier élément et clé de voûte du dispositif de protection, cette loi vise à rendre pérennes certaines caractéristiques patrimoniales de paysages encore susceptibles d'évoluer. Audacieuse,

³ Point 2 des politiques des paysages de cette convention

⁴ Le paysage symbolique du « bon gouvernement » représenté à Sienne dans la célèbre fresque de Lorenzetti

⁵ Comme le dit Jean-François Seguin



elle prend position vis-à-vis du droit de propriété en instituant le classement avec ou sans l'accord du propriétaire des lieux quand *l'intérêt général le justifie*. Si le propriétaire est consentant, le site est classé par simple arrêté ministériel. S'il ne l'est pas, le classement est prononcé après avis de la Commission supérieure des sites par décret du Conseil d'État. La décision est notifiée au propriétaire et au maire qui est chargé de l'exécution de la décision, et qui intervient en qualité de représentant de l'État et non de la commune. Elle répond aux cinq critères : artistiques, historiques, scientifiques, légendaires ou pittoresques⁶.

Le site artistique est un lieu remarquable par sa qualité architecturale ou sculpturale : l'esplanade des Invalides à Paris, le

quartier de La Défense, le site des naturalistes à Médan avec la maison d'Émile Zola et les peintures de Cézanne...

Le site historique a été le siège d'un événement important : la maison où a vécu La Boétie à Sarlat, les plages du débarquement de Normandie - Omaha et Utah -, le site de la bataille de Bouvines près de Lille.

Le site scientifique recèle des témoins naturels exceptionnels en faune, flore ou minéralogie : les gisements paléontologiques ou fossilifères, la réserve naturelle de Camargue, le site de la météorite de Rochechouart, la Grotte des Demoiselles dans le Verdon, le gisements d'œufs de dinosaures à Beaurecueil dans les Bouches-du-Rhône.

Le site légendaire est lié à un souvenir,

une tradition folklorique ou légendaire : le tombeau de Merlin l'enchanteur et la fontaine de la fée Viviane près de Paimpont, la forêt de Brocéliande qui abrita la légende du roi Arthur, le site du Roc Branlant en Dordogne associé à des histoires populaires...

Le site pittoresque est le site digne d'être peint : le site de Gavarnie, la falaise d'Étretat, le port de Rouen, la montagne Sainte-Victoire, le site de la confluence de la Loire et de la Maine à Angers... Avec ses critères illustratifs, la loi est le contraire du règlement : elle renvoie à des références communes.

⁶ De nombreux paysages apparaissent comme pittoresques en France et la majorité des sites classés l'ont été sous ce critère. Celui-ci est le plus facile à comprendre et donne le moins objet à contestation

Ainsi, dans le prolongement des lois de 1906 et de 1913 sur les monuments historiques, la loi du 2 mai 1930 passe-t-elle d'une protection ponctuelle à une protection plus large des monuments naturels et pittoresques qui forment autant d'ensembles vivants. Au début, les protections sont limitées dans l'espace, liées à des rochers ou à des cascades, mais très vite elles vont englober des territoires plus vastes : en Bretagne, dès 1934, le classement de la Côte sauvage à Quiberon concerne déjà plus de 100 hectares. Cette approche ponctuelle est suivie, à partir de 1967, du classement d'ensembles paysagers plus vastes, avec notamment l'exemple du Cap Fréhel qui couvre 500 hectares. Les grands classements ont lieu essentiellement dans les années 1990 : la Baie du Mont-Saint-Michel demeure l'élément emblématique de cette période. De plus grandes superficies sont désormais visées : il s'agit bien de classer des « *territoires de vie* ».

Dans le cadre d'un traitement spatial, la loi propose une conciliation entre passé et avenir, art et science, nature et culture, qui s'appuie toujours sur les spécificités du site.

Ainsi, la relation passé-avenir s'éclaire par la formule d'Hugo : « *tout ce qui a de l'avenir est pour l'avenir* » ; acception qui peut s'appliquer aux beaux paysages. La dualité art-science évoque la prise de conscience de la pollution des sites, notamment dans le cas du site de Bramabiau. Enfin l'opposition nature-culture est ici sublimée, car la loi, en se préoccupant de territoires de vie, a embrassé les deux aspects.

La loi appréhende un site tel un territoire cohérent, homogène, délimité.

L'objectif de la loi est la préservation du caractère du lieu. Elle permet d'avoir un recul devant un patrimoine historique ou légendaire et une reconnaissance d'un espace qualitatif. Elle cherche à préserver la vie du site et non pas « *à l'embaumer dans un romantisme tourné vers le passé* ». Si quelques fois la politique des sites a pu apparaître à certains contradicteurs comme une « *mise sous cloche* », une « *réserve d'indiens* », l'esprit de la loi est plus subtil, puisqu'elle « *réclame non de ne rien faire mais de ne pas en changer le caractère, ce qui n'est pas la même chose* ». Les travaux attachés à sa réparation ou à son organisation sont soumis à l'autorité de l'Etat.

La mesure de classement, qui définit les qualités et les caractères d'un lieu, induit une confrontation à la réalité du terrain. Le classement, qui a pour objet de conserver le site vivant, exige seulement que les projets engagés respectent ce qu'on appelle communément le « *génie du lieu* ». Il est réalisé sous l'autorité de l'État, de son représentant - le ministre, mandataire de la République, et garant de la chose publique, de l'intérêt général sur le long terme -. Aucune autre mesure ne permet cela.

La procédure de classement débute avec un diagnostic précis des lieux à partir duquel s'engage généralement une négociation avec les élus locaux et le public. Un site constitue un capital paysager, une ressource rare, exploitable pour le tourisme, une des toutes premières industries du pays (7% du PIB). Le classement d'un lieu contribue souvent à

raviver une attractivité déclinante. Tous les arguments qui ont construit la protection sont en principe suffisants pour assurer la pérennité du site. Ce dispositif est bien connu des élus. Chaque dossier débouche sur un décret du Conseil d'État qui légitime et impulse l'action des services locaux.

Ainsi, la loi n'institue pas seulement une procédure, elle favorise aussi l'invention et impose l'élaboration d'un projet de territoire qui puisse continuer à s'appliquer au lieu. Dans ce cadre, le projet de paysage fait toujours appel à une pluralité d'acteurs et à une multiplicité de propositions d'aménagement. Contrairement à l'idée reçue, il n'existe qu'un très faible pourcentage de sites protégés⁷, représentant seulement 1,4 % du territoire national.

La qualité des sites contribue également à l'attractivité des territoires pour l'implantation d'entreprises.

Les sites et les paysages forment la matière sensible du développement durable, c'est-à-dire le cœur même du sujet du ministère de l'Écologie dans sa dimension de gestionnaire de l'espace national. Ils sont aussi les ambassadeurs de notre cadre de vie à la française, ce qui doit servir de source d'inspiration et de méthode à l'ensemble du territoire : un diagnostic approfondi et un projet de territoire cohérent avec ce diagnostic.

L'idée d'un capital commun, qui nourrit à la fois le corps et l'esprit, ne relève ni

⁷ Répartition des sites classés : Île-de-France (7%) ; Rhône-Alpes (6,6%) ; Provence-Alpes-Côte d'Azur (6,6%) ; Bretagne (4,5%)

d'une vision utopique, ni d'un âge d'or inscrit dans un passé aristocratique associé à l'exploitation des misérables. De beaux paysages, un cadre de vie agréable, créent au contraire le bien-être des citoyens et par-là engendrent la sécurité, la paix sociale. Il s'en suit qu'un équilibre écologique devient possible avec le maintien et le développement d'infrastructures écologiques adaptées à prévention des catastrophes naturelles et des effets du changement climatique. Ce modèle institutionnel exemplaire devrait être renforcé, notamment au niveau européen.

La loi montagne du 9 janvier 1985

Cette loi participe de la protection du patrimoine et des paysages par l'établissement de prescriptions particulières pour chacun des massifs afin d'identifier :

- ★ les espaces, paysages et milieux naturels les plus remarquables ;
- ★ la maîtrise de l'urbanisation dans les autres espaces : inconstructibilité de principe des espaces situés en bordure des plans d'eau de moins de 1000 hectares sur une bande de 300 mètres ; limitation des routes au-dessus de la limite forestière ; contrôle de l'extension des bourgs et des villages ainsi que des aménagements destinés au ski alpin ;
- ★ l'encadrement des opérations touristiques par une procédure spécifique : les unités touristiques nouvelles (UTN).

La loi littoral du 3 janvier 1986

C'est une loi d'aménagement et d'urbanisme qui s'inscrit dans une démarche de développement durable. Même si

son but premier n'est pas la protection du paysage, elle y contribue fortement puisque ses objectifs touchent notamment à :

- ★ l'orientation et la limitation de l'urbanisation dans les zones littorales ;
- ★ l'identification et la protection des espaces remarquables, caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ;
- ★ la lutte contre l'érosion ;
- ★ la préservation des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques et écologiques ;
- ★ la protection des espaces boisés les plus significatifs ;
- ★ la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau (pêche, tourisme...) ;
- ★ la gestion de l'implantation des nouvelles routes et des terrains de camping et de caravanage ;
- ★ l'affectation prioritaire du littoral au public, avec l'instauration d'une bande inconstructible de 100 mètres ;
- ★ la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral.

Les dispositions de la loi littoral peuvent s'appliquer à trois catégories de communes :

- ★ les communes riveraines des mers et océans, des étangs salés et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1000 hectares,
- ★ les communes riveraines des estuaires et des deltas, lorsqu'elles sont situées en aval de la salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux,

★ les communes proches des précédentes, qui participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux, lorsqu'elles en font la demande auprès d'un représentant de l'État dans le département.

Cette loi s'applique aussi bien aux décisions d'aménagement de l'État (directives territoriales d'aménagement (DTA), projets d'intérêt général (PIG), plans de sauvegarde et de mise en valeur de la mer (PSMVM)) qu'aux orientations d'aménagement locales (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme, cartes communales, communes sans document d'urbanisme).

En complément à cette loi, le Conservatoire du littoral (créé en 1975) mène une politique foncière en faveur de la protection des espaces naturels et des paysages fragiles, qu'il acquiert pour en déléguer la gestion aux collectivités littorales. Plus de 10% du linéaire côtier a ainsi fait l'objet de cette protection.

Ces deux lois - littoral et montagne -, constituées d'articles définissant des objectifs génériques, restent un peu abstraites. Contrairement à la loi sur les sites qui est restée illustrative, elles ne sont pas toujours comprises par les élus confrontés aux pressions des intérêts particuliers. Les concepts utilisés sont imprécis, tels les « espaces naturels remarquables », ce qui favorise les contentieux⁸ et nuit à l'action administrative.

⁸ C'est alors le juge qui se substitue au législateur dans l'interprétation de la loi

La loi paysage du 8 janvier 1993

La loi offre une définition du paysage, le montrant comme une réalité sensible.

«C'est à la fois l'histoire et la géographie, c'est l'histoire dont les hommes ont aménagé la géographie pour y vivre. Le paysage est un espace-temps, le temps historique dans lequel l'homme s'est approprié l'espace, a fait de la géographie son histoire. Il est attaché à un territoire réel et contient autant le paysage urbain que rural, autant la mer que la montagne. Le paysage est une discipline propre au projet du vivant».

La loi appelle l'enquête, la synthèse, la création. Le paysage ne peut ni se réduire au domaine économique ou juridique, aux sciences naturelles ou aux sciences humaines - même si l'homme est toujours au coeur du projet -, ni encore à la beauté visuelle selon une perception de consommateur. En cela, la loi est plus proche de la définition du «Littre» que de celle du «Robert».

Le terme *paysage* est en effet issu du mot *pays*, dérivé des mots latins *pagesius* et *pagus* désignant un rapport à la réalité, alors que les termes anglo-saxons - l'allemand *landschaft* ou l'anglais *landscape* - se réfèrent à la vue. A travers le génie du lieu, c'est l'histoire des hommes des montagnes, des plaines, des rivières ou des mers qui nous émeut. Par là, la loi signifie que le paysage est attaché au réel et qu'il constitue un bien collectif.⁹ En ce sens, il n'est pas seulement un objet, mais une contribution au développement durable.

La loi introduit le paysage dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) stipulant le maintien des structures paysagères, alignements, arbres isolés, murs, chemins... Elle prévoit un volet paysager au permis de construire sous la forme d'une simulation graphique. Elle étend les zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) aux paysages qui deviennent les ZPPAUP.

Mais l'innovation fondamentale concerne les directives paysagères qui protègent les structures paysagères caractéristiques d'un site ; encore rares, on se référera néanmoins à celle des Alpilles. Celles-ci constituent un système de protection sélective qui nécessite un projet paysager. Enfin, avec la loi paysage, les parcs naturels régionaux sont devenus des espaces de référence, représentés par des entités dotées de budgets qui leur ont permis de développer leurs équipes. Leurs chartes s'imposent aux PLU.

Ainsi, la loi a revisité la définition du paysage, le faisant sortir du domaine subjectif pour le faire entrer dans la réalité de l'aménagement du territoire. Par-là, elle a donné une légitimité aux professionnels que sont les paysagistes avec la création des paysagistes-conseils.

Aujourd'hui, l'intégration de cette notion du paysage tant par les agents du ministère de l'Écologie que par le corps social, comme réalité et bien collectif, nécessite un accompagnement pédagogique.

Parmi les diverses lois présentées ci-dessus, la loi de 1930 reste un élément majeur de notre dispositif législatif. Parce qu'elle concerne l'identité nationale - et aujourd'hui l'identité européenne -, et parce qu'elle a enraciné une méthode éprouvée, elle est encore un outil majeur pour mettre en œuvre un développement durable des territoires.

Viaduc de Daumesnil © C. Lier/MEDDTL



⁹ Voir la loi paysage : discours à l'Assemblée nationale du 03/12/1992, p. 6501

Les textes et les actions

Les plans de paysage

Certains auteurs les font remonter à 1972, soit aux débuts du ministère de l'Environnement et de la parution des *Cahiers de l'ORÉALM* (organisation d'études d'aménagement de la Loire moyenne). En réalité, ils ont été relancés par la Direction de l'architecture et de l'urbanisme (DAU) dans les années 1990 avec quatre études (dont une significative) sur : la Loire, Saint-Flour-Garabit, les cantons de Decize et La Machine ; puis en 1992, sur Belle-Île-en-Mer.

Cet travail s'étend sur l'échelle communale ou intercommunale d'un territoire de vie qui est celle des projets d'aménagement. Le plan de paysage se distingue ainsi des atlas attachés aux études de type universitaire. Il permet de réaliser la phase d'enquête ou de diagnostic juste avant la réalisation de l'aménagement. Lié au projet, le plan de paysage s'inscrit dans une démarche partenariale, non réglementaire, basée sur un accord entre acteurs pour l'avenir d'un territoire de vie. Il comporte un diagnostic dessiné, des propositions pour son évolution et des orientations pouvant aboutir à un programme d'actions et des modalités de suivi.

Selon l'étude réalisée par Cécile Folinais en 2006 pour le Ministère¹⁰, 119 plans de paysage ont été répertoriés, dont les deux tiers auraient abouti à des résultats concrets. Appropriée à la fois par les élus et la population locale, cette politique, dont l'objectif est la qualité paysagère, n'est juridiquement pas opposable aux

projets d'aménagements ou d'infrastructure. La loi paysage de 1993, qui permet d'annexer un plan de paysage aux documents d'urbanisme locaux, ajouterait dans ce cas une reconnaissance juridique à l'exigence de qualité, mais cela est peu connu et peu appliqué.

Les « grands sites » de France¹¹

Les paysages de France les plus prestigieux - le pont du Gard, la montagne Sainte-Victoire, la cité de Carcassonne ... - victimes de leur notoriété ont une fréquentation touristique disproportionnée avec leurs capacités d'accueil, ce qui génère des nuisances environnementales et paysagères, telles que des installations commerciales ou des stationnements inadéquats ainsi que des dépenses supplémentaires pour les élus et, la plupart du temps, des conflits d'usages avec les habitants.

Pour ces hauts lieux, le ministère a initié en 1976 une politique *contractuelle* d'aménagement avec les partenaires locaux. Cette politique spécifique est destinée à organiser la fréquentation des sites dans le respect de leur identité, et à réhabiliter les paysages dégradés pour leur restituer leur beauté et leur valeur patrimoniale dont dépend l'économie du territoire. Elle repose sur un instrument original - les « opérations grands sites » -. Au cœur des actions de restauration paysagère, ces opérations ont induit la création d'entités responsables de la gestion et de l'entretien du site, le plus souvent un syndicat mixte, qui reçoit des collectivités locales les délégations de compétence nécessaires. La procédure

est dirigée, sous l'égide du préfet et avec le soutien financier de l'État, par un comité de pilotage qui lance l'étude diagnostic et adopte des orientations stratégiques pour le site, à partir des propositions d'un bureau d'études. Près de 40 opérations sont en cours, une dizaine sont terminées ; une cinquantaine de sites sont potentiellement concernés. Ce dispositif méthodologique et de soutien financier est complété par le label « *grand site* », marque déposée par l'État auprès de l'Institut national de la propriété industrielle (INPI), délivré pour six ans et renouvelable. Pour y prétendre, le gestionnaire du site doit remplir quatre conditions : préserver l'environnement et le paysage du site, maîtriser ses flux touristiques, assurer une gestion à long terme de l'espace et respecter les conditions de vie des habitants. Avec la loi Grenelle II, promulguée le 12 juillet 2010, ce label est inclus dans le code de l'environnement.

Emblématiques des démarches de développement durable, ces opérations, qui reposent sur des partenariats exemplaires avec les collectivités territoriales, constituent un bénéfice politique très positif pour le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL).

¹⁰ Chantal Ducruix, Bureau des paysages : *Guide des plans de paysage, des chartes et des contrats*, Ministère de l'Environnement, avril 2001.

¹¹ La responsabilité de cette politique est exercée, au sein de la Direction générale de l'aménagement et de la nature (DGALN), par le Bureau des sites et espaces protégés.



Terrasses de Beaume de Venise © : Gérard Crossay/MEDDTL

Les paysages de label, devenus les paysages du goût

L'idée des paysages de label est née dans les années 1979-1980 lors de la création de la Mission du paysage au sein de la Direction de l'urbanisme et des paysages (DUP). Elle s'est appuyée sur le constat de l'inefficacité des mesures de protection de sites, du fait que, contrairement à l'Allemagne, la France négligeait la dimension culturelle de ses paysages. Or, préserver des espaces de petites cultures, telles la lavande des paysages bleus de Provence ou la mirabelle des côtes de Meuse, nécessite un soutien. Un label constitue un facteur d'incitation au maintien et à la découverte de lieux de vie.

L'opération paysages de label a été lancée par Ségolène Royal et s'est développée avec Michel Barnier puis avec les ministres suivants. Elle cherche à faire reconnaître l'identité et la diversité du territoire français qui constituent autant d'atouts pour le développement économique, pour l'égalité devant la nature ou pour le droit de garder une certaine qualité de la vie quotidienne.

Les paysages de label possèdent une force de mémoire qui n'exclut ni le changement ni l'adaptation. L'étrange pays blanc des marais salants de Guérande a plus de mille ans et il appartient comme les mirabelliers de Lorraine à l'histoire de la campagne française. Les terrasses de Beaumes de Venise au pied du Ventoux sont dues à l'initiative éclairée d'un viticulteur, il y a moins de vingt ans. Ces exemples sont autant de repères d'histoire et de géographie liés à la diversité des cultures locales ; ils soulignent aussi

Marais Salants de Guérande © : Gérard Crossay/MEDDTL



la capacité de la France à concilier une agriculture moderne, des économies locales et performantes, avec la préservation de la diversité de ses paysages.

Les chartes et les atlas départementaux des paysages ont été lancés au début des années 1990 et ont constitué un outil d'étude et de connaissance des paysages des départements et des régions.

Il s'agit donc d'études attachées à l'analyse et au caractère géographique (étant donné l'échelle concernée : le département ou la région), et non de projets liés à une action concrète. Leur but était de mieux sensibiliser les acteurs locaux à l'histoire et à la géographie afin qu'ils en tiennent compte dans leur décisions.

Validés par les différents acteurs de l'aménagement, ils complètent les plans

de paysage en leur donnant une valeur formelle et morale.

Ces documents ont représenté un travail conséquent : en 15 ans, 70 atlas ont été menés à bien, couvrant près de 70% du territoire national. S'il faut saluer la performance du travail accompli, les chartes comme les atlas doivent néanmoins être actualisés pour avoir souvent été laissés en jachère.

Les directives paysagères se distinguent des documents d'urbanisme ou de protection existants.

Créées par la loi paysage du 8 janvier 1993, elles visent à protéger les armatures paysagères qui donnent son caractère au lieu. Une plantation d'alignement, une falaise, une zone humide, doit être préservé à la fois des boisements et des constructions. Autrement dit, il s'agit de

protéger les éléments essentiels qui donnent l'échelle et la composition d'un site. Elles émettent des recommandations en matière de gestion : leurs principes sont exposés dans la circulaire d'application du 21 novembre 1994.

La directive paysagère des Alpilles, approuvée par décret le 4 janvier 2007, est une illustration de ce dispositif. Entre les vallées du Rhône et de la Durance, entre les plaines du Comtat Venaissin et de la Crau, les Alpilles émergent à l'horizon, le rocher calcaire et sec confrontant les plaines irriguées. Leur beauté exceptionnelle fait référence aux paysages jardinés de Provence, nés de la nécessité de maîtriser l'eau, le sol, la pente, le soleil, le vent. La directive offre un cadre de références aux partenaires locaux ; elle leur permet de façonner harmonieusement des actions destinées

Mirabelles de Lorraine © : Gérard Crossay/MEDDTL



à garantir la protection et à accompagner l'évolution de ce paysage d'exception.

Le 1% paysage et développement.

Apparue en 1995, cette politique concerne le traitement du paysage des emprises routières pour lesquelles elle propose de réserver 1% du coût des travaux liés à la création d'une autoroute ou d'une route à deux fois deux voies.

Réalisée en partenariat avec les élus et les communes traversées, cette politique reste l'une des rares à maintenir sa vitalité parce qu'elle continue à recevoir des moyens financiers conséquents.

Natura 2000 concerne les sites attachés à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel.

Ces sites sont désignés dans le cadre de la directive habitat 92/43, adoptée par l'Union européenne le 21 mai 1992, après avoir été identifiés par chaque État membre comme lieux hébergeant des espèces végétales ou animales devant être conservées.

La procédure a été instituée en France en 1995, en application de l'article 23 de la loi paysage de 1993. Le périmètre des sites *Natura 2000*, établi par les préfets (via les services régionaux de la DREAL), est soumis pour avis aux communes et établissements publics. Après notification à la Commission européenne, et inscription par celle-ci sur la liste des sites d'importance communautaire, le ministre de l'Environnement désigne définitivement le site *Natura 2000*, par arrêté publié au Journal officiel, ce qui le soumet au régime de protection des

articles L. 414-1 à L. 415-5 du Code de l'environnement.

Ce dispositif, destiné à préserver des espèces animales et végétales, relève d'un diagnostic d'experts ; il ne fait pas l'objet d'un débat avec les populations locales qui n'en comprennent pas la nécessité et vivent *Natura 2000* comme une main mise de l'Europe via les services de l'État. Ainsi, après 15 ans d'études, seulement 12% du territoire français a fait l'objet d'un classement, alors que l'Europe exigeait d'en intégrer 15%.

Enfin, *Natura 2000*, qui ne couvre que la faune et la flore sauvage, vient se surajouter, voire se substituer à d'autres procédures. Pour répondre aux exigences européennes, les DREAL ont tendance (dans le temps d'encadrement et d'animation des politiques) à la préférer à celle des sites à classer.

La trame verte et bleue (TVB) cherche à relier les espaces naturels entre eux, tant en milieu urbain que rural, afin d'éviter l'appauvrissement et la fragmentation des écosystèmes. Ses composantes - « verte » pour d'importants espaces, reliés entr'eux par des corridors écologiques et incluant des espaces protégés ; « bleue » pour les cours d'eau, canaux et zones humides -, sont toutes deux importantes pour la préservation de la biodiversité.

La *TVB* s'appuie désormais sur un fondement juridique : la loi Grenelle II (articles 23, 24, 26 et 29). Elle développe son action autour d'expériences cherchant à mettre en œuvre une méthodologie autour des espèces, de leurs habitats et de leur milieu.

Elle est toujours réalisée à l'échelon local, soit : régions, (Alsace, Rhône-Alpes, Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais), départements (Isère), parcs naturels régionaux, ou collectivités au travers de leur SCOT ou de leur PLU. Elle est animée par un comité opérationnel, présidé par un sénateur et composée des membres du groupe des cinq partenaires socio-économiques et ONG du Grenelle de l'environnement.

Pour exister, la *TVB* devra s'appuyer sur des outils (mises en réseau, plans de gestion, cartographie à l'instar des documents d'urbanisme) afin d'identifier les espaces réservoirs de biodiversité et d'évaluer les effets de rupture dus aux infrastructures. Son ambition réside dans le maintien et le développement des structures paysagères, plus dans le prolongement de la démarche *Natura 2000* - qu'elle renforce - que dans l'appréhension de phénomènes complexes, transversaux et culturels attachés à l'aménagement du paysage.

Le patrimoine mondial et la reconnaissance du paysage¹²

En 1972, la conférence générale de l'UNESCO adopte la Convention internationale sur la protection du patrimoine naturel et culturel, instituant une liste du patrimoine mondial. L'inscription sur cette liste est présentée par les États signataires de la convention.

La convention prend en compte les monuments, les ensembles architectu-

¹² Chapitre réalisé par Anne-Françoise Pillias

raux et les « sites, œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones, y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique ». Pour être agréé par le comité du patrimoine mondial, le bien présenté doit respecter une série de critères pour justifier de sa « valeur universelle exceptionnelle ».

En 1992, les « interactions majeures entre les hommes et le milieu naturel » sont reconnues, et l'UNESCO introduit dans la Convention du patrimoine mondial de 1972 une nouvelle catégorie de patrimoine, le « paysage culturel en tant qu'œuvre conjuguée de l'homme et de la nature ». En 2011, les critères de valeur exceptionnelle pour l'inscription sur la liste du patrimoine mondial en rapport avec le paysage sont les suivants :

I. Représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;

II. Témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;

IV. Offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine ;

V. Être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer,

qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ;

VII. Représenter des phénomènes naturels ou des aires d'une beauté naturelle et d'une importance esthétique exceptionnelles ;

VIII. Être des exemples éminemment représentatifs des grands stades de l'histoire de la terre - y compris le témoignage de la vie-, de processus géologiques en cours dans le développement des formes terrestres, ou d'éléments géomorphiques ou physiographiques ayant une grande signification.

Le cas particulier des paysages viticoles

En 1997, l'UNESCO inscrit les *Cinque Terre* (cinq villages de la côte ligurienne, proches de La Spezia, aux terrasses agricoles édifiées sur un dénivelé important) sur la liste du Patrimoine mondial comme paysage culturel. Sur ces terrasses en complant, la vigne fut l'élément dominant du paysage pendant plusieurs siècles ; elle voisine encore avec l'olivier, les arbres fruitiers ou les plantes aromatiques.

Ce classement instaure un intérêt pour les paysages viticoles. Il est suivi de l'inscription des vignobles de la Juridiction de Saint-Emilion (1999), du Val de Loire (2000), de la vallée du Haut-Douro (2001/production du Porto), du Tokaj de Slovaquie (2002) et enfin de Lavaux en Suisse (2004).

Il apparaît alors nécessaire de mobiliser les professionnels pour le maintien de paysages représentatifs d'un savoir agronomique séculaire. À l'issue du colloque « Paysages de vignes et de vins » (Fontevraud, 2003), une charte est élaborée à laquelle souscrivent les ministères concernés (Écologie et Agriculture), ainsi que le Comité français du patrimoine mondial et la section française du Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS). La Charte de Fontevraud (2004) engage les signataires à promouvoir :

★ la connaissance des paysages viticoles (dimensions esthétiques, culturelles, historiques et scientifiques),

★ la capitalisation des savoir-faire et leur transmission (actions de sensibilisation et formation à la composante paysagère des exploitations),

★ la préservation des aires viticoles (mesures incitatives de valorisation paysagère, de réhabilitation du patrimoine, de protection réglementaire, de coopération scientifique)

★ et le développement de parcours touristiques adaptés impliquant des viticulteurs.

Conclusion

Dans la panoplie des procédures juridiques appliquées à l'aménagement du territoire - SCOT, DTA, PLU, cartes communales...-, la loi de 1930 sur les sites, établie sur des préoccupations culturelles, constitue un rempart contre les méfaits de l'urbanisation, chaque site constituant une référence dans la représentation collective.

Quant à la loi du 8 janvier 1993, elle présente le paysage comme une réalité composée par l'homme ; mais n'ayant pas eu d'écho sur le plan européen, elle est probablement condamnée.

Les modalités de classement, qui reposent sur l'observation fine du site et requièrent l'engagement d'un ensemble d'acteurs, en font un dispositif respecté des élus.

Le classement devient un paramètre dont ils doivent tenir compte dans l'élaboration de nouveaux projets sur leur territoire.

Les autres mesures, qui dépendent des collectivités locales et des exploitants du foncier, pourraient bénéficier de la transposition de cette méthode fondée sur le partage du diagnostic et des valeurs des paysages locaux.

La sauvegarde du patrimoine paysager peut être appréhendée comme un moteur du développement local, en donnant lieu à des projets équilibrés entre aspects mémoriels et innovants, et à une gestion contractualisée entre différents acteurs menée sur le long terme.

En matière d'aménagement

L'aménagement du territoire et le développement économique s'appuient sur des ressources financières, mais surtout naturelles dont on déplore tardivement la dégradation et les limites. L'humanité tend à requérir davantage de ressources que la planète ne peut en fournir ; depuis trente ans, la France consommerait le double de la moyenne mondiale et les États-Unis le quadruple.

À l'échelon national, des études d'impact ont été instituées (1976) pour les projets affectant l'environnement ; au niveau européen, deux directives imposent une évaluation des incidences de projets publics et privés (1985) et des plans et programmes sur l'environnement (2001). Il s'agit de prévenir les dommages affectant le paysage, élément essentiel de l'environnement et de la qualité de la vie. Ce dispositif est appliqué à de nombreux domaines de l'aménagement comme les documents d'urbanisme, les grandes infrastructures, la production d'énergie, les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), certains permis de construire.

La qualité des études d'impact s'avère insuffisante quant à la prise en compte du paysage, et l'administration néglige encore trop l'instruction de ces dossiers. La mise en place progressive des autorités environnementales (AE), placées auprès des préfets de région pour apprécier la qualité des évaluations environnementales fournies par les maîtres d'ouvrage et éclairer le public au moment de l'enquête publique,

devrait permettre de mieux veiller à l'intégration de cette dimension paysagère dans les plans, programmes et projets.

Une impulsion nouvelle pour stopper la perte du capital paysager

Le paysage, fruit de l'effort humain, repose sur une intervention toujours répétée : exceptées la pleine mer et la très haute montagne, il n'y a pas de paysage naturel en Europe : la méprise vient de ce que l'on confond paysage et nature. Plus qu'une réserve de nature, un lieu de production agricole ou forestier, le monde rural est un espace adapté au milieu, élaboré et mis en valeur par l'incessante industrie humaine.

Ces dernières décennies, la surface agricole française a été exploitée plus intensivement par de moins en moins d'exploitants ; elle n'a cessé de diminuer au profit de l'urbanisation : 70 000 hectares consommés¹³ chaque année dont 2 000 hectares¹⁴ en région parisienne. La France « devient moche¹⁵ » : de nombreux aménagements (agricoles, urbains ou de réseaux) s'imposent, accroissant notamment l'imperméabilisation des terrains et augmentant les émissions lumineuses nocturnes ; ils altèrent les paysages. À l'instar d'autres pays euro-

¹³ Auxquels s'ajoutent 80 000 ha d'expansion forestière annuelle

¹⁴ Voir la base de données *Océan* et instances d'évaluation du DREIF

¹⁵ Voir *Télérama* n° 3135 du 15/02/2010, enquête « Le monde bouge », Xavier de Jarcy et Vincent Rémy

peens¹⁶, l'espace français se décompose, tend à s'uniformiser, à se banaliser, à se morceler. L'uniformisation entraîne la disparition de repères ; la banalisation réduit l'attrait de paysages de loisirs ; le morcellement entrave la libre circulation des personnes et des animaux.

Au temps des ressources fossiles bon marché, les aménageurs ont pu ignorer les spécificités des territoires, appréhender l'espace tantôt comme réserve foncière, tantôt en faire abstraction, comme dans l'urbanisme de dalle ou l'agriculture hors sol. Mais la rareté du pétrole notamment, qui a entraîné la crise économique et financière, invite à reconsidérer un développement en meilleure interaction avec les richesses des territoires, pour les transmettre aux générations futures.

Dans les périodes dites de progrès (celles de la « douce France »), l'aménagement a valorisé les paysages, ce qui a contribué à construire un art de vivre à la française, porteur de valeurs républicaines d'identité, de partage, de sécurité et de liberté. Il est donc crucial de promouvoir à nouveau une politique publique paysagère adaptée aux nouveaux enjeux d'aménagement et de développement soutenable.

Le rôle des différents acteurs : forces et faiblesses

Les différents acteurs du paysage - élus, agriculteurs, industriels, experts de l'administration ou professionnels - semblent, chacun à leur manière, s'approprier le bien collectif de la nation que représente le paysage.

Le ressenti face au paysage, de même que des privilèges d'Ancien régime, pourrait être traduit par la formule : « je suis chez moi, je n'ai cure de vos conseils, de vos recommandations », ou encore « ce sont mes prérogatives ». Une attitude contraire aux valeurs républicaines, qui proclame l'égalité de chaque citoyen en droit et devoir face au bien commun, afin d'éviter son détournement à des fins personnelles.

L'application de la loi paysage repose sur la responsabilisation des acteurs chargés de défendre l'intérêt général ; sa mise en oeuvre doit s'appuyer sur un processus institutionnel efficace qui permette le rééquilibrage permanent des pouvoirs en jeu, et accompagne la décision du responsable pour appréhender le paysage dans sa globalité.

La force des acteurs s'appuie sur la valorisation de leurs compétences et sur leur complémentarité.

Celle de la loi du 2 mai 1930 est d'avoir fait émerger un service du ministère du Développement durable dédié à ce patrimoine commun qu'est le paysage. Ce service « triptyque » qui constitue une petite armée, ou plus exactement une cavalerie légère, possède des archives, une mémoire, des opérations, un personnel motivé sur cette question. Il s'appuie sur le travail des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) - 70 inspecteurs des sites, soit en moyenne deux par région -. Il est par ailleurs étayé par une Inspection générale des sites.

Ces institutions, qui se confortent mutuellement (car elles soumettent ensemble régulièrement des dossiers à la Commission nationale supérieure des sites), **ont permis à très peu de frais pour la collectivité, de maintenir jusqu'ici une certaine qualité aux sites les plus emblématiques de France.**

Métier de terrain, attaché à l'art de l'aménagement, le travail est établi sur l'expérience et la compétence. Celle-ci réclame à la fois une formation initiale et une formation continue. Si l'on veut sauvegarder le savoir-faire, à travers la mise en oeuvre d'un réseau de soutien aux politiques du paysage et le faire évoluer, il convient de développer de façon légère et interne une école du territoire pour les nouveaux venus. Il faut aussi éviter la confusion entre les différents métiers de l'aménagement - architecture, urbanisme et paysage -, et savoir comment s'emboîtent leurs échelles dans une pratique d'allers et retours à travers le projet.

Les inspecteurs des sites, recrutés entre 1970 et 1990, avec un statut de « contractuel » et des titres divers (inspecteurs des sites, inspecteurs généraux de l'équipement ou chargés de mission), avaient des formations d'architectes, de paysagistes, souvent enrichies d'un troisième cycle universitaire en droit, géographie, histoire de l'art, sciences politiques... Cette formation initiale, associée à une stabilité dans les postes occupés, a

¹⁶ Voir : « *L'état du paysage en Suisse, Rapport intermédiaire du programme observation du paysage OPS* » ; Berne : Office fédéral de l'environnement, 2010

entraîné un savoir-faire exceptionnel qui a permis d'assurer jusqu'à aujourd'hui la transmission du métier. Investis d'une mission qui les intéressait, ces experts ont acquis une connaissance approfondie du terrain ainsi que des procédures de protection.

Aujourd'hui, les inspecteurs des sites¹⁷, agents de terrain, sont issus de corps et de formations divers¹⁸. Principalement agents de catégorie A¹⁹, ils sont généralement titulaires, avec un statut d'ingénieur (2/3 ITPE ; 1/3 IAE), et ont été recrutés soit par concours sur titre, soit sur la base d'une formation et de diplômes spécifiques (paysagistes, géographes, écologues...) ; mais certains, saisissant une opportunité dans le cadre d'une mutation, viennent des filières traditionnelles d'ingénieur et n'ont pas de formation initiale.

Actuellement, sur 72 agents recensés, 30 ont plus de 55 ans. Le problème de recrutement se fait déjà sentir, notamment pour les régions : Alsace, Aquitaine, Bourgogne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées.

Grâce au travail de ce personnel dévoué et compétent, l'on constate, à la seule vue d'une photographie aérienne, le développement harmonieux du site classé par rapport à l'espace environnant. Les autres labels, quelques fois plus prestigieux, comme par exemple le patrimoine mondial de l'UNESCO, ne disposent d'aucun service ou personnel identifiés et se trouvent, par là, soumis à toutes les convoitises. Il manque aujourd'hui à ce triptyque (inspecteur des sites - service central - inspection générale) institutionnel français un correspondant au niveau européen.

De nombreux travaux relatifs au paysage ont été engagés depuis la création du ministère de l'Environnement en 1970. Cependant l'absence de « regards croisés » entre cultures professionnelles d'horizon différents a nuit à la construction d'une approche paysagère. Vécue comme une contrainte par les aménageurs, notamment pendant les Trente glorieuses alors qu'ils avaient le vent en poupe, ceux-ci ont négligé les aspects paysagers au profit d'autres exigences - économiques et sociales - plus urgentes dans un contexte de la reconstruction d'après-guerre. Le secteur des sites et paysages n'était alors porté que par une petite équipe de spécialistes qui, malgré ses compétences, imposait difficilement ses idées.

Cette équipe de pionniers, intégrée dans l'administration entre 1970 et 1990, n'a pas suffisamment valorisé ses points de vue et initiatives liés à l'action sous forme de publications de référence... un héritage qui va faire défaut à la nouvelle génération d'agents qui ne bénéficie ni de ce transfert de connaissances, ni d'un budget d'intervention conséquent (divisé par huit entre 2010 et 2011).

Méthode et savoir-faire : l'évaluation paysagère

Les éléments méthodologiques présentés dans ce chapitre, ont d'abord été expérimentés dans le cadre de l'enseignement,

avant de servir de guide lors d'actions engagées sur le paysage, notamment pour les dossiers d'inspection générale des sites.

Une méthode à transmettre

L'élaboration d'un projet d'aménagement se réalise par étape ; il repose sur une représentation grâce à laquelle on pourra appréhender les spécificités du lieu pour prendre en compte le paysage et le faire évoluer. Cette formalisation, qui requiert la connaissance de l'homme de l'art, notamment celle du paysagiste, va permettre d'évaluer **l'ancrage du paysage dans le territoire pour établir les transitions** vers sa modernité.

Les référents de la pratique du projet

Pour développer une méthode commune, tant pour celui qui évalue que pour celui qui conçoit, quelques principes simples doivent être réaffirmés.

Le paysage, c'est :

- ★ **une réalité** sensible (géomorphologique, visuelle et vécue),
- ★ **un bien collectif** porteur de l'intérêt

¹⁷ En référence à la note de Sylvain Provost, président de l'AIS, septembre 2009

¹⁸ On compte ainsi des contractuels (22%), techniciens supérieurs de l'Équipement (7%), techniciens supérieurs agricoles (1%), secrétaires administratifs (4%), professeurs certifiés ENSA (3%), ingénieurs de l'Agriculture et de l'Environnement (IAE, 15%), architectes-urbanistes de l'État (AUE, 3%), attachés (AAE+APAE, 18%)

¹⁹ Voir le compte rendu de réunion du 27/04/2009 sur les métiers du paysage réalisé par le Secrétariat général (Direction des ressources humaines)

général qui permet à tous de s'accorder,
 ★ **un domaine culturel** et non de nature, même s'il est ancré sur un relief naturel,
 ★ **un art de l'aménagement** qu'on ne peut réduire ni à la science ni à la norme. Le premier travail attaché à la pratique de projet consiste donc à comprendre les caractéristiques d'un site. Cela permet ensuite à chacun de construire sa propre vision d'ensemble. Un projet s'incarne dans un lieu, un contexte local.

Il faut comprendre ce qui brouille la compréhension de la pratique du projet pour mieux établir ensuite les principes qui le fondent.

D'abord, lever les ambiguïtés suivantes :
 ★ **Réalité et subjectivité.** Le paysage est une réalité qui fait écho à la géographie et à l'histoire, ainsi que la loi le rappelle ; il ne relève pas du talent, et donc de la subjectivité, comme certaines formulations le laisseraient supposer (le paysage de l'ingénieur, du photographe, de l'agriculteur...).

★ **Art et science.** L'art de l'aménagement est nourrie par une dimension sensible, alors que la connaissance d'un territoire de vie fait appel à des disciplines scientifiques multiples et complexes ; ces deux dimensions sont nécessaires pour nourrir une dialectique fructueuse.

★ **Nature et culture.** L'espace européen - hormis la mer et la très haute montagne - a été façonné par les hommes depuis des siècles ; il n'est donc pas « naturel », mais « cultivé ». Composé d'architectures végétales plus ou moins anciennes, il nécessite une gestion dynamique et qui doit éviter les pièges de la normalisation. Ainsi, le Canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial, est-il en passe de perdre

ses alignements d'arbres en haute tige, qui l'ornent depuis sa création, au profit de bandes boisées plus banales...²⁰.

★ **Passé et modernité.** L'opposition passé-avenir s'annihile d'elle-même comme le souligne Victor Hugo « *tout ce qui a de l'avenir est pour l'avenir* ». Il n'existe pas d'avenir sans mémoire ; le projet se nourrit de la connaissance du passé.

D'autre part, avec l'apogée du génie technique, on a voulu donner au projet un caractère scientifique. Si sa pratique procède d'une rigueur, celle-ci, contrairement aux sciences exactes, part d'une vision d'ensemble pour aborder ensuite le détail. Mais à quel type de pratique doit-on rattacher l'art du projet : à l'œuvre d'art ? à l'analyse universitaire ? ou encore au projet d'aménagement ?

Le travail de projet ne peut se réduire à celui de l'artiste-créateur qui offre de nouveaux modèles capables de fertiliser l'imagination. Car son usage doit tenir compte du contexte, être partagé et rassembler la collectivité.

Le projet n'est pas non plus similaire à l'étude universitaire, car il reste attaché à l'action. Son « corpus » ne se réduit pas à l'étude des livres, il tient à la « rencontre » avec le terrain, avec les gens, avec le temps passé et à venir. Alors que le travail universitaire appelle l'analyse et renvoie à l'analyse, reste neutre et donc cartésien, *a contrario*, le projet doit déboucher sur une réponse concrète, coller au terrain, forcer à prendre parti, exiger un engagement.

Le projet, art de l'aménagement, intervient sur le vivant. Nourri par une dimension sensible, il ne relève cependant pas de la

sensibilité de tout un chacun. Il s'ancre sur un travail d'enquête approfondi du terrain et sur l'étude de la dialectique qui va de la plus grande échelle au micro lieu. Le concepteur de projet reste généralement discret sur sa démarche. Cependant, sa production peut être lue et évaluée à partir de deux types de pratiques :

★ **la représentation dessinée** de l'aménagement à venir,

★ **un concept** ou une idée exprimée sous forme de métaphore, qui évoque les qualités physiques, historiques, symboliques du site.

La métaphore permet à chaque individu de se ré-appropriier le territoire habité : par exemple, « un nid douillet » traduit l'image sensorielle d'un lieu, donne une consistance à quelque chose.

La pratique du projet est ainsi une affaire de culture, celle de l'image transcrivant le génie du lieu et celle du verbe explicitant la représentation.

La réflexion est traduite par une représentation graphique exprimée par toutes sortes d'outils. Le travail de synthèse, dont l'homme de l'art ne peut se priver, repose sur un dessin à partir duquel il étudie le terrain, se constitue des références attachées à l'histoire et à la géographie du lieu.

À la différence de la photographie, qui délivre l'instantané (utile comme document préparatoire), le dessin permet de mesurer les hauteurs et les distances,

²⁰ La recherche de solutions adaptées à un paysage devrait être systématique. La banalisation du paysage français, par l'adoption de solutions standards, pourrait amener les touristes à choisir des destinations moins onéreuses et restées plus authentiques, comme l'Irlande ou la Roumanie.

d'appréhender comment un territoire a été habité, de repérer les mutations récentes. Il donne à voir et à comprendre l'essentiel sur la forme, la texture, la matière ou la couleur. Cet ordonnancement graphique, susceptible de révéler les éléments symboliques du site, d'en livrer les potentiels, pose les jalons d'une réflexion.

Quant à l'outil informatique, s'il autorise les modifications d'image (par étirement, agrandissement, réduction), il ne traite cependant pas les échelles comme le dessinateur qui repère les enjeux, sélectionne les partis à prendre.

Un plan dessiné permet de visualiser, d'apprécier les valeurs qui fondent le lieu, de donner à penser comme à imaginer ses transformations. Le dessin ouvre les portes de l'imaginaire, car il permet les indispensables allers-retours. Ces cheminements interactifs sont autant de vérifications, formulations, reformulations, et sont à l'image des redites ou des corrections utiles pour aboutir.

Le projet sur le territoire possède une échelle temps, souvent plus longue que celle de la vie humaine et qui peut s'étendre sur plusieurs générations ; il se construit à travers une série de va-et-vient qui intègrent différentes échelles traversant la diversité des domaines et des savoirs. La dimension spatio-temporelle est un des critères d'évaluation de l'intégration d'un projet.

L'art de l'aménagement ne peut faire l'économie de la culture liée à la pratique du dessin. C'est par l'expérience de cette pratique que chaque professionnel peut théoriser et évaluer ; cette compétence lui permet de résoudre les questions concrètes qui lui sont posées.

La « méthode par 4 »

La première étape de cette méthode consiste à inventorier les caractéristiques du paysage qui fait l'objet d'un projet : c'est l'état initial. Elle part de la reconnaissance d'un paysage (comme ensemble réel) pour proposer une composition nouvelle. Elle est matérialisée par une enquête de terrain : la collecte d'informations permettra de découvrir le sens du lieu, la représentation des éléments contribuera à l'élaboration de la synthèse.

Pourquoi « méthode par 4 » ?

Le contrôle de l'espace est lié à la vue : le chiffre 4 exprime cette organisation. Lorsqu'on cherche à le délimiter, c'est la courbe, le cercle qui sont mis en œuvre, mais s'il s'agit de l'agencer, c'est l'orthogonalité qui prévaut : les tracés rectilignes s'imposent alors tout naturellement, car ils sont les seuls possibles. Ainsi les champs ont adopté le plus souvent une forme rectangulaire qui a composé une trame foncière ajustée au sol et favorisé le développement de l'agriculture. L'espace urbain se divise en quartiers. Les structures des plans de villes, comme celles des champs, sont organisées selon un carroyage qui répartit de façon rationnelle les activités et les fonctions.

Le chiffre 4 est dès lors attaché à une tradition d'usage de la culture européenne pour l'aménagement des territoires. Il est aussi lié aux quatre directions cardinales (nord, sud, est, ouest), aux quatre éléments (terre, eau, vent, feu), aux quatre saisons, aux quatre époques de la vie. Mais ce qui justifie le chiffre 4 est la syn-

thèse immédiate qu'il instaure. Au-delà de quatre, on ne mémorise plus, on est obligé de compter ; une vision fragmentaire se substitue alors à la vision d'ensemble. Le chiffre 4 est donc un moyen mnémotechnique pour aborder la pratique du projet et en comprendre la dynamique.

La méthode vise à saisir les caractéristiques d'un territoire de vie. À l'instar de la protection du site, elle embrasse un territoire cohérent, homogène, délimité. Quand le territoire à représenter est trop vaste, il convient de porter son attention sur quatre endroits significatifs. À partir de ces points d'ancrage, l'observateur disposera de quatre images de référence pour reconstituer l'ensemble du paysage ; il les transcrira dans un carnet de bord sous forme de simples dessins, qui seront coloriés ultérieurement. Cette formalisation lui permettra de forger son point de vue, avant d'établir un diagnostic.

Illustration de la méthode à travers des exercices d'étudiants

À travers quelques exercices d'étudiants, il s'agit de montrer que la pratique du projet est abordable par tous au même titre que la bureautique. Elle repose sur la prise en compte de plusieurs paramètres :

- ★ des paramètres historiques : quatre époques de la ville ou du territoire,
- ★ des paramètres attachés à des domaines divers : agriculture, ville historique, tissu péri-urbain, infrastructures,
- ★ des paramètres attachés à des figures

paysagères spécifiques, repérées dans le territoire (route, canal, haies ou bois) et dans l'espace urbain (avenue, boulevard, square, place),

★ des paramètres attachés à des échelles diverses, allant de la micro à la grande échelle, tant en milieu urbain (maison, îlot, quartier, arrondissement, commune) qu'en milieu rural (parcelle, exploitation ou domaine agricole, commune, pays ou petite région agricole).

Avec le dessin, l'observateur exprime ce qu'il voit et le représente : il se met en situation de proposer des réponses, d'ouvrir le dialogue. Progressivement, cette démarche l'inscrit dans une culture professionnelle.

Ce premier travail d'enquête constitue un moyen efficace et rapide pour comprendre la géographie et la géomorphologie du site, mais surtout la culture de la communauté locale et les étapes de l'édification du lieu. Cela permet d'identifier le territoire de vie au travers des modes et des formes d'occupation des sols, des réseaux de circulation, des typologies du bâti, du végétal et du dessin de la trame foncière. C'est aussi l'occasion d'appréhender l'usage des lieux, de percevoir les besoins des gens, les enjeux des espaces à vivre pour la société locale.

Présentés aux édiles et aux services techniques des villes, ces documents de travail constituent un préalable à l'évaluation, notamment pour y insérer le programme d'aménagement proposé et permettre aux techniciens comme aux élus d'apprécier ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas.

Cette méthode a fait ses preuves depuis 15 ans.

Testée dans le cadre d'expositions locales montées avec les élus, elle a aussi été utilisée dans une centaine d'expertises de la Commission supérieure des sites, validées par le Conseil d'État.

C'est notamment à Boulogne, Calais, Dunkerque, Rosendaël, Malo-les-Bains, Loos-en-Gohelle, Halluin, Annoeullin, Quesnoy-sur-Deûle... qu'ont eu lieu des manifestations publiques à la demande des maires pour informer les populations locales. Elles ont fourni l'occasion de faire émerger les enjeux de différents quartiers d'une même commune.

Ainsi, à Annoeullin : le secteur des « champs captants », la voie ferrée traversant la commune, le plan du parc des lotissements ou le projet de zone économique. À Quesnoy-sur-Deûle : la partie ancienne du centre-ville, les anciens méandres de la Deûle, la réhabilitation de l'écluse ou le secteur du silo.

Ce travail donne l'occasion à l'étudiant de :

- ★ dresser l'état du paysage et d'en comprendre les spécificités,
- ★ confronter le projet au diagnostic effectué,
- ★ d'évaluer,
- ★ et de proposer.

Dans les exemples suivants, les étudiants, novices en matière de dessin, présentent leur synthèse paysagère selon quatre séquences :

- ★ des dessins sensibles (sur format A4),
- ★ des coupes (sur format ½ A4)
- ★ des plans (sur format A3)
- ★ un plan de paysage restituant la vue

d'ensemble (sur format A0, au 1/2000 ou au 1/5000).

Ces dessins permettent aux étudiants d'appréhender un site en mesurant comment une communauté a valorisé son territoire en s'appuyant sur les ressources naturelles locales et en trouvant des formes d'organisations sociales respectant l'intérêt général. Grâce à cet exercice, ils présentent rapidement, mieux qu'avec des livres ou d'autres outils, les caractéristiques des lieux qu'ils étudient.

Le plan de paysage présente le territoire de vie avec ses lisières physiques et historiques. Il rend lisible les formes, les volumes, les lumières : il expose le « déjà là », l'intelligence inscrite par les générations d'hommes. Il donne à voir et à comprendre les réalités spatiales (mer, ville, champs, infrastructures ...). Il évite de procéder par morceaux et permet de placer l'intervention à venir dans la totalité du territoire.

Différent de la cartographie, il interprète les spécificités locales par la sélection d'éléments concrets du paysage. Le plan paysage est ainsi une médiation qui permet à tous de se situer et de se resituer dans son territoire de vie.

La « méthode par 4 » invite à revisiter la règle classique de l'unité à laquelle doit s'ajouter l'imaginaire :

- ★ **le lieu** se décline en domaines : urbain, péri-urbain, infrastructures ou l'agriculture ;
- ★ **le temps** évoque quatre époques de l'histoire du paysage qui témoignent d'une civilisation agricole ancienne, du

1^e exemple

Les quartiers de **Boulogne-sur-Mer** illustrent quatre moments de l'histoire de l'évolution de la ville. Ils se superposent à quatre géographies propres aux vallonnements du boulonnais. Le dessin de l'étudiante **Marion Droulez** prend la forme d'un catalogue illustré.

la ville haute

la ville du 19^e s

la ville reconstruite

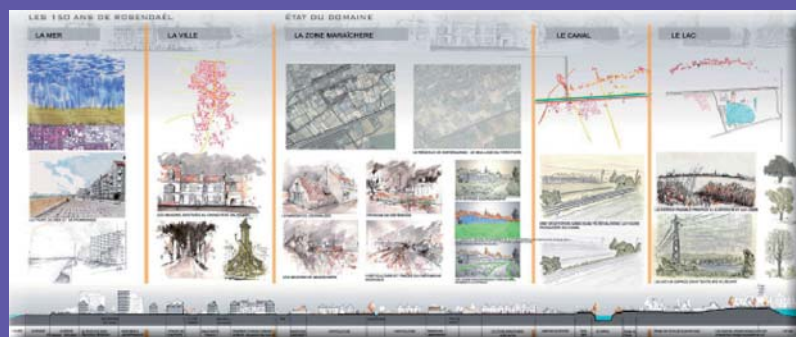
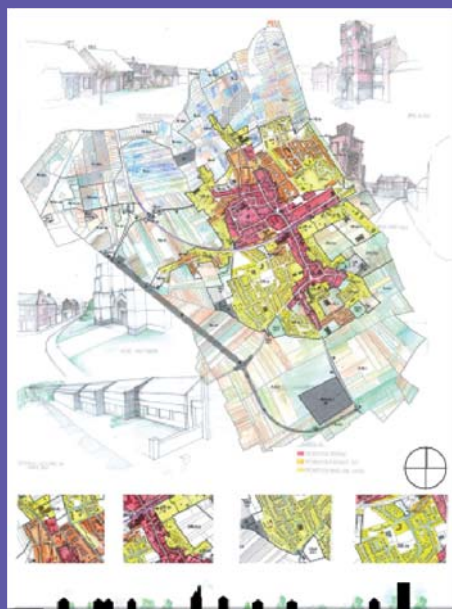
port du 20^e s



2^e exemple

Petite cité proche de la grande ville, la cas d'Annœullin, avec ses « champs captants » proches de la Deûle qui alimentent Lille en eau, illustre quatre temps de l'histoire d'un lieu. L'étudiante Erasmus **Alessia Cicchelerio** présente un plan d'ensemble, qu'elle associe à des vignettes illustrant les quartiers, avec :

- ★ en rouge, la partie moyen-âgeuse édifiée autour d'une abbaye,
- ★ en ocre, la partie construite au XIX^e siècle, avec ses corons liés à l'industrie minière,
- ★ en jaune, les éléments édifiés depuis les années 60 : des lotissements souvent refermés sur leur jardin et sans lien avec le cœur historique de la bourgade.



3^e exemple

La cité balnéaire de Rosendaël, près de Dunkerque, est située entre ville et campagne. L'étudiant **Philippe Saison** a travaillé sur le tissu urbain, les infrastructures et le milieu agricole : il présente ainsi la ville, la zone maraîchère, à côté des figures paysagères du canal, du lac, de la route auxquelles il ajoute une digue.

Représentation de la ville et de la campagne à Rosendaël (Nord-Pas-de-Calais)



Domaines d'espaces

- La mer
- La plage
- La ville

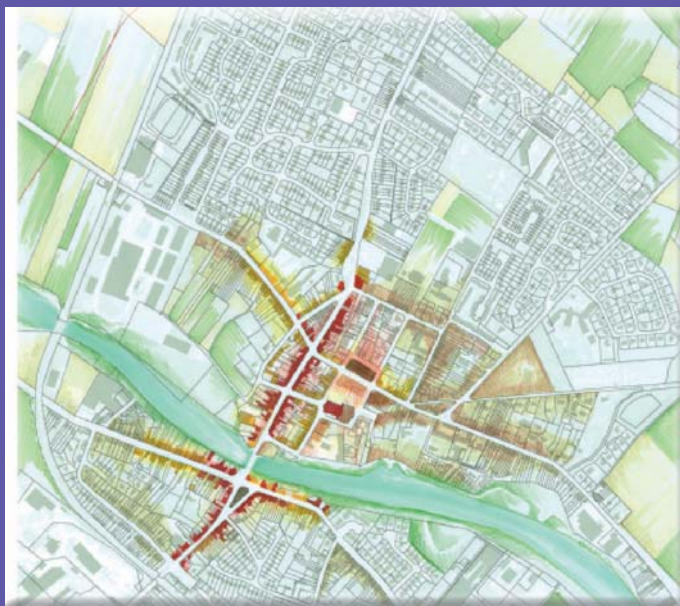
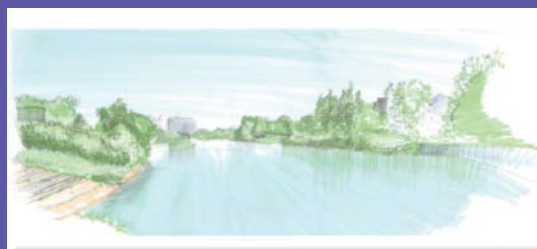
La zone maraîchère

Figures territoriales

- La digue
- Le canal
- Le lac
- La route

4^e exemple

Quesnoy-sur-Deûle, près de Lille, donne l'occasion à l'étudiant **Martin Zamolo** d'examiner l'évolution de la ville à travers quatre périodes. Il montre comment le centre-ville, qui se déplace constamment, s'est éloigné du fleuve.



Début 18eS



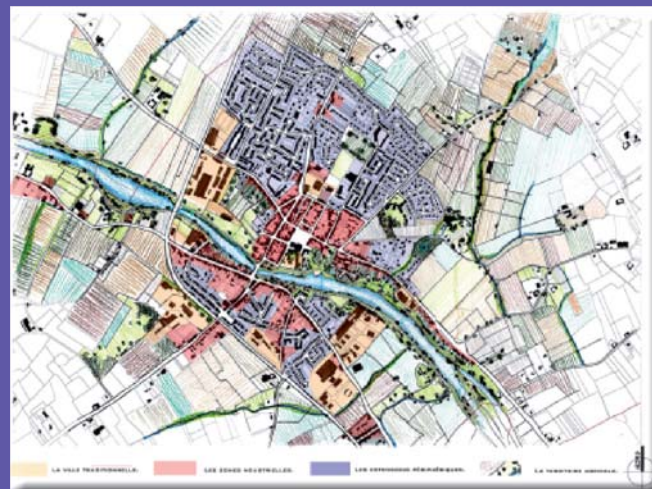
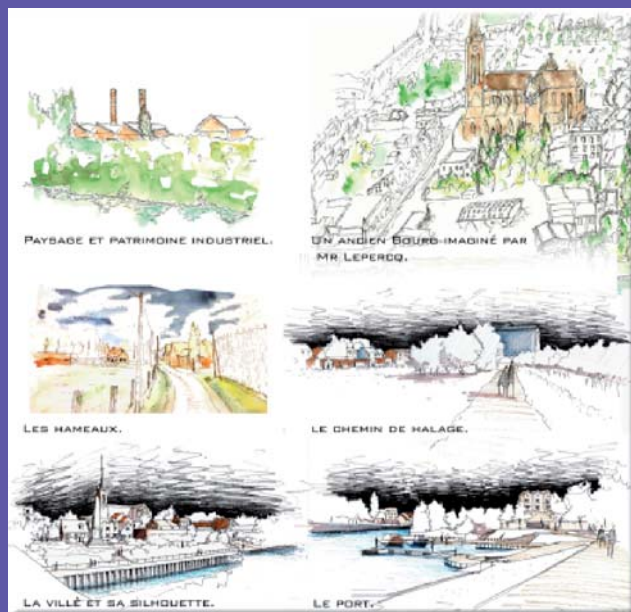
Fin 18eS



19eS



20eS



5^e exemple

Dans cette autre étude de Quesnoy-sur-Deûle, les étudiants **Frédéric Kucheida** et **Philippe Saison** ont représenté le tissu urbain des années 1920, les zones industrielles de la fin du XIX^e siècle, les hameaux et les extensions périphériques récentes, enfin les champs autrefois attachés à la culture du lin.

Le plan paysage, réalisé par l'étudiant Philippe Saison, livre une lecture des différentes zones - historique, péri-urbaines, industrielles et agricoles.

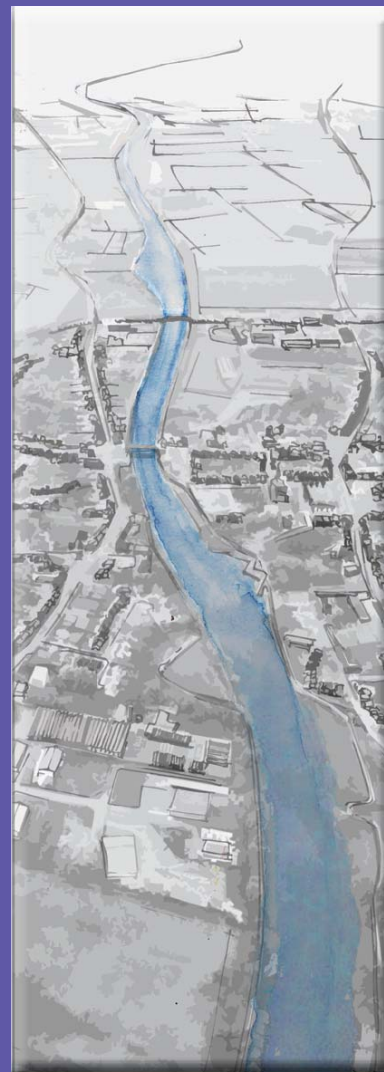




6^e exemple

Ce dernier exemple, à Quesnoy-sur-Deûle, réalisé par l'étudiant **Yannick Thomin**, montre que la Deûle est la colonne vertébrale de la cité. C'est autour de cette identité la plus ancienne que peuvent se recomposer les identités les plus modernes.

- 1) dessins : abords végétal, lotissements, écluse
- 2) axonométrie



développement de l'industrie, puis du tourisme et maintenant de la recherche d'un développement durable ;

★ **l'action** se représente à travers quatre échelles : parcelle ou bâti (1/500), domaine ou quartier (1/2000), commune ou territoire de vie - objet de l'étude - (au 1/5000), vallée ou massif (au 1/25000) - ce dernier élément relevant plus de l'échelle de la géographie que de l'aménagement -. La pratique de ces échelles favorisent les allers et retours qui constituent autant de vérifications utiles à l'aménagement de l'espace ;

★ **l'imaginaire** crée la vue d'ensemble ; il se nourrit de l'enquête de terrain qu'il convertit pour déployer le concept ou la métaphore attaché à la création du projet.

La méthode fournit les outils nécessaires à la création et à l'insertion d'un aménagement. Elle structure, organise, hiérarchise l'action ; elle ne crée pas de modèles techniques mais des références utiles pour inventer l'avenir.

Quelle que soit la méthode choisie, l'aménageur est tenu de produire un cadre de vie où chacun puisse se sentir en harmonie avec son environnement.

Ce métier, qu'il soit exercé dans un service public ou en libéral, s'apprend par compagnonnage ; il développe une pensée collective dont témoignent les paysages. Car la finalité de la pratique du projet consiste à promouvoir la richesse propre au territoire.

Un projet de paysage réussi : une clé pour le développement durable

La diversité, comme la qualité, est un critère majeur du développement durable. Elle caractérise les cultures, c'est-à-dire les territoires, et s'oppose à la banalisation des paysages imputable aux préoccupations économiques et à la mondialisation.

L'aménagement du **viaduc de Daumesnil**, une réalisation déjà ancienne, plébiscitée par les parisiens, contredit cette tendance pessimiste. Cette opération illustre parfaitement l'idée que le projet de paysage est la matière sensible du développement durable.

Construit en 1859 pour soutenir la voie ferrée reliant la Bastille à Vincennes, le viaduc fut désaffecté en même temps que la gare de la Bastille après la mise en service du RER A. Le coût de sa démolition dépassait largement ce qu'on pouvait espérer tirer de cette emprise linéaire de faible largeur, grevée de surcroît de servitudes de vues d'immeubles riverains.



© : C. Lier/MEDDTL

En 1990, la Mairie de Paris décide de redonner vie aux 71 voûtes du viaduc sur 1,5 km avec des boutiques d'artisanat d'art et de création.

Cela a donné l'opportunité d'agir à une équipe motivée : l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) de la Ville de Paris, composé d'architectes et de paysagistes très compétents qui ont su convaincre les élus. Ils se sont engagés à réinsérer une friche industrielle dans l'avenir de la ville. Ils n'ont pas simplement traité le jardin ; ils ont aménagé l'ensemble du quartier avec des placettes, des petits jardins privés, des ruelles, des équipements publics.

La réaffectation d'une ancienne ligne de chemin de fer en coulée verte, d'un espace déshérité et dangereux de l'est parisien en lieu d'agrément, était une idée très novatrice à l'époque. Elle a contribué à revitaliser un quartier, tant sur le plan culturel qu'économique, à transformer l'image symbolique du quartier, et amélioré le bien-être et le cadre de vie des habitants. Enfin, elle a rencontré un vrai succès populaire parce qu'elle a permis de relier un patrimoine au quartier et un quartier à la ville toute entière.

Le viaduc forme maintenant une arche de Noé végétale, perchée à plus de huit mètres, qui accueille quelques grands arbres - tilleuls et cerisiers -, parmi les noisetiers, les treilles et toute une palette de plantes. Il est devenue une liaison privilégiée entre le quartier de la Bastille et le bois de Vincennes. Il permet de parcourir 4,5 km sur une largeur générale de 9 m qui, à certains endroits s'élargit à 30 m. C'est un observatoire de la ville

qui permet de découvrir un envers de décor, voire par moments de pénétrer dans l'intimité des parisiens.

Infrastructure autrefois, lieu de promenade aujourd'hui et sans doute autre chose demain, le viaduc de Daumesnil s'inscrit dans la continuité de la ville, la **permanence**.

Plus que le simple traitement d'un morceau d'espace, cet exemple témoigne qu'un projet de paysage réussi apporte la sécurité aux lieux sur lesquels il s'implante, et participe au développement économique, social et écologique ; il est, par là-même, un projet de développement durable.

L'espace rural constitue aussi un patrimoine que le projet paysager peut révéler.

L'exemple d'Annœullin témoigne de ce patrimoine rural de grande qualité, avec ses « champs captants »²¹ qui fournissent 30% de l'eau potable à la métropole lilloise. Le parcellaire en lanière de ces champs accueillera une agriculture biologique que les élus locaux souhaitent utiliser au profit des écoles de la commune.

De formes nouvelles de développement durable doivent être imaginées et émerger.

Le paysage porte en germe le projet de territoire. Grâce au projet, on peut adapter de nouvelles réalisations, les relier entre elles pour recomposer le pays tout entier. La méthode proposée part du paysage, comme ensemble réel, pour construire une nouvelle composition.

Sa pratique permet de valoriser les liens interpersonnels, exprimer l'intelligence

collective, conjuguer autrement le local et le global. L'interaction entre acteurs donne à voir la réalité et la complexité du lieu. Transmis par compagnonnage, cette pratique professionnelle s'apprend sur le terrain et dans les services de l'État.

Sa préoccupation centrale, le cadre de vie, doit être au cœur des missions, des actions et des textes du ministère aujourd'hui. ★

²¹ Voir le plan de paysage présenté par l'étudiante Erasmus de l'École d'Architecture et de Paysage de Lille

Cannes : trois siècles d'histoire du rivage

par **Jean-Marie Martin**, ingénieur général des Ponts et Chaussées

*Jean-Marie Martin a été détaché à la ville de Cannes, de 1959 à 1967, comme directeur général des services techniques. Il a écrit un livre sur **l'Histoire des plages de Cannes et de La Napoule**. Avec l'autorisation de l'éditeur, il montre comment une petite ville est devenue en trois siècles une grande station balnéaire. Il montre aussi tout le soin que prenaient les ingénieurs pour observer et pour comprendre les mouvements du rivage. Il explique comment la Promenade et la plage de la Croisette ont été aménagées et élargies dans les années 1960.*

Cannes en 1772 La colline du Suquet, le château, l'église paroissiale. Le port, le chantier naval et les maisons de la Marine. Source : Le Campion, 1772

Au XVIII^e siècle

Il n'y avait à Cannes au début du XVIII^e siècle qu'un mouillage à l'abri de la pointe Saint-Pierre, une Marine et une plage par laquelle se faisait le commerce de la région de Grasse.

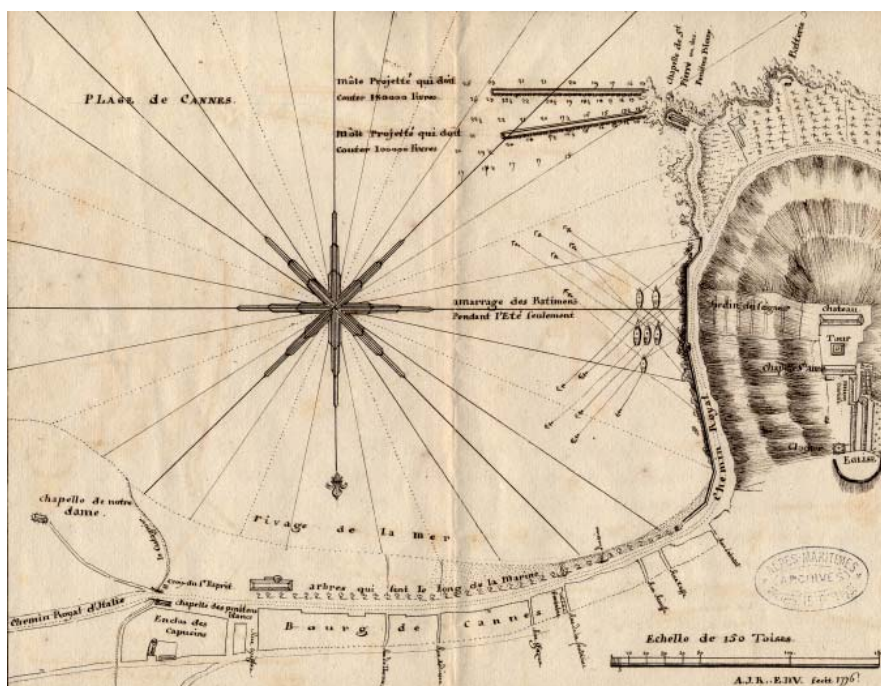
Les mémoires établis par la communauté pour demander la construction d'un môle nous renseignent sur l'histoire du rivage :

«La mer était stationnaire à une assez grande distance des beaux arbres que l'on avait plantés à plusieurs toises des maisons en descendant vers la mer, pour que l'on put tirer à terre des bateaux entre la mer et les arbres, sans craindre



que les vagues vinssent les enlever Dans ce temps là, la plage à une certaine distance du rivage avait beaucoup plus de fond qu'elle n'en a aujourd'hui. Il y a apparence que cet état de choses avait toujours subsisté, puisqu'il ne nous est jamais venu de tradition qu'anciennement la plage de Cannes ni son rivage eussent jamais éprouvé des variations assez sensibles pour qu'elles eussent été remarquées ».

«En 1746, une armée ennemie, autrichienne, étant entrée en Provence, on envoya des troupes avec de l'artillerie pour la repousser; mais comme la grande Route d'alors était trop rude aux approches de Cannes, du côté de l'Ouest, pour pouvoir y faire passer des canons de gros calibre, on construisit le chemin actuel qui longe la mer et est soutenu par un mur fait en maçonnerie qui prenait naissance dans la mer même ». (Mémoire de 1819).



La plage de Cannes, le chemin royal et les projets de môle. Fonds d'archives de la viguerie de Grasse Archives départementales des Alpes-Maritimes

La construction de ce mur eut des conséquences inattendues :

À chaque tempête de Sud-Ouest la mer avançait dans les terres, enlevait les arbres, endommageait la grande route et menaçait les maisons de la manière la plus alarmante. La communauté demandait la construction d'un môle pris à la pointe de la chapelle Saint-Pierre, pour arrêter la violence de la mer de Labech (vent du Sud-Ouest), pour protéger le mouillage, et aussi pour protéger les maisons et magasins de la Marine. Par ordre de Trudaine, intendant des finances ayant le département des ports maritimes, deux projets de môle furent faits en 1773.

L'on comptait plus de quatre vingt dix bâtiments commandés par des capitaines de Cannes. Il en était employé au moins quarante au commerce du pays ; d'autres s'adonnaient à la caravane dans les Echelles du Levant ou faisaient des voyages du port de Marseille à des ports étrangers.

Mais ces navires ne pouvaient tenir sur la plage de Cannes que par beau temps assuré. À la moindre apparence des vents du Sud et du Sud-Ouest ils devaient aller sans perte de temps sous le fort de l'île Sainte-Marguerite, et l'on pouvait craindre des naufrages pour ainsi dire certains lorsque la vigilance des marins était surprise.

Un mémoire de 1784 rappelait qu'autrefois les flots venaient se briser et s'amortir dans une anse parsemée de rochers, au pied de la colline du Suquet. Mais, depuis la construction de la muraille qui soutenait la nouvelle route d'Italie, la mer avait progressivement gagné plus de cent trente pieds de terrain. Les États de Provence approuvèrent un projet de môle en septembre 1784 et demandèrent au roi de participer à l'entreprise. Aucune solution n'intervint.

Mais on constata avec surprise, à la fin du siècle, un mouvement du rivage en sens inverse. Le mémoire de 1819 déjà cité indique que les menaces pour la

route et les maisons de la Marine cessent sans que l'on sache pourquoi. En même temps apparaissent des venues de sables dont on ne connaît pas la cause, *qui font craindre de les voir un jour combler même le mouillage.*

Au XIX^e siècle

Ce n'est qu'au début des années 1820 que l'on comprit que les sables qui menaçaient le port de Cannes provenaient de La Napoule. Il n'y avait toujours ni môle ni quai ; la gravure ci-contre montre les navires au mouillage et les embarcations tirées sur la plage. Les maisons sont serrées entre le Suquet et la Marine ; au-delà, il n'y avait que la chapelle de Notre-Dame-de-Bon-Voyage, les dunes, la pointe de la Croisette et les îles de Lérins.

Dans son *mémoire de 1819*, le maire de Cannes avait attribué au vent d'est,

vulgairement appelé Céruse de Gênes, un courant qui entraînait les sables et les portait dans le mouillage de Cannes.

Il concluait qu'il serait nécessaire de construire un contre-môle pour protéger la plage des atterrissements venant de l'est. Mais, en décembre 1821, une forte tempête d'ouest-Sud-Ouest porta dans le port une grande quantité de sables qui s'étaient accumulés à l'ouest de la pointe Saint-Pierre. Le maire adressa en 1822 au préfet du Var un nouveau mémoire, concluant que la dépense pourrait être réduite à la seule construction du môle puisqu'il était démontré que les courants de l'est, dont on craignait tant les effets, n'avaient jamais existé.

En 1823 M. Deroisin, ingénieur des Ponts et Chaussées à Draguignan, chargé du projet de construction du port, rédigea un mémoire qui tenait compte de l'observation des tempêtes de 1821 et de 1822. Il montrait qu'il n'y avait pas de courants

capables de transporter des sables par mer, mais **que les sables se déplacent le long du rivage lorsque la direction des vents et des vagues est inclinée sur celui-ci :**

«Lorsque les vents de l'Ouest au Sud-Ouest soufflent avec force les vagues agitent les sables du fond de la mer et du rivage, aidées par la direction inclinée du vent sur la côte entre la Napoule et la pointe St-Pierre, elles les poussent vers Cannes et les déposent au devant de la ville où la mer est restée plus tranquille. Si au contraire les vents arrivent entre le Sud et le Sud-Ouest perpendiculairement à la côte depuis la batterie de La Bocca jusqu'à St-Pierre, les vagues ne peuvent donner aux sables aucun mouvement parallèle à cette partie du rivage mais, attaquant ceux qui forment le fond du mouillage depuis St-Pierre jusqu'à la ville, elles les soulèvent et les chassent du côté de la Croisette».

Le projet valut à Deroisin les félicitations du directeur général des Ponts et Chaussées, mais il fut jugé trop coûteux et l'exécution en fut indéfiniment ajournée.

La saison d'hiver. Le port

Ce n'est que sous la monarchie de Juillet, avec les débuts de la saison d'hiver à Cannes, que la construction du môle put être réalisée. Cette construction arrêta pour un temps les sables de l'ouest, mais elle eut des effets inattendus du côté de l'est.

En 1834, à la suite d'une épidémie de choléra dans le nord de l'Europe, le roi



Garneray Cannes et les îles Sainte-Marguerite vues du chemin de Grenoble - Source : BNF



Dessiné par Victor Petit - Le port, le quartier des Anglais, le chemin de fer et la plage du Midi. 1865

du Piémont avait fermé la frontière du Var. Un grand nombre d'étrangers ne pouvaient se rendre en Italie directement, car ils étaient tenus d'observer une quarantaine sur la rive droite. Parmi eux se trouvait Lord Brougham, ex-chancelier d'Angleterre, qui descendit pour quelques semaines à Cannes. Il décida alors d'y construire sa résidence, la Villa Eléonore. Il vantait à Londres les charmes de la région et l'aristocratie britannique vint se fixer à Cannes, au moins pendant les longs mois d'hiver. Ce fut le début de la fortune de la ville, qui n'avait alors que 4 000 habitants. Lord Brougham y vécut 34 ans ; il usa de son influence en faveur du développement de Cannes, notamment pour la construction du port et l'amenée des eaux de la Siagne.

Les travaux de construction du môle et du quai Saint-Pierre furent exécutés de 1838 à 1843. L'ingénieur des Ponts et Chaussées Bourgougnon a écrit que le port de Cannes venait à peine d'être créé qu'on s'aperçut que les fonds s'y exhaussaient notablement :

« Il n'est pas douteux que le port a reçu

à cette époque une importante quantité de sable, qui a rétrogradé de l'Est vers l'Ouest contrairement à la loi générale du déplacement des alluvions littorales qui, dans l'état naturel des lieux, progressaient finalement de l'Ouest vers l'Est. Ce phénomène est dû à la construction même du môle, qui a eu pour effet de diminuer l'action des mers d'Ouest sur la partie de la plage avoisinant le port et d'augmenter d'autant l'influence relative des temps d'Est ».



Dessiné par Victor Petit - Le port et la Promenade de la Croisette. 1865

La Croisette sous le second Empire

C'est en 1853 que la ville de Cannes demanda à l'État la concession des sables longeant le rivage depuis la Bocca jusqu'à la pointe de la Croisette, en considérant que les deux golfes formés des sables de la mer qui s'étendent de Cannes à la Croisette et de Cannes à la Bocca sont éminemment propres à être transformés en promenades, uniques en France par les agréments qu'elles offriraient au public.

À l'ouest, sur la route de Fréjus, le quartier de Peire-Longue ou quartier des Anglais avait plus d'importance que celui de la Croisette, car il n'était pas encore séparé de la mer par la voie de chemin de fer.

Un arrêté de 1857 autorisa la construction d'un chemin de 10 m de large. Ce chemin, construit en 1861 avec l'utilisation des déblais du chemin de fer, parut rapidement insuffisant. Les travaux d'élargissement de la Promenade à 20 m, commencés en 1867, furent livrés en 1871. Ce n'est qu'en 1874 qu'ils furent prolongés jusqu'à la pointe de la Croisette.

La gravure ci-dessus montre le nouveau quartier de la Croisette, en développe-

ment rapide depuis la fin des années 1850. Victor Petit écrivait dans ses *Promenades des étrangers* : «La longue plage de la Croisette est devenue la promenade la plus fréquentée par les riches étrangers qui ont établi à Cannes leur résidence d'hiver. Le nombre, la variété, l'élégance des équipages, la fraîcheur et le bon ton des toilettes, le mouvement de la foule des promeneurs peuvent être pour plus d'une grande ville un sujet d'envie ».

Victor Petit décrivait aussi le superbe panorama qui se développait de tous côtés, à la pointe de la Croisette, depuis les ruines de l'ancien fort de la Croix :

«Au Nord la vallée du Loup, la montagne du Cheiron et les montagnes couvertes de neige des Alpes maritimes. À l'Est le Golfe-Juan et la presqu'île d'Antibes, avec le phare de la Garoupe. Au Sud l'île de Sainte-Marguerite, qui cache l'île voisine de Saint-Honorat.

À 47 kilomètres à l'Ouest, les montagnes de Saint-Tropez, avec le phare du cap Camarat. À une distance de 13 kilomètres les beaux escarpements du

Cap-Roux, pointe terminale de l'Estérel. Plus à droite le village à demi ruiné de la Napoule. Enfin la ville ancienne et la ville nouvelle, le Port, le Cours et la plage de la Croisette se montrent dans toute leur étendue et leur ensemble remarquable ».

Les assauts de la mer. La plage artificielle d'Arluc

Pierrugues, dans *Cannes à travers les âges*, décrit ainsi les dommages périodiques causés par les tempêtes à la Promenade :

«En cette année 1869, à la suite d'un coup de mauvais temps, nous eûmes à regretter la démolition des murs de protection du nouveau Boulevard de la Croisette, ce qui donna à ce site un aspect lamentable. À peine commencé, on s'apercevait déjà de l'erreur commise par ceux qui en avaient établi les plans en tenant ce boulevard trop près du rivage. Nous avons déjà vu et nous reverrons encore des accidents de ce genre. Les frais des réparations des Boulevards de la Croisette et du Midi

dépasseront de beaucoup la somme qu'ils ont coûtée pour les construire ».

Au cours de l'hiver 1886-87, on vit les perrés s'effondrer en plusieurs points sous les assauts de la mer. Le Maire demanda alors à MM. Michel et Arluc, ingénieurs civils à Cannes, d'établir le projet du boulevard de la Croisette et du boulevard du Midi.

Alexandre Arluc avait étudié la manière dont les sables se comportaient sur d'autres points de la côte, ainsi que les effets du ressac et des affouillements ; il expliquait comment le perré maçonné, construit trop près du rivage, était la cause de sa propre destruction ; il déconseillait la construction d'ouvrages plus importants et plus onéreux.

Il proposa, au lieu de reconstruire les perrés, de les démolir et de protéger le boulevard contre la mer par la création d'une plage de sable : «Le bon sens commande d'imiter la nature, en opposant à la mer en courroux un plan incliné, de tous points semblable à celui des plages naturelles du golfe de la Napoule



La pointe de la Croisette, Cannes et les montagnes de l'Estérel - Source : BNF

dont l'équilibre a résisté aux plus gros temps ».

La Ville accepta cette proposition et la mit en adjudication. Les entrepreneurs hésitant à se lancer dans une affaire aussi nouvelle, Arluc, qui tenait à la réalisation de son projet, présenta une offre et fut déclaré adjudicataire.

L'objet de l'entreprise consistait en l'établissement d'une plage de sable sur une longueur de 1894m entre la place des Îles et le restaurant de la Réserve, dans la démolition complète des perrés et dans leur remplacement par un talus en terre assurant la stabilité du boulevard. Les travaux furent achevés fin décembre 1891 mais la réception définitive n'eut jamais lieu. Pierrugues écrit qu'à la suite d'une violente tempête de l'hiver 1894-95 la plage artificielle fut complètement anéantie. Il y eut un contentieux ; on lit

dans le jugement du conseil de préfecture qu'il résulte du rapport unanime des experts que la plage ne s'est pas maintenue, que le résultat, un moment obtenu, a disparu après la réception provisoire mais que l'œuvre du sieur Arluc, quoique inachevée, donnait à la Ville une plus-value considérable.

On peut remarquer que la quantité des sables d'apport n'était que de 15 m³ par mètre de plage et que, les épis régulateurs étant un peu courts, ces sables s'étaient déplacés en direction du port. Quoi qu'il en soit, il faut ici saluer l'œuvre d'Alexandre Arluc, en rappelant que c'est sur le même principe qu'a été fait en 1960 l'élargissement de la plage de la Croisette.

Extension du port et de la promenade des Allées

En février 1879, au cours d'une violente tempête, les sables de l'ouest avaient franchi le môle. Celui-ci fut prolongé par une jetée construite de 1892 à 1897, faite à la fois pour agrandir le port et pour empêcher son ensablement.

Mais Bourgoignon écrivit dans son rapport *que les travaux exécutés ces dernières années, aussi bien ceux de la plage artificielle que ceux du prolongement de la jetée, avaient porté atteinte à l'équilibre de la plage de la Croisette, remettant les sables en mouvement de façon analogue à que ce que l'on avait vu après la construction du môle.*

Au nord du port, la plage était en progression marquée. La Ville réalisait au fur et à mesure l'aménagement des terrains gagnés sur la mer, étendant ainsi les Allées de la Liberté.

En 1895 une étude des améliorations à réaliser au port de Cannes montra le besoin urgent qu'il y avait de créer de nouveaux quais et la nécessité d'arrêter par une nouvelle jetée les ensablements venant de l'est.

La construction de la jetée Albert-Édouard, en 1898, mit fin à l'ensablement du port. Mais elle produisit sur la plage de la Croisette les mêmes effets que ceux du môle et de son prolongement.



Le chantier d'Arluc : bateaux-levés, épi en bois

Photo ci-dessous : Les terrains gagnés sur la mer
Photo de droite : Le terre-plein en construction, le
raccordement à la plage, l'épi de l'hôtel Martinez
© Laboratoire des Ponts et Chaussées de Nice



C'est donc sur des venues de sables, augmentées par des matériaux de décharges, que furent construits plus tard le Casino municipal et les jardins de l'esplanade des Alliés.

La photographie ci-contre montre les terrains gagnés sur la mer par ce que l'on pourrait appeler *l'effet Bourgougnon* : le terrain des Allées au fond du port et, à l'est de la jetée Albert-Édouard, le terrain du Casino et de l'Esplanade des Alliés.

Il faut remarquer aussi que la plage de la Croisette, après tous ces changements, n'était plus parallèle à la Promenade.

Au XX^e siècle. Aménagement de la Promenade de la Croisette

Au début du XX^e siècle la Ville de Cannes avait autorisé des déchargements massifs pour protéger le Casino ; les déblais de la construction des hôtels Miramar et Martinez avaient été jetés directement sur la plage et la Promenade avait été protégée par un mur vertical.

La municipalité de M. Bernard Cornut-Gentile avait été élue en 1959 sur un programme de grands travaux, qui comportait la couverture de la voie ferrée et l'élargissement de 21 à 31 m de la Promenade de la Croisette.

J'avais été détaché à la ville de Cannes en novembre 1959. Je rentrais d'une mission

aux îles Kerguelen, où j'avais pu observer les formes des rivages. J'avais vu la violence des attaques de la mer contre les côtes rocheuses ; j'avais vu aussi comment les vagues s'amortissaient sur les plages de sable.

La plage de Cannes, assez large du côté de l'ouest, était presque inexistante à l'est. Je voyais les premières tempêtes de l'hiver battre le mur de soutènement de la Promenade ; il paraissait impossible qu'un ouvrage avancé de 10 m sur la plage puisse tenir.

J'ai donc proposé au Maire, avant toute chose, de faire étudier la possibilité d'élargir la plage par des apports de sable.



Bernard Cornut-Gentile



L'étude SOGREAH

Louis Tourmen, le spécialiste de la Société Grenobloise d'Études et d'Applications Hydrauliques, nous a demandé d'abord quelques informations sur l'histoire de la plage.

La SOGREAH, après avoir relevé des profils de la plage et la granulométrie des sédiments en place, a procédé à Grenoble à des essais en canal vitré. Nous étions encore à la recherche de sables d'apport mais le principe était simple : ceux-ci tiendraient d'autant mieux qu'ils seraient plus gros que les sables en place ; dans le cas contraire, la mer les emporterait au large.

Un gisement de sable plus gros que le sable en place ayant été trouvé entre temps, il a été décidé de faire l'essai d'un apport de 30 000 m³ sur une zone limitée par des épis, entre les hôtels Carlton et Martinez. Une butée expérimentale faite en sacs de nylon remplis de sable a été mise en place par précaution sur une partie de la zone.

Le spectacle des camions versant le sable sur la plage attirait beaucoup de monde ; j'entendais dire que c'était un gaspillage des deniers publics et que tout le sable disparaîtrait inmanquablement au large. Il était trop tôt pour expliquer que c'était une question de granulométrie.

Les observations faites au cours du premier semestre 1961 ont montré un résultat favorable. La construction d'une butée de pied n'était plus nécessaire, le sable ne descendant pas jusqu'à elle. Le sable d'apport, plus gros que le sable existant, s'était mis en place selon un

profil plus raide qui avait rejoint le profil d'origine.

L'élargissement de la plage était donc possible, à condition de trouver un sable d'apport de bonne granulométrie.

Les recherches de sable

C'est dans la vallée de l'Argens que nous avons trouvé les 30 000 m³ de sable qui nous avaient permis de faire un essai. Le trafic des camions gros porteurs avait posé quelques problèmes à Fréjus et il n'y avait plus sur cette commune les quantités nécessaires.

Sur Saint-Raphaël les photographies de l'Institut Géographique National montraient dans le périmètre de la base aéronavale une zone plus claire qui paraissait prometteuse. Il ne me restait qu'à aller voir le commandant de la base pour lui dire que je voulais faire un trou sur son terrain. Il y avait sur place des petites fleurs blanches sur du très beau sable, en quantité plus que suffisante ; le commandant voulait bien donner accord, à condition que je rebouche correctement le trou.

Il faut savoir que la mer classe et place les matériaux, et que le rivage de Fréjus et l'embouchure de l'Argens ont beaucoup changé depuis l'époque romaine. Le sable que nous avons trouvé était probablement celui d'une ancienne plage.

L'opération ne pouvait se faire qu'après obtention des accords d'une bonne quinzaine d'administrations centrales et locales, ce qui fut fait au bout de trois mois de démarches.

L'élargissement de la plage

La longueur de plage à traiter était d'un peu plus d'un kilomètre. Plus de 125 000 m³ de sable ont été mis en place au cours de trois hivers, de 1960 à 1963. L'avancée du rivage escomptée était d'environ 20 m après stabilisation. Les résultats ont largement confirmé cette prévision.

A chaque extrémité de la plage ont été construits des épis pour empêcher l'étalement du sable en dehors de la zone utile.

Nous avons trouvé de grandes quantités du sable de la qualité nécessaire, mais nous avons préféré nous en tenir à un élargissement d'une vingtaine de mètres, car il est bon que les sables de la plage puissent être remis en mouvement chaque hiver par les tempêtes.

Un problème se posait du fait que la plage avant travaux n'était pas parallèle à la Promenade ; nous savions que l'action de la mer répartirait les apports de sable tout le long du rivage et ne voulions pas avoir 45 m à l'ouest pour avoir 20 m à l'est.

Sur le conseil de la SOGREAH deux épis intermédiaires ont été construits en face des hôtels Carlton et Martinez. La plage était ainsi divisée en trois compartiments étanches avec un décrochement du rivage au droit de chaque épi. La SOGREAH ayant calculé pour chaque compartiment le volume des apports nécessaires, ce dispositif a permis d'avoir une plage suffisamment large à l'est tout en évitant des dépenses inutiles.

L'aménagement de la Promenade

Malgré les possibilités offertes par l'élargissement de la plage il a été décidé de n'élargir la Promenade elle-même que de dix mètres afin de lui laisser le caractère d'une promenade touristique.

La nouvelle Croisette comportait donc un trottoir de 3m 50, une promenade piétons de 10m 50, deux chaussées et

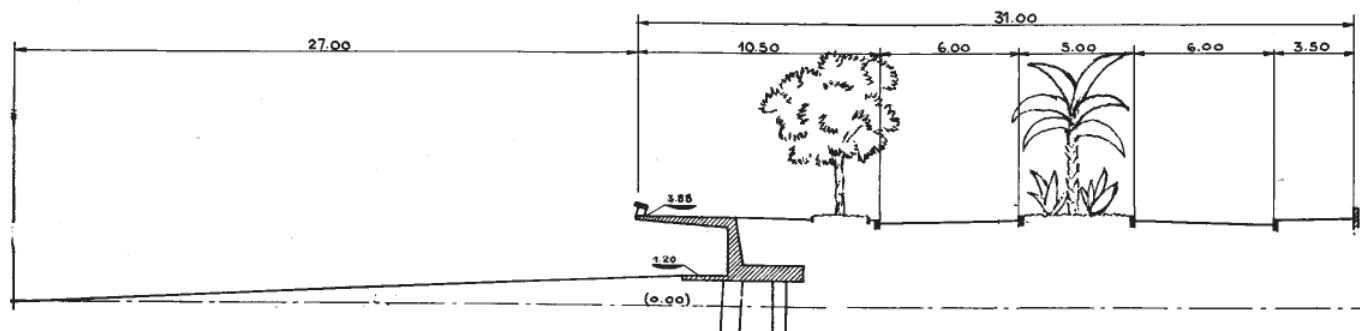
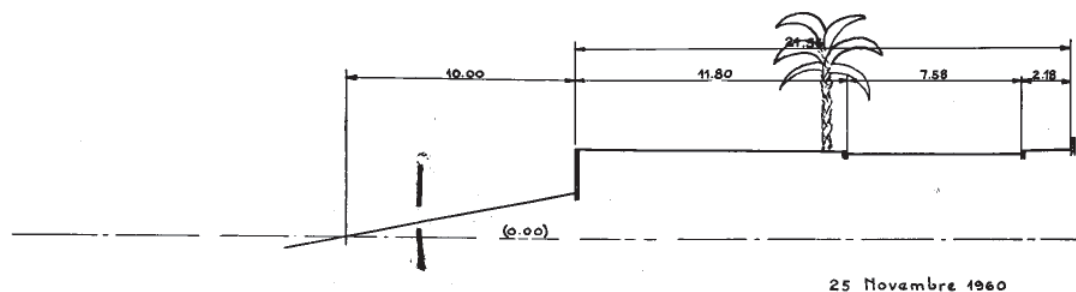
des plantations pour une largeur totale de 31m.

Au lieu du mur de soutènement qui existait auparavant c'est un ouvrage avec encorbellement de 4m qui soutient la Promenade. L'empiètement sur la plage est ainsi réduit à 6m.

L'ouvrage est conçu de la façon la plus légère et la plus sobre possible. Il est constitué par des éléments de 24m de longueur coulés en une seule journée.

Tous les 64m on trouve des escaliers de descente sur la plage ainsi que des blocs comportant resserre et installations sanitaires pour les plagistes. Vu de la mer, l'ouvrage apparaît comme une succession d'éléments de plage de 32m de longueur. De la Promenade, on n'en voit qu'un garde-corps très discret. La vue sur la mer reste entièrement libre.

PROFILS EN TRAVERS DE LA CROISSETTE AU DROIT DE LA RUE DU CANADA



La mise en place du sable d'apport a commencé le 25 Novembre 1960. Seulement 60.000 m³ sur un total de 125.000 avaient été mis en place le 21 Août 1962.



Le Port Canto et les terre-pleins sud et nord - © Laboratoire des Ponts et Chaussées de Nice, 1960-1963

Le nouveau port de plaisance

Le nouveau port de plaisance a été réalisé sous le régime de la concession par le promoteur Pierre Canto. Le projet a été inséré dans l'aménagement d'ensemble de la Croisette. Les architectes-conseils de la Ville, Guillaume Gillet et Philippe Mondineu, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Claude Lerebour ont participé à cette réflexion. Nous avons profité de l'expérience acquise pour réaliser tout de suite un équilibre de la plage.

La passe d'entrée a été placée au sud. Le projet a été complété par deux terre-pleins traités en jardins, à réaliser par la Ville. Au sud une plage a été faite le long du terre-plein et le petit port de la Croisette, détruit en décembre 1959, a été reconstruit. Un parc de stationnement de 450 places a été construit sous le terre-plein nord. Celui-ci est protégé par des enrochements qui prolongent la jetée ouest et se raccordent à la plage et à la Promenade de la Croisette.

Les travaux du port, commencés en décembre 1963, ont été terminés en

juillet 1965. Les terre-pleins et leurs jardins ont été réalisés de 1964 à 1967.

Conclusion Pour une réflexion sur les causes des catastrophes

On a vu comment les élus et les ingénieurs prenaient soin de rechercher les causes des mouvements du rivage et comment ils ont appris que ces mouvements n'étaient que les conséquences des activités humaines.

Dans le numéro 7 de la revue du comité d'Histoire, le texte sur les *Déboisements et inondations* rappelle comment les commissaires envoyés par le Parlement d'Aix sur les lieux des catastrophes constataient que les causes déterminantes en étaient *les abus de l'exploitation des forêts et des pâturages*. Au XIX^e siècle, les forestiers et les ingénieurs ont mis en évidence les liens entre déboisements, érosion des sols et inondations. Après les catastrophes de 1856 et de 1859, le Gouvernement fit enfin voter les grandes lois de restauration des terrains en montagne.

En 2010 les inondations du Pakistan ont fait plus de 20 millions de sinistrés. Les journaux ne donnent guère d'informations sur les causes. On lit dans le guide Lonely Planet *que seulement 5% de la surface du pays est boisée, que*

les forêts naturelles sont en diminution alarmante, que l'abattage irrégulier des arbres dans les territoires du Nord est cause d'une grave instabilité des pentes, de la pollution des eaux et de la dégradation des sols, que la déforestation et le surpâturage peuvent conduire à la désertification, et à la salinité des sols...

En Chine, la ville de Zhouqu, dans les régions tibétaines de la province de Gansu, a été victime d'une catastrophe qui a fait plus de 700 morts et de 1000 disparus. Un rapport de l'université de Lanzhou explique que *les montagnes sont devenues extrêmement instables et très facilement sujettes à des désastres naturels tels que les glissements de terrain et les coulées de boue. Cette situation est le résultat de la déforestation,*

des activités minières, de la construction de barrages hydroélectriques et d'autres activités humaines.

Au Mexique, il y eut au mois de septembre une polémique sur l'origine des gigantesques inondations qui frappaient le pays. Pour le président Calderon, la catastrophe était à mettre sur le compte du changement climatique ; mais certains experts considéraient que l'impact d'une urbanisation non planifiée et de la *déforestation* était bien plus important.

On voit que, dans le premier cas, il suffirait d'attendre la suite des études du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat mais que, dans le second, c'est l'État qui devrait reconnaître ses responsabilités.



Novembre 1962 : la Promenade, les épis, le sable mis en cordon. © : Laboratoire des Ponts et Chaussées de Nice



La roseraie au dessus du parc de stationnement - © Jean-Marie Martin

En 1949, Fairfield Osborn, dans son livre *La planète au pillage*, expliquait déjà les causes des inondations du Mexique. Il rappelait que l'ancien empire maya s'est effondré après la *destruction de ses forêts* et ajoutait :

«*Depuis lors mille ans ont passé. À la lumière de ce qui se passe aujourd'hui dans toute l'Amérique latine, cet épisode des Mayas nous apparaît comme un avertissement, auquel par malheur personne ne prend garde. La même histoire est en train de recommencer juste un peu plus au Nord... au Mexique* ».



Le Touring-Club : association évergétique, association d'usagers de la route ou association de tourisme ?

par **Jean Orselli**, docteur en histoire,
ingénieur général des Ponts et chaussées honoraire

Le 15 novembre 2010¹, on aurait fêté les 120 ans de la création du Touring-Club de France s'il n'avait pas été contraint à la dissolution à la fin de 1983.

C'est la France qui avait créé les premières associations vélocipédiques locales à la fin du Second Empire. Pour les associations nationales, elle suivit de peu l'Angleterre (création du *Cyclists' Touring-Club* en 1878) avec son *Union vélocipédique de France* (1881), puis avec le *Touring-Club de France* le 26 janvier 1890.

Elle inventa l'*Automobile-Club de France* en 1895, vite suivi d'une cohorte d'*Automobile-Clubs régionaux*.

Enfin, en 1920, eut lieu la création de l'*Union nationale des associations de tourisme* (UNAT) qui regroupait de multiples associations – du Club Alpin aux syndi-

cats hôteliers – autour du Touring-Club. En 2010, toutes ces associations subsistent, sous le nom de *Fédération française de cyclisme* pour la vieille *Union vélocipédique*, vivotant comme les *Automobile-Clubs*, ou s'étant recentrée comme l'UNAT sur les séjours de vacances et les sports de plein air (randonnée, alpinisme, voile). Seul le Touring-Club a disparu, qui fut de loin la plus puissante de toutes.

L'histoire de l'ascension et de la déchéance du Touring-Club est emblématique des tensions existant dans l'ensemble vaste et indéfini que l'on nomme trop commodément Tourisme. Cette complexité se sent déjà dans les définitions qu'en donne le Petit Larousse :

- ★ « *Tourisme* – Action de voyager pour son agrément.
- ★ *Touristique* – Relatif au tourisme :

voyage touristique. – Dont l'agrément ou le pittoresque attirent les touristes : villes touristiques ».

Le Touring-Club a toujours été écartelé entre ses deux natures :

- ★ une « association d'usagers de la route » préoccupée des services que peuvent demander les cyclistes et les automobilistes, en tant que « touristes en déplacement » mais aussi dans leur usage quotidien des routes ;
- ★ une « association touristique » adon-

¹ Cette date est celle de l'agrément officiel de l'association dont la demande avait été déposée le 26 janvier 1890. Le Touring-Club commença à fonctionner en liaison avec les clubs locaux qui soutenaient cette initiative, le *Club des cyclistes de Paris*, la *Société d'encouragement pour le développement de la vélocipédie en France*, etc. Voir Marcel Viollette (son premier dirigeant), *La naissance du Touring-Club*, in *L'Auto* du 12 décembre 1934.



Le Touring-Club et ses trois rôles dès l'origine : association d'usagers de la route, protection et connaissance du patrimoine touristique, hébergement des touristes. In *Revue*, janvier 1906. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

née à la promotion du tourisme et à la protection de ses objets d'intérêt, ainsi qu'à l'amélioration de ses conditions d'exercice.

Le Touring-Club fut dans ces deux domaines la plus puissante des associations françaises. Il fut le plus engagé dans l'« action évergétique² » de promotion du tourisme, de protection et des sites et monuments, et d'amélioration de l'hôtellerie et de l'offre de séjours touristiques. Il fut aussi la plus importante association d'usagers de la route. S'il disparut, ce fut en partie parce qu'il échoua à devenir la grande association nationale des usagers de la route – et l'on verra que ce ne fut pas de sa faute –, mais surtout parce que ses dirigeants firent une erreur désastreuse en voulant tardivement que le

Touring-Club devînt un grand fournisseur
 de « séjours de loisirs » à un moment
 critique pour cette activité.

La France, aujourd'hui, est la première destination touristique du monde. Son équipement en lieux de séjours, des hôtels de toutes catégories aux campings et à l'hébergement social de vacances, est remarquable.

La protection des monuments est assurée, elle aussi. Celle des sites, des paysages et des biotopes, objet des attentions les plus précoces du Touring-Club, a évolué en bien ou en mal devant les priorités accordées à l'urbanisation, des côtes notamment, et devant le laisser-faire public envers certaines des bêtes noires du Touring-Club comme l'affichage.

Mais, le grand échec de la France est celui de ses associations d'usagers de la route. Leur taux d'adhésion fut longtemps considérable : en 1953, elles comptaient plus de 800 000 membres, dont 500 000 pour le seul Touring-Club, soit 1 adhérent pour 3 véhicules particuliers.

En 2010, la France présente une singularité étonnante : moins d'un sur 50 possesseurs d'une automobile particulière adhère à une association d'usagers alors que, dans chaque pays avancé, la grande association nationale regroupe entre 1 automobiliste sur 3 et 1 sur 5. Face aux quelques 400 000 adhérents français dispersés entre plusieurs associations concurrentes, les associations nationales comptent actuellement plus de 30 millions de membres aux États-Unis, 16 millions en Allemagne, plus de 15 millions au Japon, 12 millions en Angleterre, etc.³

2 « **Évergétisme** : attitude des gouvernants ou des élites qui consistait à donner à la collectivité les édifices et les équipements dont elle avait besoin ou à distribuer des largesses au peuple ». in *Grand dictionnaire encyclopédique Larousse*. Nous utiliserons régulièrement « évergète » et « évergétisme » qui relèvent de l'histoire gréco-romaine, faute de termes appropriés pour l'époque contemporaine. Les termes « bienfaiteur » (traduction du grec *evêrgète*) ou « philanthrope » qui en est le plus proche au XIX^e siècle, sont trop polysémiques et vagues dans le cas précis. Quant au « mécénat », il est réservé au soutien aux arts, aux lettres et aux sciences. Au XIX^e siècle, les plus riches pratiquent couramment la construction de routes, les adductions d'eau, l'érection de statues, soit par des donations individuelles, soit par des « souscriptions ».

³ Pour des populations respectives de 320, 82, 127 et 60 millions d'habitants. Ces associations nationales ont parfois une structure fédérale plus ou moins déconcentrée, mais qui reste néanmoins très cohérente.

À travers l'histoire du Touring-Club⁴, on peut esquisser celle des grandes composantes des activités associatives que nous venons de définir dans « l'univers touristique ».

Jeunesse : association d'usagers et évergétisme

Les fondateurs du Touring-Club étaient de jeunes gens qui ne se reconnaissaient pas dans l'Union vélocipédique de France, trop marquée par l'organisation des courses. Le Touring-Club ne demandait pas de droit d'entrée et était ouvert aux femmes. Ses premières activités relevaient de la sociabilité associative : excursions, visites de monuments, voyages, réunions et banquets, qui essaient vite hors de Paris avec la création de sections régionales. Il affirmait dès cette époque sa volonté de rester une association unitaire nationale.

Il entreprenait en accéléré des actions calquées sur celles menées par le *Cyclists' Touring-Club* anglais de 1878 à 1890⁵ : 1891, *Revue, Annuaire*, costume du Touring-Club, organisation d'excursions ; 1892, ouverture de la Bibliothèque, premier *Guide du Touring-Club* (La Loire) ; 1893, protestation contre le nouvel impôt sur les bicyclettes ; 1894, pétition pour la création de pistes cyclables ; 1895, boîtes de secours du Touring-Club, voyages scolaires à bicyclette, ascensions en ballon, création d'un *Comité du contentieux* ;

1896, premier « chalet du Touring-Club » ; 1897, premier « *guide routier* » et première carte au 1/400 000 ; 1897, création d'un *Comité technique* ; 1898, bibliothèque photographique, etc.

Le Touring-Club était donc marqué par la dualité « touristes – usagers de la route » qui se lit dans le nom de l'association anglaise et dans le sous-titre que le Touring-Club français porta durant quelques années : « *Alliance des touristes cyclistes* ».

Les jeunes fondateurs furent surpris par leur succès et Marcel Viollette, son premier *secrétaire général*, passa la main fin 1892 à Abel Ballif⁶ qui présida le Touring-Club jusqu'en 1919, et dont l'expérience, l'entregent, les qualités diplomatiques et l'inlassable activité ont été certainement une des raisons du succès de l'association. Ballif, ancien haut fonctionnaire, savait ainsi se concilier de nombreux membres de la haute Administration.

Dès 1893, le Touring-Club se voyait comme la première « *association automobile* », activité dont se chargea Georges Pierron, l'un de ses vice-présidents. Il participa ainsi à l'organisation matérielle de la course Paris-Bordeaux-Paris du 11 au 14 juin 1895⁷ :

« Notre vice-président, M. G. Pierron, avait bien voulu accepter la tâche délicate d'établir les contrôles de route, d'organiser dans les endroits difficiles un service de pilotage et d'indiquer par plâtrage le bon chemin, quand des traverses et des bifurcations de routes rendaient possible une erreur de direction ».

Le 12 novembre 1895, eut lieu la première réunion de l'Automobile-Club de France,

⁴ L'histoire du tourisme en général est très peu développée et l'histoire globale du Touring-Club reste à faire. Sur l'aspect « usagers de la route », nous renvoyons ici à notre thèse, *Usages et usagers de la route, Pour une histoire de moyenne durée (1860-2008)*, thèse d'histoire, Paris 1 Sorbonne, 2009. La référence la plus citée est Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, 1999 ; succincte (une centaine de pages, plus quelques articles, une période limitée aux débuts), souvent inexacte quant aux faits, elle propose des interprétations historiques discutables. Sur les aspects « promotion du tourisme » et « modernisation de l'hôtellerie », la référence actuelle est Bertrand Larique, *L'économie du tourisme en France des années 1890 à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, Organisation et développement d'un secteur socio-économique*, thèse d'histoire, Bordeaux III, 2006. Sur la protection des sites et monuments, voir Luc Savonnet, *Le rôle du Touring-Club dans l'institutionnalisation de la protection des paysages*, mémoire de maîtrise, IFU, Paris 8, 1986. Xavier Martel, *L'iconographie touristique comme propagande géopolitique. Le Touring-Club de France, 1890-1939, un exemple : Sites et Monuments*, DEA d'histoire de l'art, Université Paris 1, 1998. Marie-Hélène Fusz, *Le Touring-Club de France (1890-1983) : son rôle dans le développement de la sensibilité au patrimoine*, DEA de sciences humaines, Sorbonne Paris IV, 2000.

⁵ La chronologie des actions du *Cyclists' Touring-Club* figure sur son site Internet. Celui-ci essayait à la fin des années 1880 de créer des succursales en France sous l'action de « consuls » comme le baron Adrien de Baroncelli.

⁶ Abel Ballif (1844-1934), né à Tours, venait de quitter ses fonctions de chef de bureau à la préfecture de la Seine. Sa vie se confond dès lors avec l'histoire du Touring-Club.

⁷ Voir *La Course de Voitures Automobiles Paris-Bordeaux-Paris*, in *Revue du Touring-Club*, 1895, pages 497 e. s.

née en septembre sous l'impulsion du marquis Albert de Dion qui organisa la grande course suivante Paris-Marseille-Paris de 1896. À la suite de cet événement le Touring-Club prit position contre les courses sur route.

De nombreux Automobile-Clubs locaux apparurent à côté du très élitiste Automobile-Club de France. Des associations concurrentes se créèrent : *le Moto-Club* en 1902 et *la Ligue des chauffeurs* en 1904. Les tentatives de création d'une association nationale sous la forme de *l'Association Générale Automobile* (émanation de l'Automobile-Club de France) en 1902, puis une *Fédération des Automobile-Clubs régionaux* en 1904 ne perdurèrent pas après la guerre. Les possesseurs de « motocycles », dont le nombre était supérieur à celui des automobiles jusqu'en 1906, avaient leurs propres associations, le *Motocycle-Club* et l'*Autocycle-Club* (réservé aux motocyclettes). Toutes ces associations automobilistes se voulaient, elles-aussi, « touristiques ».

Le Touring-Club est donc resté la plus importante des associations automobiles. Significativement, la couverture de sa *Revue* (créée en 1891) vit apparaître une automobile en juin 1896 et le sous-titre *Alliance des Touristes-Cyclistes* disparaître en 1897. Les dirigeants du Touring-Club, de l'Automobile-Club de France et des Automobile-Clubs régionaux entretenaient les meilleurs rapports et faisaient souvent partie des Conseils d'administration des autres associations. Edmond Chaix, le 3^e président du Touring-Club de 1927 à 1938⁸, était depuis longtemps un des dirigeants de

l'Automobile-Club de France. Les deux associations co-organisèrent les divers « *Congrès automobilistes* » avant que l'*Association Internationale des Congrès Internationaux de la Route* (AIPCR) qui ne comprend que des Administrations publiques, ne prenne en charge ce domaine en 1909. Ballif en a été d'ailleurs vice-président jusqu'en 1920.

L'action en faveur des routes elles-mêmes a été très précoce. Dès 1892, le Touring-Club s'intéressait à « l'amélioration des routes ». Outre la promotion et le financement de pistes cyclables (1894) et d'une signalisation de danger et de direction (1895) ou le cofinancement en 1899 du projet de la corniche de l'Estérel (inaugurée en 1903), il militait à partir de 1902-1903 pour le redressement des virages, la suppression des caniveaux, la lutte contre la poussière par la création de chaussées à liants bitumineux, etc. Après 1902, il dut partager cette activité évergétique – notamment en matière de signalisation – avec l'Automobile-Club de France et l'Association Générale Automobile, rapidement suivis par des « marchands » comme Michelin et les constructeurs et équipementiers automobiles.

Le *Comité du contentieux* se chargeait de faire évoluer la réglementation de la circulation des cycles et des automobiles et son application en 1896. Le *Comité technique* visait l'amélioration des véhicules (par l'ouverture de concours notamment) en 1897 et la *Commission des virages* s'occupait d'adapter les routes aux nouvelles vitesses des automobiles à partir de 1904.

L'activité évergétique du Touring-Club en faveur du tourisme proprement dit portait sur trois aspects principaux⁹ :

- ★ la modernisation de l'hôtellerie ;
- ★ la promotion du tourisme en France ;
- ★ la protection et promotion du patrimoine touristique et du patrimoine naturel.

La modernisation de l'hôtellerie

Le Touring-Club commença par recenser les « *bons hôtels* » dès 1894 et les signalait dans son *Annuaire* précurseur du *Guide Michelin*. Puis, il se préoccupa de moderniser les conditions d'hébergement hôtelier, dans la ligne de l'hygiénisme de l'époque. Il commença dès 1897 en vendant du papier hygiénique à prix coûtant. En 1900, il imagina une « *chambre hygiénique* » pour l'amélioration des hôtels et la présenta à l'Exposition Universelle. Il accordait des aides à l'installation de sanitaires, organisait des « *concours hôteliers* », et fournissait lui-même du matériel sanitaire, de la peinture laquée, etc.

Il lança l'idée de créer une école hôtelière qui a vu le jour en 1903 en même temps que la création du *Syndicat Général des hôteliers français* qui en assurait l'organisation et la direction. Le Touring-Club poursuivait dans cette voie dans l'entre-deux-guerres.

⁸ Le 2^e président est Henry Defert, avocat au Conseil d'État qui remplace Ballif de 1919 à 1927. Edmond Chaix (1927-1938) sera suivi par Henry Gasquet, président de 1938 à 1952.

⁹ Sur ces questions, la référence incontournable est actuellement Larique, op. cit., auquel nous devons beaucoup pour cet article.

La promotion du tourisme en France

Elle était contrariée à l'époque par la dispersion de sa tutelle entre quatre ministères. Le principal était celui de l'Intérieur qui assurait la police des stations et des jeux et le contrôle des étrangers. Celui des Travaux publics, censé s'occuper des transports et des accès aux stations, était totalement bridé par la très forte décentralisation des routes à l'époque. Le ministère en charge de la Prévoyance sociale s'occupait des établissements thermaux et climatiques (les sanatoriums). Enfin les Finances traitaient des questions fiscales et douanières, importantes puisqu'on s'intéressait aux touristes étrangers.

Le tourisme en montagne, notamment, était totalement à développer en France, face à la Suisse ou à l'Autriche. Le *Syndicat d'initiative dans l'intérêt de la ville de Grenoble* est né en 1889 ; c'est le premier du genre et celui qui a « inventé » le nom. Son champ d'action était en fait « le Dauphiné », et concernait les départements de l'Isère, de la Drôme et des Hautes-Alpes. Le *Syndicat général des Alpes française* qui s'est constitué en 1895 a été la première « *fédération régionale* » qui ajoutait au Dauphiné, la Savoie et la Haute Savoie. Elle a été suivie de sept autres entre 1903 et 1909. Un débat se développa sur le périmètre souhaitable de ces entités : « *provinces historiques* » ou simple *groupement routier*¹⁰.

Des projets de « *fédération nationale* » ont été agités dans les *Congrès des syndicats d'initiative* qui se tiennent

annuellement à partir de 1903, mais ils ont échoué à chaque fois.

La grande réussite du Touring-Club, association nationale, a été d'organiser l'action des multiples Syndicats d'Initiative. Il a proposé ainsi des « modèles » (comme il avait proposé des « modèles d'hôtels ») comme celui de Saint-Pierre de Chartreuse dont il accompagna le développement à partir de 1905¹¹. C'est Léon Auscher, un de ses membres les plus actifs, président par ailleurs de la *Commission du tourisme* de l'Automobile-Club de France, qui prit en main ce secteur dès 1905. Enfin, le Touring-Club était aidé par ses liens avec les associations « sportives » de la montagne comme le Club Alpin Français et avec les autres associations d'usagers de la route.

Politiquement, il opta résolument en faveur du ministère des travaux publics avec lequel il avait déjà des liens privilégiés et parce que le développement des transports lui paraissait l'action primordiale à mener. Il bénéficiait d'un fort soutien parlementaire qui aboutit en 1912 à la création du « *Groupe du tourisme* » à la Chambre des députés sous la présidence d'Étienne Clémentel¹².

La concrétisation de tous ces efforts peut s'illustrer par deux grandes dates, 1910 et 1913.

L'article 123 de la *Loi de finances* du 8 avril 1910 a institué, à l'issue d'un long processus de lobbying et de décision, un *Office National du Tourisme* placé sous la tutelle du ministère des travaux publics, chargé :

1° De centraliser et de mettre à la disposition du public des renseignements de toute nature concernant le tourisme sous toutes ses formes ;

2° De rechercher tous les moyens propres à développer le tourisme, de provoquer et, au besoin, de prendre toutes mesures tendant à améliorer les conditions de transport, de circulation et de séjour des touristes ».

Un *Conseil Supérieur du Tourisme* consultatif composé de 50 personnalités a été institué auprès de l'Office National du Tourisme dont les débuts furent pour le moins laborieux.

¹⁰ L'écrivain Robert de Souza, secrétaire général de l'Association pour la protection des paysages, définit ainsi de façon critique, en novembre 1904, la *Fédération du Sud-Centre* dans la revue *Le Tour de France. Guide du touriste*.

¹¹ Léon Auscher (1866-1942) fut un des principaux dirigeants du T. C. F. Secrétaire du *Comité technique* chargé des nouvelles locomotions dès 1900, il devient vice-président en 1919. Élu président en 1927, il refusera le poste. Il sera dans les années 1920-1930, le fondateur et le deuxième président de la puissante Union Nationale des Associations de Tourisme (UNAT).

¹² Étienne Clémentel (1864-1936) est député radical de 1900 à 1919, puis sénateur jusqu'en 1936. Il va s'attacher aux questions économiques dans la perspective de la guerre prochaine, en particulier au développement de l'automobile, industrie bien implantée dans le Puy-de-Dôme avec Michelin, etc. Il est ministre des colonies (janvier 1905 à mars 1906), de l'agriculture (1913), des finances (9 au 13 juin 1914). Il sera le ministre du commerce et de l'industrie pendant presque toute la Guerre (29 octobre 1915 au 20 janvier 1920) et joue à ce titre un rôle majeur quoique méconnu. Après la guerre, il sera encore ministre des finances de juin 1924 à avril 1925 et membre majeur du Sénat et président de sa commission des finances.

Le premier directeur de l'Office fut l'ingénieur des Ponts et chaussées Albert Mahieu¹³, qui était déjà une figure marquante du ministère des travaux publics. Mais, faute de moyens, l'Office national du Tourisme vivota jusqu'en 1914. Son action ne s'est déployée vraiment que dans les années 1920.

Les *États généraux du tourisme* qui s'ouvrirent le 15 octobre 1913 réunissaient la quasi totalité des associations touristiques, les parlementaires impliqués dans la promotion du tourisme, les compagnies de chemin de fer et de navigation, etc. Ils ont abouti à une véritable « *Charte nationale du Tourisme français* » fixant les moyens et les objectifs de sa promotion à l'étranger.

Le patrimoine touristique et naturel

L'action évergétique du Touring-Club pour la protection du « *patrimoine touristique national* » se situait dans la ligne de mesures remontant au Second Empire et des actions de multiples associations locales. Sa première réalisation a été, entre 1900 et 1913, la collection *Sites et Monuments de France* qui dresse l'inventaire des richesses artistiques, historiques et naturelles, soit plus de 30 volumes et un investissement de 750 000 francs.

La création de ses grands comités de protection du patrimoine et de la nature a été plus tardive. La réussite du Touring-Club dans ce domaine tenait, comme pour son action touristique, à son carac-



Dans les années 1930, le Touring-Club et l'Union nationale des associations touristiques apparaissent comme des relais de l'État. Ici, un entrefilet caractéristique concernant la Commission de Signalisation, organe quasi officiel qui tient ses assises au siège même du Touring-Club. In *Revue*, janvier 1930. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

tère d'organisation nationale capable de jouer le rôle de groupe de pression auprès du législateur en soutenant et organisant l'action des associations de protection des sites et biotopes et d'obtenir le vote d'une série de textes sur les sujets les plus divers.

Le *Comité des sites et monuments pittoresques* fut créé en 1904. Ses actions ont abouti rapidement : création des *Commissions départementales des sites et monuments naturels de caractère artistique* (Loi du 20 avril 1906), *Lois* du 27 janvier 1902 et du 20 avril 1910 interdisant l'affichage publicitaire sur les sites et autour des monuments classés et *Loi sur la protection des monuments historiques* du 31 décembre 1913.

La *Comité des pelouses et forêts* fut détaché du *Comité des sites et monuments pittoresques* en 1906. Cette commission, lointain précurseur des associations « écologiques », se préoccupait des forêts dont les multiples aspects, de protection des sols, économiques et touristiques, étaient déjà reconnus.

¹³ Albert Mahieu (1864-1943), est Secrétaire-rapporteur de la Commission extraparlamentaire sur la circulation des automobiles de 1903, Rapporteur de la Commission du Code de la route de 1909-1912, Secrétaire général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route de 1909 à 1920, puis son président de 1920 à 1943. Il est le premier « directeur des roues » en 1916. Comme Secrétaire général du ministère de 1920 à 1924, puis comme sénateur de 1924 à 1941, il a joué un rôle majeur dans l'évolution du système routier en France.

Mais, il est significatif que son intitulé commence par les « *pelouses* », biotopes spécifiques naturels ou dus à l'action pastorale et conservatoires des nombreuses espèces herbacées, qui étaient négligés à l'époque. Elle se penchait aussi sur la protection d'autres biotopes plus rares. Le Touring-Club s'attachait enfin à la protection générale des paysages les plus banals, notamment par sa lutte incessante contre l'affichage publicitaire. Il a été ainsi à l'origine des premières mesures réglementaires sur le sujet en 1914.

Pour terminer la revue des activités du Touring-Club avant 1914, notons qu'il se préoccupa de développer des activités de loisirs avec son *Comité de tourisme nautique* (1904), son *Comité hippique* (1904), son *Comité de tourisme scolaire* (1907), son *Comité de tourisme hivernal* (1908), son *Comité de tourisme aérien* (1909), son *Comité de tourisme colonial* (1909), son *Comité de tourisme gastronomique* (1910) et son *Comité de camping* (1912).

Le Touring-Club, qui atteignait 100 000 adhérents en 1906 et près de 200 000 en 1914, était donc la plus puissante des associations d'usagers de la route¹⁴. Malgré sa participation à l'évolution réglementaire (lutte contre la taxation des vélocipèdes en 1893, *circulaire* du 22 février 1896 sur la circulation des vélocipèdes, *décret* du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles, participation à la *Commission chargée de l'élaboration du Code de la route* de 1909, lutte contre une répression très fréquente – plus de 1,5 contravention par automobile et par an –, lutte contre les

réglementations locales abusives et les « *villes mendiantes* » qui imposent des taxes illégales), le Touring-Club – pas plus que les Automobile-Clubs d'ailleurs – ne satisfaisaient vraiment les automobilistes qui adhèrent nombreux à la *Ligue des chauffeurs* créée en 1904 et active jusqu'en 1914, plus mordante sur leur protection juridique.

L'entre-deux-guerres : une association « para-étatique »

Dans les années 1920, le Touring-Club accéda à un statut « para-étatique » informel, dans les domaines de l'activité touristique et des services aux usagers de la route.

En 1915, il entendit relancer le tourisme, frappé par la guerre, et créa un *Comité de propagande touristique* à l'étranger qui entreprit des actions auprès de la clientèle anglo-saxonne et sud-américaine sous la forme de campagnes de presse, d'articles, de conférences et de diffusion de brochures. Le Comité, réorganisé en 1916 et présidé par Marcel Sembat, ministre des travaux publics, était pratiquement étatisé. À la fin de 1917, les services du Comité furent intégrés à l'Office National du Tourisme qui venait d'être réorganisé.

La France menait aussi une « *croisade patriotique* »¹⁵ dans le secteur touristique à laquelle le Touring-Club participait activement : envoi de colis aux soldats,

services offerts aux permissionnaires américains, « *francisation* » de l'industrie hôtelière dont une bonne partie était aux mains de capitaux austro-allemands.

Durant la guerre, l'État développa et organisa l'enseignement hôtelier avec l'aide du Touring-Club et des associations concernées, syndicats hôteliers et syndicats d'initiative.

Une réorganisation de l'*Office National du Tourisme* lui donna plus de moyens et établit un partenariat solide entre l'État et les associations. Il était accompagné par de puissants *Groupes parlementaires du tourisme* à la Chambre et au Sénat. Cela va lui permettre de relancer et de développer le tourisme durant toutes les années 20 et de compléter les instances existantes, notamment avec la création de l'*Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative* (UFSI), de la *Confédération Nationale du Tourisme français* (CNT), créée en 1922.

La crise internationale des années 30 affecta évidemment le tourisme et entraîna la création d'un « *ministère du tourisme* » entre 1930 et 1934 (sous de dénominations diverses). La recherche de solutions a été marquée par les *États Généraux du Tourisme* de 1933 et les nouvelles dispositions du *Décret-loi* du 25 juillet 1935 sur l'organisation du secteur.

¹⁴ En 1914, la France compte 3,5 millions de bicyclettes et cycles divers, 35 000 motocycles et motocyclettes et 140 000 automobiles, utilitaires compris, pour 39 millions d'habitants.

¹⁵ L'expression est de Bertrand Larique, thèse citée, qui développe ces actions pages 319 e. s.

Le Touring-Club participait activement à ces réflexions en tant qu'association la plus nombreuse et la moins sectorielle, mais ne jouait plus un rôle essentiel.

Le Touring-Club poursuivait ses actions dans le domaine du tourisme.

La création de l'*Union Nationale des Associations de Tourisme* (UNAT) en juin 1920 par le Touring-Club, l'Automobile-Club de France, le Club Alpin Français et la Ligue maritime française, inaugura une nouvelle phase du développement associatif dans le domaine touristique. Le Touring-Club amenait évidemment la majorité des adhérents. Rejoints par de nombreuses autres associations sportives, automobiles et de tourisme, l'UNAT comptait 500 000 adhérents en 1926 et 1 400 000 en 1938.

Le premier président de l'UNAT fut Georges Famechon, ancien fonctionnaire du ministère de l'agriculture et un des dirigeants du Touring-Club depuis 1910, qui était directeur de l'Office National du Tourisme depuis 1917. Léon Auscher lui succéda à la tête de l'UNAT de 1926 jusqu'en 1942. L'UNAT et l'Office National du Tourisme étaient alors dirigés en fait par des membres du Touring-Club comme Auscher ou Edmond Chaix.

Après 1945, le Touring Club et l'UNAT furent beaucoup moins entendus dans les sphères administratives du tourisme qui s'étaient renforcées.

L'UNAT jouait un rôle fondamental dans le domaine purement touristique (coordination des associations, défense des touristes, rôle consultatif auprès de l'État).

Elle était l'une des trois composantes, avec l'*Union du Tourisme Officiel* (UTO) et l'*Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative* (UFSI), de la *Confédération Nationale du Tourisme français* (CNT), créée en 1922 sur l'initiative de l'Office National du Tourisme.

Dans le domaine routier, l'UNAT devint un prestataire de services de l'État. Elle était chargée à partir de 1924 du service des examens pour l'obtention du permis de conduire, de la formation des inspecteurs et de la tenue du répertoire général des permis. En 1926, on lui confia l'organisation et le contrôle de la distribution d'essence. L'UNAT poursuivait, avec l'aide du Touring-Club, l'équipement des routes en poste de secours et en postes téléphoniques. C'est Léon Auscher qui présidait la *Commission de signalisation* mise en place le 31 janvier 1928, organisme para-étatique qui a défini la signalisation actuelle.

Dans le domaine de la protection du «*patrimoine touristique national*», le Touring-Club continuait à œuvrer et a été un des principaux acteurs du vote de la Loi du 2 mai 1930 renouvelant la Loi de 1913. Elle facilite la protection des sites en instituant un classement avec ou sans l'accord du propriétaire des lieux. Elle étend les protections de la Loi de 1913 à des sites historiques ne comportant pas de bâtiments, comme un champ de bataille par exemple, à des lieux de légendes comme la forêt de Brocéliande ou à des paysages «*typiques*». Cependant, le rôle du Touring-Club, tout en restant important, a été plus effacé que dans la période précédente.

Le Touring-Club n'était pas seulement actif au service de l'État à travers l'UNAT. Il continuait son œuvre évergétique dans le domaine routier (routes touristiques, améliorations des chaussées, signalisation) et dans celui du développement des loisirs (il recevait notamment avec le Club Alpin Français des subventions pour l'équipement de la montagne).

En tant qu'association d'usagers, le Touring-Club reconstitua son effectif d'avant-guerre de 200 000 sociétaires dès 1926. Les adhésions stagnèrent (230 000 adhérents en 1935), puis reprirent pour atteindre 411 698 adhérents le 11 août 1939¹⁶.

Il était cependant moins pugnace qu'avant 1914 en faveur des usagers de l'automobile.

Il participa mollement aux vains efforts d'un groupe de parlementaires¹⁷ en faveur de la création d'un *Office National des Routes* doté d'un budget autonome. En 1920, il lança ainsi une pétition qui recueillit 50 000 signatures d'usagers et l'avis favorable de 60 Conseils généraux et de la quasi-totalité des Chambres de commerce ; il était soutenu par toutes les

¹⁶ En 1939, la France compte 8,9 millions de bicyclettes, 500 000 motocyclettes, 1,9 million d'automobiles particulières et 500 000 utilitaires.

¹⁷ Ce groupe est piloté par le député Yves Le Trocquer, député et ministre des Travaux publics de janvier 1920 à juin 1924 et Albert Mahieu, secrétaire général du ministère de 1920 à 1924, puis sénateur après 1924. Il comprend entre autres Antoine Borrel, président du puissant Groupe du tourisme à la Chambre de 1920 à 1931, et Étienne Clémentel, le créateur du Groupe en 1912, ministre des Finances en 1924-1925.

associations automobiles et touristiques ainsi que par l'industrie automobile. Toutefois, il abandonna sans remord ces parlementaires lors du dépôt du *projet de loi* le 21 juin 1926, suivant ainsi les autres associations et l'industrie automobile soudain opposées à la taxation spécifique destinée au budget de l'Office¹⁸.

Il s'investit aussi notamment à travers de petites associations fondées par certains de ses membres et dédiées à l'éducation à la sécurité routière des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes.

Le Touring-Club se tint totalement à l'écart de la lutte contre la *Coordination des transports* qui se mit en place lors de la crise de 1930 pour la sauvegarde du transport de marchandises par le chemin de fer¹⁹. Cette absence était certainement un des effets de ses liens avec l'État à travers l'UNAT et ses diverses prestations subventionnées.

Le principal résultat avant 1939 de la lutte contre la Coordination des transports a été la constitution, le 8 février 1935, sur une initiative de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles, de l'*Union routière de France* qui regroupe tous les professionnels de la route : travaux publics routiers, constructeurs automobiles, transporteurs routiers, pétroliers et assurances. Le Touring-Club, comme les Automobile-Clubs, y adhèrent mais n'y ont jamais joué un rôle effectif. Or, l'Union routière sera, après la guerre, l'adversaire inavoué des associations d'usagers de la route et un de leurs fossoyeurs.

L'apparition du « *Tourisme populaire* » avec la *loi sur les congés payés* de

1936 fut saluée par le Touring-Club qui estimait qu'il « *peut légitimement se flatter d'y être pour quelque chose et le moins que [l'on] puisse dire c'est qu'il s'est ainsi moralement qualifié pour [en] étudier aujourd'hui les conditions d'application*²⁰ ». L'attrait du tourisme populaire sur le Touring-Club, combiné à sa future stagnation en tant qu'association d'usagers de la route, sera un deuxième facteur de sa disparition.

De 1945 à la disparition du Touring-Club

Après 1945, le Touring-Club n'exerçait pratiquement plus d'actions de type évergétique et se recentrait sur la fonction d'association d'usagers de la route, tout en proposant à ses sociétaires de précieuses informations sur le tourisme et des activités sportives et touristiques traditionnelles.

La malheureuse décision de développer, en 1972, ses prestations touristiques dans le domaine international a causé sa perte.

L'échec de la création d'une « association de masse » d'usagers de la route (1945-1972)

En 1950, les associations automobiles paraissaient florissantes, avec 322 405 adhérents en métropole pour les Automobile-Clubs, plus de 350 000 pour

le Touring-Club, auxquels s'ajoutaient les 100 000 adhérents de l'Union des Véhicules de Transport Privé et ceux de diverses petites associations. Soit près d'un adhérent pour trois véhicules.

Le parc automobile d'avant-guerre ne fut reconstitué qu'en 1952. La France entraînait enfin dans l'ère de l'automobile de masse qui existait en Amérique depuis 30 ans.

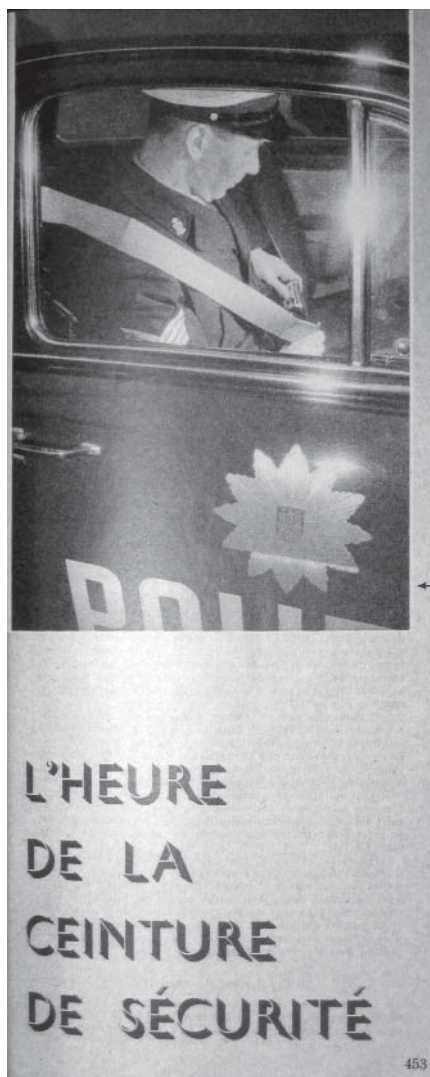
En 1953, André Defert, nouveau président du Touring-Club qui fêtait ses 500 000 sociétaires, annonça le lancement d'un « *service de secours routier* » sur le modèle de celui qui est à la base de l'extension de l'*Automobile Association anglaise*, qui compte déjà 1 500 000 membres, et de ceux dispensés par l'*American Automobile Association* (AAA) ou les associations suisse (1937), belge (1948) et hollandaise²¹. Il ne faisait que constater que les Automobile-Clubs, dont la Fédération battait de l'aile, n'avaient pas su se saisir de cette question et se proposait donc de prendre l'initiative.

¹⁸ Ironiquement, lesdites taxes seront quand même votées par le Parlement et tomberont dans le budget général !

¹⁹ Sa *Revue* ne publiera ainsi en 1930 (page 303) qu'un unique article sur le sujet écrit par Raoul Dautry, le maître d'œuvre de la mise en place de la Coordination.

²⁰ Léon Auscher, *Vacances pour tous, vacances en toutes saisons*, in *Revue du Touring-Club*, août 1936, p. 245.

²¹ *Revue du Touring-Club*, octobre 1953, pages 339-340, éditorial du président André Defert. Ce texte est prémoniteur des difficultés à venir, même si Defert les recense sans en mesurer toute l'ampleur. André Defert (1885-1963), fils du 2^e président Henry Defert, est avocat au Conseil d'État. Il remplace Henry Gasquet à la tête du Touring-Club de 1952 à 1963. Il est aussi président de l'UNAT.



Le Touring-Club prône la ceinture de sécurité dès 1957. Il faudra attendre 1979 pour que son utilisation soit obligatoire partout aux places avant des voitures de tourisme. Ici un des nombreux articles de François Toché, rédacteur en chef adjoint de la *Revue* en juin 1961. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

Le Touring-Club offrait depuis longtemps de nombreux services : il proposait des assurances automobiles ; il était à la tête de l'UNAT qui faisait passer les examens du permis de conduire ; il éditait des guides ; il délivrait des passeports, des documents douaniers et des « *livrets d'entraide internationale de l'Association Internationale du Tourisme* ». Il mit en place un service de renseignements par téléphone sur l'état des routes en collaboration avec la Gendarmerie en 1954. En octobre 1955, il créa un réseau de stations de contrôle, l'*Association professionnelle pour le contrôle technique automobile* (A. C. T. A.), en collaboration avec la *Chambre syndicale nationale du commerce et de la réparation automobile* (CSNCRA).

Le nouveau service à créer devait être une organisation de dépannage des « automobilistes en difficulté » qui pouvait éventuellement porter secours aux blessés. Elle comprendrait un réseau de postes d'appel à des centraux pouvant mobiliser des garagistes agréés et des voitures de patrouille.

La première étape commença dès l'été 1953, avec la création du *Secours Routier Français*, service « gratuit » dans la vieille tradition évergétiste du Touring-Club, qui s'occupait d'installer des postes d'appel, d'en diffuser des cartes de localisation et de fournir à la Gendarmerie des véhicules pour démultiplier ses « patrouilles motocyclistes » créées dans les années 1930. Ce n'est pourtant pas l'option des Secours routiers étrangers existants, tous payants. Cette décision semble avoir été très influencée par Marc Eyrolles²²,

vice-président spécialement chargé de l'opération. Celle-ci fut rejointe en 1954 par le ministère de l'intérieur et ses CRS, puis par divers ministères, l'Union routière, le CSNCRA et la *Prévention Routière*. Le *Comité national du Secours Routier Français*, mis en place pour diriger le système, l'orienta alors préférentiellement vers le secours aux blessés au détriment du dépannage qui était le service principal initialement prévu.

En 1964, le nouveau président Marc Eyrolles se mit en devoir de créer « *Touring-Secours France* » – dit « *T.S.F.* » – service « payant » de dépannage, selon le modèle des secours routiers étrangers, avec des accords avec un réseau de garagistes, ses lieux d'appel et ses propres patrouilles munies de liaisons radio. Il débuta dans la Seine en février 1965, gagna la Seine-et-Oise en juillet 1965, les autoroutes en avril 1966, Le Havre, Amiens et Lyon en 1969, Lille et Strasbourg, Marseille, Rouen, Grenoble, Saint-Étienne, Mulhouse, Dijon, Bordeaux, Nantes, Toulouse et Tours en 1970, et à Nancy et Colmar en 1971. En janvier 1971, Eyrolles annonçait que le Touring-Secours France comptait « *près de 100 000 adhérents* ».

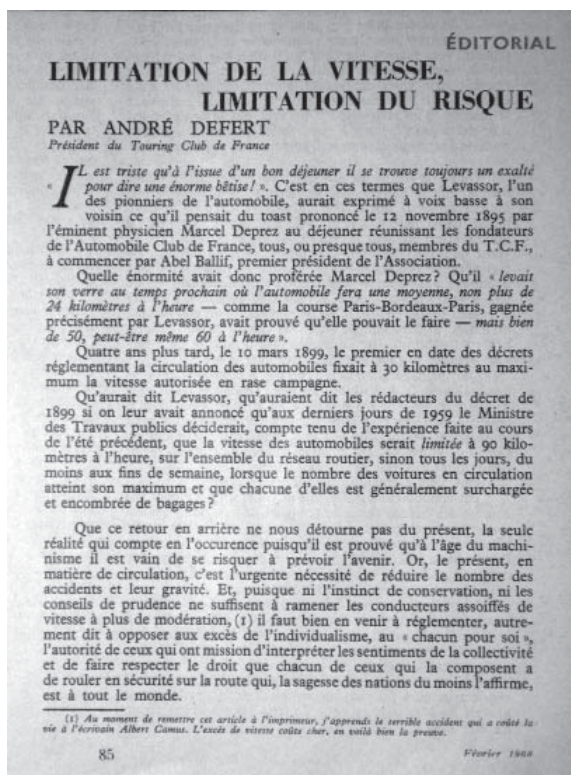
²² Marc Eyrolles (1909-2006), vice-président depuis 1953, succède à André Defert fin 1963. Il est l'héritier et dirigeant de la maison d'édition Eyrolles, spécialiste des travaux publics et du bâtiment, qui gère aussi et l'École spéciale des travaux publics créée en 1898 et héberge l'École nationale des travaux publics de l'État créée en 1954 ; à ces divers titres, il est très dépendant de l'État. Il accumula les titres associatifs dans les milieux automobilistes, touristiques, patronaux et dans ceux de la coopération africaine. Il démissionnera en juillet 1980, en pleine débâcle du Touring-Club.

Hélas, il était trop tard ! Le Touring-Secours France plafonna à 135 000 en septembre 1973 et en septembre 1974, alors qu'il y avait 725 000 et 1 400 000 adhérents aux Touring-Secours belges et hollandais et plusieurs millions en Allemagne de l'Ouest. Le Touring-Secours France déclina alors et mourut avec le Touring-Club en 1983.

Le tournant vers la « vente de produits touristiques » et la mort du Touring-Club (1972-1983)

La barre de 500 000 adhérents – dont 90 % d'automobilistes –, fut atteinte en août 1953 par le Touring-Club, et celle des 600 000 en 1960, nombre qui n'a toujours pas augmenté en 1967. Malgré la campagne de recrutement lancée en 1968, ses effectifs tombèrent à 530 000 au milieu des années 1970. Cette stagnation était évidemment due à l'impuissance du Touring-Club (et des Automobile-Clubs) à recruter parmi les catégories plus populaires qui accédaient à l'automobile et qui n'étaient guère intéressées par les activités traditionnelles.

Aussi, en 1972, le Touring-Club se lança-t-il dans une politique de commercialisation à outrance de « circuits » et de « séjours de loisirs » dont le poste passa de 7 % des recettes sur l'exercice 1971-1972 à 40 % en 1972-1973, tandis que son chiffre d'affaire total faisait un bond de 52,4 à 96,4 millions de francs. En fait, il s'agissait surtout de « séjours » à l'étranger.



Le Touring-Club s'oppose au lobby automobile dès 1960 en prenant parti pour la limitation de vitesse. Éditorial du Président Defert. In *Revue* de février 1961. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

Les raisons de cette nouvelle orientation n'apparaissent pas clairement dans la *Revue* où le discours des dirigeants reste vague, prônant à partir de 1968²³ un prétendu « retour aux sources » et reste muet sur les éléments de stratégie – commerciale ? – qui sous-tendent l'extension massive des activités du Touring-Club dans la vente de produits touristiques.

La période était particulièrement mal choisie : les séjours et voyages de vacances à l'étranger connaissaient une crise au début des années 1970 ; c'est ainsi que le *Club Méditerranée* frôla la faillite en 1974.

Les déficits apparus dès l'exercice 1972-1973 furent couverts par des emprunts à court terme, puis par des ventes d'actifs. Après le désastreux exercice 1978-1979 où le chiffre d'affaires culmina à 181 millions de francs, l'activité de « voyages » se réduisit brutalement sur l'exercice suivant où le chiffre d'affaire fut ramené à 127 millions de francs. Les charges de cette réduction d'activité (licenciements,

²³ Marc Eyrolles, président du Touring-Club depuis 1964, propose ainsi en février 1968 dans un éditorial de la *Revue* intitulé « Retour aux sources », de revenir à « la mission première du Club [...] l'intérêt public [...] La civilisation des loisirs doit être nourrie de beauté ».

etc.) étaient trop lourdes pour l'association dont les actifs avaient fondu et dont les effectifs diminuaient toujours.

En mai 1981, il n'y avait plus que 300 548 sociétaires et le déficit de l'exercice 1979-1980 représentait 25 % des charges d'exploitation. Eyrolles démissionna en décembre 1980 et son remplaçant, le banquier Yves Malécot, en mai 1981. Mis sous administration judiciaire le 1^{er} juin 1981, le Touring-Club fut mis en liquidation fin 1983. Le ministère de

l'Équipement se désintéressa du sort de ses activités en tant qu'association d'usagers de la route, laissant les services du tourisme régler le devenir de ses biens touristiques.

Le Touring-Club, après avoir tenté de pallier – mais trop tard – la défaillance des Automobile-Clubs à créer une association de masse dans les années 1950, est mort d'avoir tenté de devenir brutalement une grande organisation des loisirs organisés.

Conclusion

La non-représentation des automobilistes en France

La France est donc privée d'une grande organisation des usagers de l'automobile. Il ne saurait être question de fixer ici les responsabilités de cet échec.

Les dirigeants du Touring-Club en eurent évidemment leur part. Ils ne surent pas choisir entre la fonction d'association d'automobilistes usagers de la route et celle d'association touristique qui n'était plus de mise dès les années 1950. Quant à son rôle évergétique, ce n'était qu'un fantôme qui n'apparaissait plus que dans sa *Revue*.

Pour un nominaliste, le nom de l'association même, qui évoquait le « tourisme », fut peut-être ce qui les empêcha de faire ce choix. De fait, toutes les grandes associations nationales étrangères actuelles comportent le mot « automobile » dans leur dénomination.

L'association avait toujours été très centralisée et ses derniers présidents, André Defert, élu à 67 ans en 1952, et Eyrolles, chef d'entreprise surchargé, n'étaient sans doute pas les mieux à même de trancher. Ce dernier causa finalement la chute de l'association par son choix hasardeux de développer la vente de voyages et séjours de loisirs en 1972.

Ce que l'on peut dire est que le Touring-Club avait eu seul le courage de tenter l'aventure de l'association de masse. Il semble que les grands Automobile-Clubs



Un dépannage Place de la Concorde par une des voitures de Touring-Secours France. In *Revue*, juillet-août 1965. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

étrangers durent tous leur réussite à la mise en place des services d'assistance « payants » dans une « fenêtre » de l'évolution des taux de motorisation située vers 50 voitures pour 1 000 habitants qui fut atteinte en France dès le début des années 1950. Le *Secours Routier Français* gratuit de 1953 ne répondait pas à ce schéma. En 1963, lors du lancement de *Touring Service*, le taux de motorisation français atteignait déjà le triple.

Le particularisme forcené des Automobile-Clubs français fit qu'ils ne tentèrent jamais de créer une puissante fédération nationale qui eut pu offrir des services sur tout le territoire,

notamment le dépannage, et connaître la réussite des Automobile-Clubs nationaux étrangers. Ils ne virent certainement pas d'un bon œil la tentative du Touring-Club.

Leur audience plafonna à 450 000 inscrits vers 1970. En juin 1979, inquiets du déclin de leurs effectifs, certains Clubs ont créé l'*Association Française des Automobilistes* (AFA), vite rejointe par la totalité des Automobile-Clubs, ce qui entraîna la dissolution de la vieille et décriée *Fédération Française des Clubs Automobiles* (FFCA). Mais, dès 1980, l'Association Française des Automobilistes

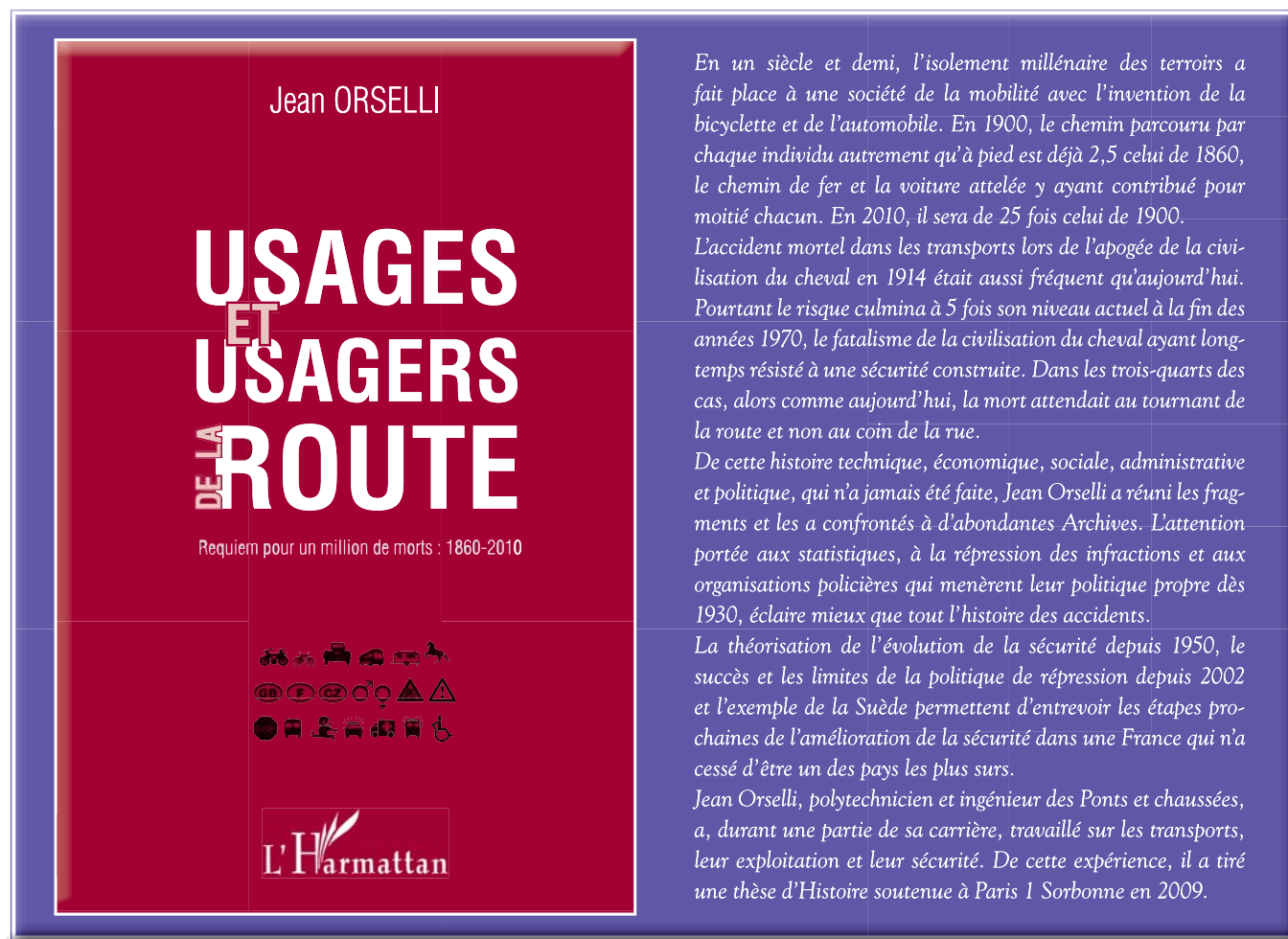
éclata avec le départ de l'Automobile-Club de l'Ouest. Aujourd'hui, leur audience totale serait de l'ordre de 250 000 adhérents.

L'*Union routière* eut certainement une grande part de responsabilité. Elle créa en 1949 sa propre association nationale d'automobilistes, la *Prévention Routière*, dirigée jusqu'en 1974, sous des titres divers, par son propre président, Georges Gallienne. Très liée à l'Administration d'État, bénéficiant de ses subventions et du soutien des Assurances en grande partie nationalisées, la Prévention Routière a mené la politique des transporteurs routiers, des constructeurs automobiles et des assureurs qui dirigeaient l'Union routière.

Le Touring-Club, qui prit parti dès 1957 pour la ceinture de sécurité et dès 1960 pour la limitation de vitesse en rase campagne – toutes deux honnies, à l'époque, par les constructeurs automobiles –, et qui propose avec Touring-Secours France un service de dépannage que les Assurances prétendaient offrir à leurs clients, ne pouvait apparaître que comme un adversaire à abattre à l'*Union routière*. Il est significatif que la Prévention Routière se soit opposée jusqu'au début des années 1970 à la ceinture de sécurité et à la limitation de vitesses sur route. Quant à l'Administration, elle ne fut pas tendre envers le Touring-Club dans les années 1960, années cruciales pour l'insécurité routière, qui virent aussi le début du déclin des associations d'usagers de la route. En 1971, l'UNAT, après des attaques répétées, perdit son activité de délivrance des permis de conduire, transférée à un établissement



Le Touring-Club se lance dans la commercialisation de circuits et séjours de vacances à partir de 1971. Ce sera sa perte. In *Revue* 1972. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris



Note de l'éditeur L'Harmattan

public à caractère administratif, le SNEPC (*Service national des examens du permis de conduire*).

Il est emblématique de la défiance – voire de l'animosité – de l'Administration envers les associations automobiles que le Touring-Club et les Automobile-Clubs aient été les grands « exclus » de la *Table Ronde de la sécurité routière* de 1969-

1970 où trônaient les cinq présidents de l'Union routière, de la Prévention Routière, de la Chambre syndicale du pétrole, des Assurances Générales de France et de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles...

La morale – s'il y en a une – de cette histoire est que la France, qui avait inventé la première association d'usagers de

En un siècle et demi, l'isolement millénaire des terroirs a fait place à une société de la mobilité avec l'invention de la bicyclette et de l'automobile. En 1900, le chemin parcouru par chaque individu autrement qu'à pied est déjà 2,5 celui de 1860, le chemin de fer et la voiture attelée y ayant contribué pour moitié chacun. En 2010, il sera de 25 fois celui de 1900.

L'accident mortel dans les transports lors de l'apogée de la civilisation du cheval en 1914 était aussi fréquent qu'aujourd'hui. Pourtant le risque culmina à 5 fois son niveau actuel à la fin des années 1970, le fatalisme de la civilisation du cheval ayant longtemps résisté à une sécurité construite. Dans les trois-quarts des cas, alors comme aujourd'hui, la mort attendait au tournant de la route et non au coin de la rue.

De cette histoire technique, économique, sociale, administrative et politique, qui n'a jamais été faite, Jean Orselli a réuni les fragments et les a confrontés à d'abondantes Archives. L'attention portée aux statistiques, à la répression des infractions et aux organisations policières qui menèrent leur politique propre dès 1930, éclaire mieux que tout l'histoire des accidents.

La théorisation de l'évolution de la sécurité depuis 1950, le succès et les limites de la politique de répression depuis 2002 et l'exemple de la Suède permettent d'entrevoir les étapes prochaines de l'amélioration de la sécurité dans une France qui n'a cessé d'être un des pays les plus surs.

Jean Orselli, polytechnicien et ingénieur des Ponts et chaussées, a, durant une partie de sa carrière, travaillé sur les transports, leur exploitation et leur sécurité. De cette expérience, il a tiré une thèse d'Histoire soutenue à Paris 1 Sorbonne en 2009.

l'automobile, est aujourd'hui la plus dépourvue dans ce domaine de tous les grands pays industrialisés. Les automobilistes ne peuvent plus s'y faire entendre, mais ceci est une autre histoire. ★

Le département de la Seine et son service des Ponts et Chaussées de 1853 à 1966

par **Jean-Paul Lacaze**, ingénieur général honoraire

Dans la géographie administrative de la France, le département de la Seine a occupé une place exceptionnelle par sa forte population concentrée sur une surface limitée à 0,3 % du territoire national. Son histoire est donc originale et fortement liée au destin national de Paris. Chaque année, des dizaines d'ouvrages savants précisent les moindres détails de l'histoire de Paris ; toutefois l'interrogation des moteurs de recherche internet ne cite aucune thèse sur l'histoire du département et un seul livre publié, un annuaire statistique concernant l'année... 1842 !

Un article ne peut suffire à combler ce vide. J'aimerais qu'il retienne l'attention de chercheurs qualifiés, car les archives restent à explorer par des travaux origi-

naux. Je me contenterai ici d'une introduction pour situer l'importance du sujet et mettre l'accent sur le rôle du service des Ponts et Chaussées.

Elle porte sur les trois étapes qui me paraissent les plus importantes, à savoir :

- ★ la mise en place d'une administration départementale moderne par Haussmann ;
- ★ l'œuvre pragmatique du Conseil général de la Seine entre les deux guerres ;
- ★ l'ouverture à l'urbanisme du service des Ponts et Chaussées de la Seine entre 1960 et 1965.

Les sources disponibles ne sont nombreuses que pour la première étape. Le souvenir d'Haussmann reste obscurci par nombre de calomnies mensongères

dont il a été l'objet de la part des ennemis de Napoléon III. L'ouverture récente de fonds d'archives privées a permis de préciser son rôle et de mieux analyser ses *Mémoires*, un plaidoyer *pro domo* tardif, mais aussi une source essentielle par la précision des données, ce qui compense en partie la disparition des archives municipales dans le grand incendie de l'Hôtel de ville sous la Commune. La nouvelle édition de ses *Mémoires*, complétée par une introduction générale de Françoise Choay, reste une référence incontournable (2^e et 3^e parties, pp. 433 à 1123, Le Seuil, 2000). Il est utile de compléter ce plaidoyer par des lectures critiques, par exemple « *Haussmann au crible* » de Nicolas Chaudin (éditions des Syrtes, 2000).

Sur la seconde étape, je m'appuie sur l'article d'Alain Cottureau, « *L'apparition de l'urbanisme comme action collective : l'agglomération parisienne au début du XX^e siècle* » publié dans la revue de *Sociologie du travail*¹. La dernière étape repose sur mes souvenirs personnels issus de mon affectation au service des Ponts et Chaussées de la Seine de 1960 à 1965.

Haussmann et les administrations territoriales

En 1853, le baron préfet se voit confier par Napoléon III le grand projet de modernisation de la capitale. Il lui remet un plan dessiné de sa main qui restera,



Avenue de l'Opéra – Chantier de la Butte du Moulin et de la rue Saint-Roch. Photographes Marville, Charles - ©École des Ponts ParisTech

sous verre, sur le bureau d'Hausmann². Ce plan précise les principales percées à réaliser. Cette méthode des percées n'est pas une innovation : le préfet Rambuteau l'a utilisée pour la rue qui porte son nom, et de nombreuses villes de province y avaient déjà fait appel pour aérer leurs centres. Ce qui est novateur, c'est l'ampleur et la cohérence d'un projet qui s'étend bien au-delà des limites de la ville sur la zone peu construite située entre l'enceinte des fermiers généraux, qui subsiste comme barrière d'octroi, et les fortifications de Thiers.

La mise en œuvre d'un tel projet implique un changement radical du rythme et du coût des travaux. Pour des raisons d'efficacité et pour s'assurer d'en référer directement à l'Empereur, Hausmann

entend court-circuiter les ministères en maîtrisant seul le dispositif d'action. En toute immodestie, il se veut « plus puissant qu'un ministre ». La Constitution de l'époque lui en donne les moyens. En tant que préfet, il détient le pouvoir exécutif dans le département et dans la ville. Les membres du Conseil général et du Conseil municipal de Paris sont nommés par le gouvernement, et suivront docilement. Il agit donc dans ce cadre.

Une anecdote illustre ce principe général. L'avenue de l'Impératrice, l'avenue Foch d'aujourd'hui, est une réalisation splendide basée sur la transition entre le paysagisme à l'anglaise du bois de Boulogne et la rigueur de l'urbanisme d'ilots compacts de la capitale. L'acte de naissance administratif de la plus belle

avenue de Paris (bien plus élégante, soit dit entre nous, que les Champs-Élysées !) est une délibération du Conseil général de la Seine décidant « la rectification du chemin départemental allant de la barrière de l'Étoile au pont de Suresnes ». Car l'extension du territoire de la ville n'est pas encore effectuée lors du lancement des travaux.

Les effectifs des deux administrations, celle du département et celle de la ville, sont beaucoup trop réduits par rapport à l'ampleur de la tâche. Hausmann se montre un administrateur en avance sur son temps en les réorganisant complètement et en multipliant les innovations. Il instaure le permis de construire comme règlement municipal, un siècle avant que l'État ne généralise cette procédure. Il crée un corps d'architectes voyers pour contrôler le respect des règles d'urbanisme rigoureuses fondées sur un principe de régularisation du tissu urbain. En annexe de ses *Mémoires*, sept pages d'organigrammes donnent le détail de cette double administration, départementale et communale.

Hausmann apprécie particulièrement le concours des ingénieurs du corps des Ponts. Dans ses postes précédents, il a repéré les compétences d'Alphand et de

¹ Alain Cottureau étudie les rapports de force et d'influence entre les administrations centrales et les élus locaux de Paris et de la Seine dans un long article publié en deux parties par la revue de *Sociologie du travail* (n° IV 1969 et IV 1970).

² L'original, détruit dans l'incendie de 1871, a pu être reconstitué grâce à une copie remise par Napoléon III au roi de Prusse lors d'une visite de ce dernier à Paris.

Belgrand qu'il fait venir à Paris³. Ils ont été des maîtres d'œuvre de grand talent, le premier pour les aménagements paysagers et le second pour les réseaux d'adduction d'eau et d'égouts. Le nombre total d'ingénieurs du corps en poste dans ces deux administrations passe de 15 en 1850 à 36 en 1856. Haussmann, comme beaucoup de grands patrons, est à la fois exigeant et fidèlement attaché à ses collaborateurs dont il énumère tous les noms dans ses *Mémoires*. Il n'hésite pas à les convoquer à une réunion de travail à 23 heures où il arrive en grand uniforme chamarré au sortir d'une réception officielle. Il épluche tous les mémoires techniques qui lui sont soumis et taquine ses ingénieurs en leur disant qu'ils n'ont pas de chance d'être sous les ordres d'un préfet « qui sait les mathématiques ».

La lecture des mémoires des principaux acteurs de l'haussmannisation de Paris rend compte d'une identité de vue sans réserve, d'une cohérence dans l'action, gage d'efficacité. Après la révocation d'Haussmann par Émile Ollivier – une bien médiocre vengeance politicienne⁴ – les deux administrations territoriales ont à cœur de devenir les gardiens de la doctrine. Alphand et Belgrand ont continué à jouer des rôles essentiels jusqu'à la fin du siècle. Deux exemples témoignent de cette volonté collective de continuité.

Le schéma d'ensemble des percées est poursuivi sans changement mais de manière plus progressive. La section centrale du boulevard Haussmann n'a été percée qu'en 1927, et l'ultime maillon, la percée de l'avenue Paul Doumer entre

le Trocadéro et la Muette, en 1933. Ce schéma a inspiré Bienvenüe pour le tracé du réseau du métro. La superposition des deux schémas donne une lisibilité exceptionnelle à la géographie urbaine de Paris.

L'image urbaine si cohérente de Paris résulte, pour l'essentiel, du fait que l'administration applique durablement les principes de la « régularisation » voulue par Haussmann : construction à l'alignement pour former des îlots compacts de hauteur constante ; balcons filants au 2^e et 5^e étages, matériaux imposés. Une évolution s'est produite cependant. À cette époque, la construction d'immeubles de logement s'opère, de manière pratiquement exclusive, par des investissements de familles bourgeoises enrichies. Les « beaux immeubles » sont des biens de familles. La tradition veut que les occupants soient en même temps propriétaires et locataires : propriétaires indivis d'un patrimoine collectif, et locataires du logement qu'ils occupent. Cette bourgeoisie est férue d'ostentation et multiplie les signes extérieurs de richesse : vêtements, bijoux, meubles, œuvres d'art, etc. La trop grande rigueur de la façade haussmannienne ne leur convient pas, car elle ne permet pas de multiplier de tels signes. Petit à petit, l'administration dessère le carcan, en autorisant des variations comme les oriels⁵. Elle stimule la créativité architecturale par des concours de façades et permet à Paris de jouer un rôle marquant dans cet âge d'or des beaux immeubles qui concerne toutes les grandes villes européennes dans les décennies précédant la guerre de 1914.

Le département de la Seine sous la troisième République

La fin puis la chute du Second Empire marquent un tournant pour les missions des ingénieurs en charge des réseaux de voirie en raison du rôle accru dévolu aux Conseils généraux. Sur cette évolution, nous disposons d'une étude détaillée avec le livre de Jean-Claude Thoenig⁶, « *L'administration des routes et le pouvoir départemental, vie et mort de la vicinalité* ».

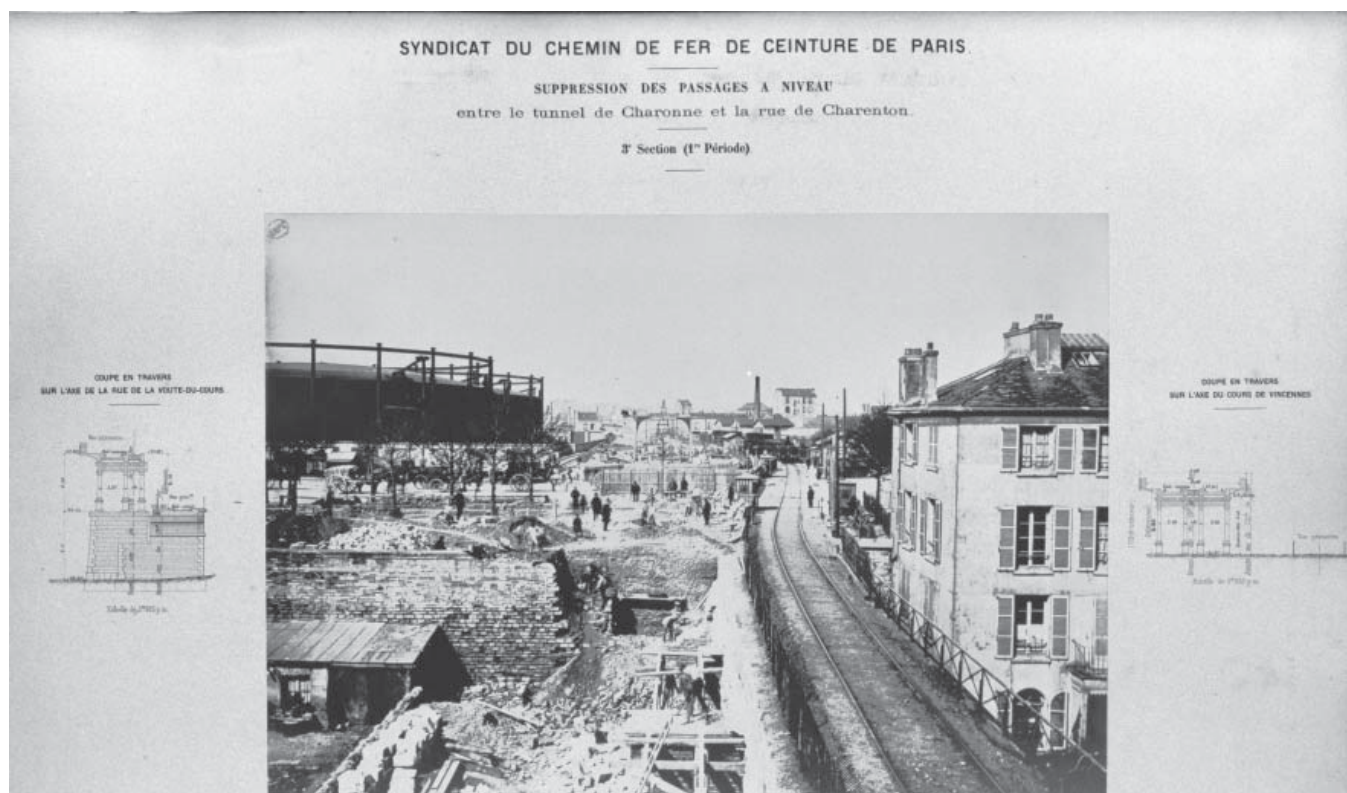
L'intervention des départements dans le domaine routier se prépare sous le Second Empire avec la loi du 18 juillet 1866. Elle se renforce et s'organise, avec la loi du 10 août 1871. Sans attendre que le débat constitutionnel opposant

³ Cf les notices sur ces deux personnalités que j'ai rédigées dans « *250 ans de l'École des Ponts en cent portraits* », ouvrage collectif, sous la direction Guy Coronio, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussée, 1997.

⁴ Les deux hommes s'étaient rencontrés dans le Var, l'un comme préfet et l'autre comme député républicain opposé à l'Empire. Ollivier participa activement à la tentative d'insurrection qui suivit l'élection présidentielle de 1850 et qui fut rapidement maîtrisée par l'énergique préfet.

⁵ *bow-window* en français.

⁶ Éditions Cujas, 1980. Sociologue des organisations, JC Thoenig a notamment suivi de près la création du ministère de l'Équipement en 1965 et la fusion des services responsables, d'une part, des travaux publics et, d'autre part, de l'urbanisme et de la construction.



Viaducs de la rue de la Voûte-du-Cours et du cours de Vincennes – Vue prise de la voie en construction pendant la démolition du viaduc en maçonnerie de la rue de la Voûte-du-Cours – 1^{er} mai 1888. Syndicat du chemin de fer de ceinture de Paris. Suppression des passages à niveau entre le tunnel de Charonne et la rue de Charenton. Photographie(s) Broise, Albert Auteur(s) Ocagne, Maurice d'(aut.) ©École des Ponts ParisTech

républicains, légitimistes et orléanistes soit tranché par l'amendement Wallon de 1875, le principe d'une large décentralisation s'impose ainsi dans le domaine routier. Il va concerner au premier chef le rôle du corps des Ponts et Chaussées. Ce dernier perd sa situation de quasi-monopole de décision en matière de routes qu'il détenait depuis sa création sous Louis XV. La vicinalité, ou plutôt les vicinalités, comprenant diverses catégories de routes voit le jour. Le livre de Thoenig⁶ retrace les difficultés de

mise en œuvre et les conflits que cette innovation a suscités entre services et entre ministères.

La loi de 1871 permet aux Conseils généraux de choisir entre trois modes de gestion des réseaux secondaires dont ils ont désormais la responsabilité. Ils peuvent demander que le service départemental des Ponts et Chaussées les prennent en charge ; ils peuvent créer un service vicinal placé sous leur autorité et lui confier la totalité des missions de construction

et d'entretien de leurs routes ; ils peuvent aussi répartir les missions entre service d'État et service vicinal.

Le Conseil général de la Seine choisit aussitôt la seconde solution. On peut présumer que le souvenir de l'autoritarisme d'Hausmann a joué pour inciter les élus à prendre leur indépendance. L'importance de la population départementale dote la collectivité d'un budget conséquent, et donc de marges de manœuvre importantes. À ce propos, il n'est pas inutile de souligner qu'Haus-

mann n'a nullement ruiné la Ville et le Département pour financer ses travaux, contrairement à une calomnie de plus. Le premier réseau de percées s'est autofinancé par la revente de terrains à bâtir jouxtant la voie nouvelle, car la Ville avait pu exproprier de larges bandes de terrain. Deux retournements de jurisprudence conduiront à interdire cette méthode par la suite.

Mais la croissance rapide des recettes d'impôts locaux permet un taux d'autofinancement de 60% grâce aux excédents du budget de fonctionnement. Les droits d'octroi apportent la principale ressource, facile à percevoir grâce à la barrière des fermiers généraux toujours en place, et qui croît avec l'essor économique et démographique rapide de l'époque. Les emprunts complémentaires sont remboursés aisément. À la fin du siècle, les finances de la Ville sont si saines qu'elle va pouvoir prendre la maîtrise d'ouvrage du métro sous statut de voie ferrée d'intérêt local, assurant ainsi à elle seule le financement de quelque 200 Km de tunnels et de viaducs !

Faute de documentation accessible, je ne dispose pas d'informations sur la manière dont le Conseil général de la Seine organisa son service routier ni sur ses rapports avec le service des Ponts de l'État. La présence de nombreux ingénieurs des Ponts dans les services propres de la Ville et du Département est certaine, mais leurs rôles restent à préciser au-delà de celui des ténors que sont Alphand, Belgrand et Bienvenüe. La fin du XIX^e siècle est marquée par l'essor démographique de la banlieue.

Les grands travaux d'Hausmann ont eu pour conséquence d'accélérer l'embourgeoisement de Paris. L'ampleur de la tragédie de la Commune, en 1871, tient en partie au sentiment du petit peuple qui se voit chasser des quartiers centraux et ne peut plus jouer de rôle politique national comme acteur des révolutions parisiennes, comme il le faisait depuis 1789.

Le rejet des classes populaires vers la banlieue, puis l'essor du socialisme municipal dans les dernières décennies du siècle ont entraîné la formation de la « ceinture rouge » autour de Paris. Progressivement, les partis de gauche gagnent des sièges au Conseil général et finissent par détenir la majorité à une date sans doute voisine de la guerre de 1914-1918.

L'article d'Alain Cottureau décrit comment cette majorité va investir progressivement les champs des équipements urbains sans les replacer, dans un premier temps, dans le champ global de l'urbanisme. La première intervention du Conseil général concerne, dès 1878, le vif débat qui oppose l'État à la Ville de Paris sur le rôle et le statut juridique du métro. Tout en appuyant la position de la Ville, l'assemblée départementale souligne que le réseau local devra se prolonger en banlieue. Elle envoie une mission d'études à Londres pour préciser ses intentions à long terme. À cette occasion, les Ponts et Chaussées de Paris sont transformés en un service municipal, en charge, d'une part, de la « voirie parisienne », et, d'autre part, des « travaux neufs et du métro ».

Cette période est marquée par de nombreux conflits entre pouvoirs locaux et sociétés privées concessionnaires de services publics. Soucieuses de mieux défendre les intérêts des utilisateurs, les collectivités territoriales s'organisent pour assurer une meilleure gestion de ces services. Elles vont trouver un appui dans l'émergence de réflexions fondamentales sur l'urbanisme autour du Musée social fondé par Jules Siegfried en 1895. Cette convergence d'intérêts est au cœur du débat sur un enjeu très important. L'État décide de déclasser les fortifications de Thiers, libérant d'un coup une emprise circulaire de 450 hectares et une zone de servitudes (*non edificandi*) de 800 hectares. Mais l'opportunité de créer une magnifique ceinture verte reliant les bois de Boulogne et de Vincennes ne sera pas saisie, et les terrains se verront affectés progressivement à des programmes locaux, réservant seulement l'emprise d'un boulevard, les périphériques actuels⁷.

Dans la Seine, l'évolution correspondante s'appuie sur une idée clef : organiser une péréquation financière entre Paris, dont on a vu le potentiel fiscal considérable – Hausmann le chiffre à cinq fois celui du Département et des communes pauvres de la banlieue. Grâce à Hausmann, la Ville a atteint un niveau d'équipement très complet, ce qui ne nécessite plus d'investissements importants, alors que la banlieue est fortement sous-équipée. Le Département se pose en responsable de ce que nous appellerions aujourd'hui

⁷ Cette zone est couverte d'habitats précaires, un bidonville où se réfugient des populations mal intégrées, les « zonards ».

les grands équipements structurants de la banlieue. Il se définit lui-même comme une « super-collectivité » et revendique une responsabilité de niveau national. Les lignes de métro s'arrêtent aux limites de Paris en raison de leur statut de VFIL (voie ferrée d'intérêt local). Le Département se porte maître d'ouvrage des prolongements en banlieue. Son budget routier, s'il garde la dénomination à consonance rurale de « chemins départements », est affecté à des axes urbains structurants, notamment les rocades indispensables entre les grandes radiales qui sont routes nationales (pour la petite *histoire*, le point kilométrique zéro des grands axes radiaux se situait sur le parvis de Notre Dame !)

L'alimentation en eau potable et l'assainissement de la banlieue sont particulièrement difficiles à organiser. La Ville dispose, grâce aux travaux de Belgrand, des ressources des aqueducs de la Vanne et du Loing et d'un double réseau de distribution (eau potable et eau de Seine pour les autres usages) ainsi que d'un réseau d'égouts complet jusqu'aux champs d'épandage d'Achères. Mais elle refuse catégoriquement de partager ces privilèges avec les communes voisines. Le Département met en place les grands syndicats de gestion nécessaires qui financent deux usines de traitement d'eau sur la Marne et la Seine en amont de Paris ainsi que deux grandes conduites maîtresses qui contournent Paris, une au nord et une au sud. De même, il finance, après la départementalisation de ce réseau, deux grands collecteurs d'égouts sur des tracés voisins, ainsi que les petits collecteurs longeants placés sous les

routes. Il lance aussi un programme de parcs paysagers départementaux.

Le Département joue un rôle exemplaire dans le domaine du logement social. L'Office départemental d'habitations à bon marché, présidé par Henri Sellier, réalise nombre de programmes dont les célèbres « cités-jardin » qui restent, encore aujourd'hui, des réalisations parfaitement adaptées au mode de vie des classes populaires. Cette leçon de savoir-faire architectural et urbanistique a été malheureusement rejetée, après la seconde guerre mondiale, au nom du dogme fonctionnaliste des grands ensembles.

La loi Cornud et du 14 mars 1919 crée la première législation d'urbanisme en France. Elle prescrit l'établissement de « plans d'agrandissement et d'embellissement » dans les communes de plus de 10 000 habitants. Un décret-loi du 14 mars 1932 permet de l'étendre à l'échelle des agglomérations urbaines. Sans attendre, le Département de la Seine lance les études préalables qui aboutissent à l'approbation du Plan Prost en 1935. Après les étapes partielles rappelées ci-dessus, le Conseil général prend en main la responsabilité globale de l'urbanisme réglementaire et opérationnel. Il crée une direction de l'extension et un bureau d'études d'urbanisme gratuit pour les communes afin de coordonner les plans communaux : 72 des 80 communes suburbaines y font appel.

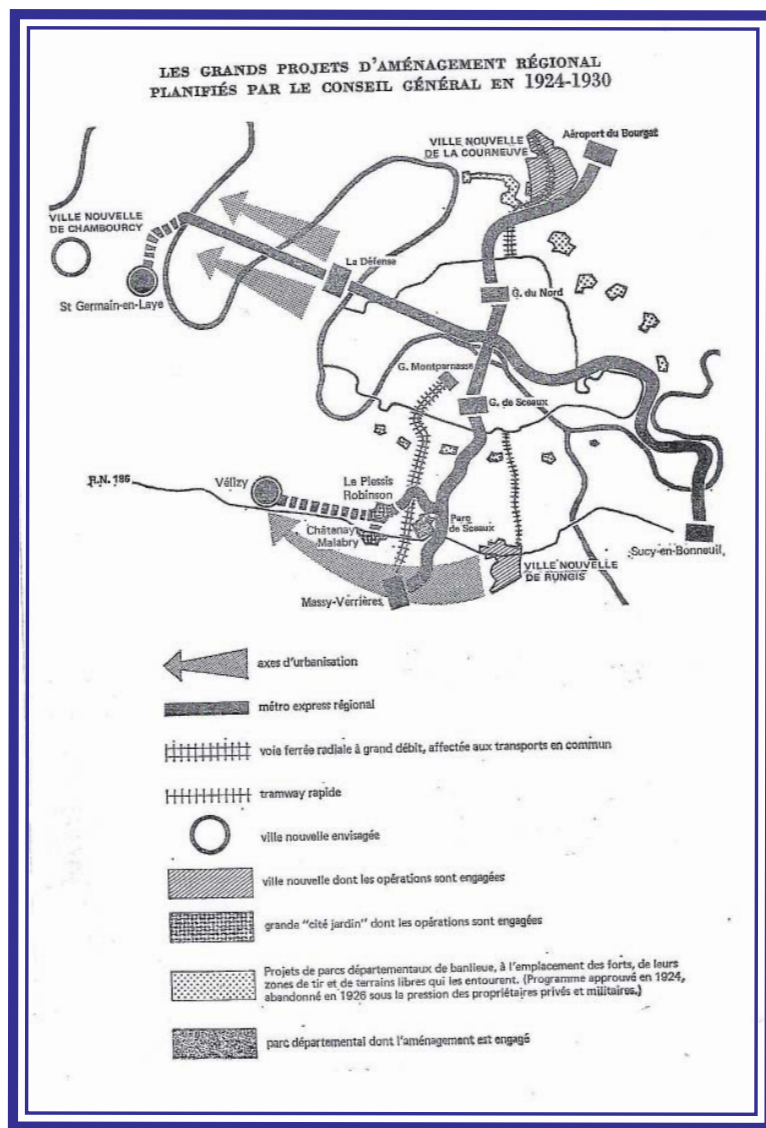
L'un des propositions importantes du Plan Prost consiste à prolonger l'axe des Champs-Élysées, de l'avenue de la Grande Armée et de l'avenue de Neuilly

jusqu'à la Croix de Noailles dans la forêt de Saint-Germain pour y localiser un pôle de développement qui est devenu, en 1958, l'opération de la Défense. Le Conseil général décide de consacrer le nouvel espace à la mémoire des maréchaux vainqueurs de la guerre de 14-18, et lance successivement deux concours d'architecture⁸. Un début de réalisation commence pendant l'occupation, au titre de la lutte contre le chômage.

Peu avant la seconde guerre mondiale, le Conseil général met à l'étude deux projets de villes nouvelles, l'un à La Courneuve et l'autre sur Châtenay-Malabry et Le Plessis-Robinson, opération préparée par le rachat de la ligne de Sceaux suite à la faillite de la société privée concessionnaire de cette voie ferrée. La défaite de 1940 ne permet pas d'engager ces grandes opérations, mais l'idée de la nécessité de changer d'échelle pour organiser la croissance de la banlieue est restée au cœur du schéma directeur de 1965 élaboré par Paul Delouvrier et le District de la Région de Paris.

L'initiative du Département de la Seine n'est pas isolée. D'autres Conseils généraux lancent de grands équipements structurants à l'exemple de celui du Rhône qui, en 1928, décide la construction d'un grand boulevard de ceinture – 13 Km de long, 55m d'emprise, 67 millions de francs de travaux – ainsi que l'aménagement du Parc de Parilly.

⁸ Lacaze, *Paris, urbanisme d'État et destin d'une ville*, Ch IV, Flammarion, 1994. Les projets ont été publiés dans la célèbre revue *L'illustration*. Le centre d'informations de La Défense, situé à côté de la statue éponyme, rassemble des plans et maquettes sur l'histoire de l'axe majeur.



Source : *In la revue de Sociologie du travail* (n° IV 1969 et IV 1970)

Le schéma ci-joint, repris de l'article d'Alain Cottureau, met clairement en évidence la vision stratégique qui traduit en priorités opérationnelles les options du plan Prost. Mais la guerre de 1939, puis les grandes dif-

ficultés financières de l'après-guerre ne permettent de poursuivre cette grande œuvre que de manière marginale.

Les années 1960 et l'invention de l'Équipement

Le régime de Vichy met fin au régime d'une vicinalité autonome par un décret du 26 décembre 1940. Dans tous les départements, le service des Ponts et Chaussées le remplace pour toutes les tâches d'étude et de travaux. Le vote du budget des routes départementales reste de la compétence du Conseil général, mais le préfet reprend la responsabilité du pouvoir exécutif de cette collectivité territoriale et contrôle la mise en œuvre effectuée par le service des Ponts.

Dans le cas de la Seine, je n'ai pas connaissance de la manière dont cette transition s'est effectuée. Lors de mon affectation dans ce département, en 1960, le service des Ponts avait une « double casquette » ; outre ses compétences d'État, il jouait le rôle d'une direction de l'administration départementale dans l'administration haussmannienne toujours en place, toujours aussi importante - 40 000 agents - et toujours fidèle à sa doctrine. À ce titre, les ingénieurs des Ponts et des TPE bénéficiaient d'un surclassement dans l'administration départementale.

En ce qui concerne les fonctions d'État, la banlieue était gravement sous-adminis-

trée. Avec ses trois millions d'habitants, huit fois la population d'un département moyen de province, les services de l'État en banlieue étaient uniquement représentés par quatre arrondissements avec une sous-préfecture, un ingénieur des Ponts, et trois ou quatre subdivisionnaires.

En dépit de ses moyens restreints, notre service était apprécié des maires, car il était le seul service d'État présent à leurs côtés. Au total le service des Ponts disposait, sous l'autorité de l'ingénieur en chef, de deux ingénieurs en chef adjoints, deux arrondissements fonctionnels – transports publics et grands travaux – et quatre arrondissements territoriaux.

La surcharge de travail était considérable à tous les niveaux par rapport à la situation créée par le découpage de 1966, où ce territoire disposait désormais de trois administrations départementales complètes. La tradition voulait que tout nouvel ingénieur des Ponts affecté dans le département occupe pendant quelques années le poste des transports avant de se voir confier un arrondissement territorial. Ce poste, notamment chargé du contrôle de la RATP, permettait de s'initier aux caractères spécifiques d'une grande métropole, avec une vue d'ensemble indispensable à l'efficacité de l'action.

À l'occasion de mon arrivée, l'ingénieur en chef Émile Bideau avait redéfini les attributions du poste. À ce titre, il me fit nommer conseiller technique à temps partiel auprès de deux organismes nouveaux qui se mettaient en place, le Syndicat des Transports parisiens⁹ et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne¹⁰, qui devint

l'organisme d'études du District de la Région de Paris créé sous l'autorité de Paul Delouvrier. Ces rôles ont permis au District d'utiliser la connaissance fine de la banlieue, dont notre service, pour préparer ses projets dans un contexte où les risques de déclencher des flambées de spéculation foncière étaient considérables.

Toutefois, un problème exclusivement routier, obligea notre service à mettre en œuvre des méthodes nouvelles d'étude et de réalisation. L'État avait enfin décidé de lancer un programme autoroutier. À la suite de vifs débats avec les grandes collectivités territoriales, l'arbitrage rendu prévoyait que les axes interurbains seraient concédés et donc payants, alors que les pénétrantes dans les agglomérations seraient gratuites. Lyon a su en tirer parti pour faire payer à l'État le tunnel de Fourvières dont l'utilité était surtout locale, une décision singulière qui faisait passer dans la cour de la gare de Perrache le tronc commun aux autoroutes Dunkerque-Nice et Luxembourg-Barcelonne !

Mais, dans le cas de la Seine, nous n'avons jamais réussi à faire prévaloir auprès de la direction des Routes la nécessité de desservir la banlieue par les nouvelles autoroutes. Pour la première réalisée, l'autoroute du sud, l'échangeur d'Orly a été dessiné sans sortie vers la banlieue. Les usagers astucieux ont vite appris à maîtriser le dédale des voies de desserte des parkings afin d'accéder à l'autoroute, mais il faudra des dizaines d'années avant que l'on se résigne à créer une sortie simple et directe sur la RN 7.

Cette position de principe nous posait un problème très difficile. Il fallait raccorder les autoroutes au boulevard de Paris par des tracés qui éventreraient la banlieue sans la desservir, alors que les embouteillages quotidiens avaient déjà pris beaucoup d'importance. Cette question était cruciale pour la cohérence et la continuité du premier réseau autoroutier, la direction des Routes dota notre service des crédits d'études nécessaires pour étudier l'aménagement de larges bandes de terrain entourant le tracé de l'autoroute et rendre ainsi l'opération valorisante pour les communes traversées. Dans chaque arrondissement territorial, une nouvelle subdivision, dite d'aménagement, fut créée pour mener ces études. Les crédits routiers permirent de recruter des architectes et des chargés d'études pour constituer des équipes pluridisciplinaires, une nouveauté qui s'inspirait des méthodes développées par l'IAURIF.

Le projet pilote est lancé dans l'arrondissement est par Georges Pébereau. L'actuelle autoroute B3, baptisée plus diplomatiquement « Antenne de Bagnolet », permit de lancer un programme urbanistique d'envergure sur les communes concernées. En charge de l'arrondissement ouest, j'ai étudié le raccordement direct de l'autoroute du sud-ouest aux boulevards périphériques de Paris, où elle devait se poursuivre jusqu'à la gare Montparnasse sur une

⁹ Cette autorité concédante des transports urbains a été rebaptisée Syndicat des Transports d'Île-de-France à l'occasion de son rattachement à la Région

¹⁰ Créé peu avant sous le statut inhabituel d'une fondation, il passe sous l'autorité du District de la Région de Paris.

emprise dégagée par une vaste opération de rénovation urbaine.

De cet ambitieux projet qui n'a pas survécu au débat sur la place de la voiture en ville, il ne subsiste comme témoin que le grand passage souterrain sous la nouvelle gare ! Pour traverser la banlieue, nous disposions de l'emprise de la voie ferrée de Paris à Gallardon, une des dernières réalisations du programme Freycinet où il ne manquait plus que les rails, lors de l'arrêt des travaux en 1939. L'étroitesse de l'emprise conduisit à projeter un viaduc à double étage pour éviter des expropriations. Cette emprise, que la SNCF était prête à abandonner, est affectée aujourd'hui au TGV Atlantique.

Ces méthodes de travail ont servi d'exemple, après la fusion des ministères des Travaux Publics et de l'Urbanisme en 1966, pour les nouvelles directions départementales de l'Équipement. Les ingénieurs de la Seine ont joué des rôles personnels importants dans la fusion des ministères, notamment l'ambition de Georges Pébereau. Il prit la présidence du PCM¹¹ sur le projet de désengager les forces vives du corps de leur tradition provinciale pour investir les problèmes urbains qui prenaient une ampleur considérable avec l'exode rural. Entre 1950 et 1975, un tiers de la population française quitta les campagnes pour les villes, ces dernières voyant leur population augmenter de 50 % de manière relativement homogène. Le petit et jeune ministère en charge de l'urbanisme ne disposait pas de moyens à la hauteur d'un tel enjeu. Lors de sa création, juste après la guerre, il avait proposé aux services départe-

mentaux des Ponts de prendre cette compétence. La plupart avaient refusé, peu enclins à sortir de leurs techniques familières.

L'idée de la fusion des ministères aboutit à la nomination d'Edgard Pisani. Il choisit Georges Pébereau comme directeur de cabinet, une fonction qu'il cumulait avec la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme. Nommé ingénieur général, Émile Bideau coprésida avec un inspecteur général de la Construction, la « mission Bideau-Foch » chargée de veiller à ce que les fusions locales se passent bien. Son premier adjoint, Maurice Durand-Dubief devint directeur du personnel. En tant que professeur d'urbanisme à l'ENPC, je formais des générations d'assistants et d'étudiants.

Le destin du département s'est achevé avec sa suppression en 1966. Si le principe d'un découpage pouvait se justifier pour rapprocher les administrations des citoyens, le principe trop politique d'isoler l'électorat de gauche dans la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne a entraîné des modalités peu efficaces. Le découpage en couronnes ne correspondait pas aux logiques économiques et sociales qui auraient été mieux respectées par un découpage en « parts de tarte ». Alors que la région connaissait une forte ségrégation sociale entre les communes, le redécoupage ajoutait une disparité entre des départements dont les ressources propres étaient très inégales. La désindustrialisation a renforcé ces différences en faisant perdre une forte partie de leur potentiel fiscal aux communes ouvrières, tandis que les nou-

veaux emplois tertiaires et leurs tours de bureaux se sont concentrés dans les départements riches du sud-ouest.

Et le projet actuel dit du Grand Paris ne peut que renforcer ces tendances lourdes.

La Région Île-de-France présente cette originalité d'être la seule collectivité territoriale qui soit à l'échelle d'un grand bassin d'habitat. Mais les ressources par contribuable des régions sont beaucoup plus faibles que celles des collectivités plus petites. Le moteur de la péréquation financière dont l'action du Département de la Seine a mis en évidence l'efficacité, manque aujourd'hui. ★

¹¹ Ce sigle désigne une association commune aux corps des Mines et des Ponts, mais les mineurs s'en désintéressent.

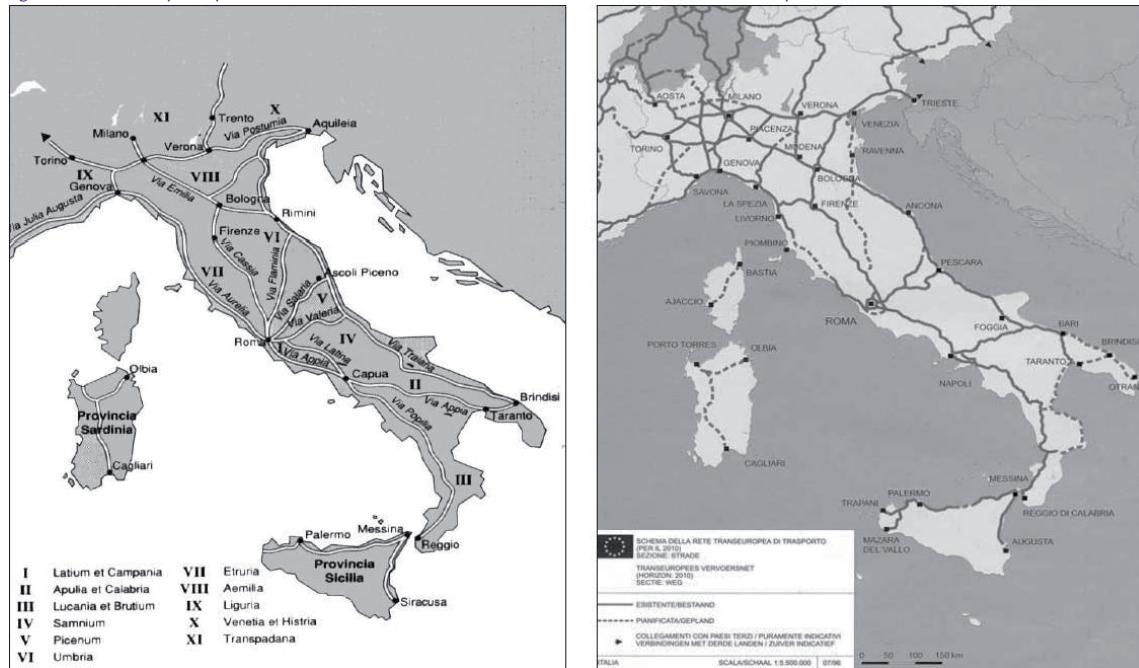
Voies et infrastructures de l'ancienne Rome dans les commentaires de la Guerre des Gaules

Par **Roberto Arditi***,

responsable de la Società Iniziative Nazionali Autostinadali (SINA), Milan

Dans un monde contemporain et postmoderne, un monde où toute valeur et toute certitude se dégradent et se dissolvent comme givre au soleil, je ne saurais commencer cet article en vous cachant le fait que je ne suis pas historien. En revanche, je suis curieux de nature et cette curiosité m'a fait découvrir un plan des voies consulaires, autrement dit les autoroutes de l'ancienne Rome. Ce plan qui ressemble de près à la figure 1.

fig. 1 : Schéma des principales voies romaines en Italie et schéma du réseau routier transeuropéen



* L'auteur remercie chaleureusement Philippe Hamet pour son aide dans la finalisation et l'amélioration de ce papier

Nihil sub sole novum, la similitude est sans aucun doute étonnante. Observez maintenant le plan du réseau transeuropéen juste à côté. C'est le réseau de nos autoroutes italiennes, celles où nous travaillons tous obstinément, certains d'entre nous pour les garder à niveau ou les améliorer, d'autres pour les développer, ou encore juste pour y voyager. Comparez-les, par exemple, aux routes siciliennes et sardes, remarquez la Salerno-Reggio Calabria et la route Tirrenica ... En général, en comparant les deux plans, quelques différences émergent dans les voies du Latium, explicitant ainsi le rôle catalyseur joué par la capitale dans les temps anciens.

À propos de temps anciens, on constate également que le réseau routier de la plaine du Pô était moins capillaire. Si d'un côté les villes célèbres dans l'Antiquité étaient bien desservies, à l'heure actuelle, ce sont aussi des villes fondées dans les temps modernes qui le sont, ce qui indique que les constructeurs romains ne leur attachaient pas la même importance.

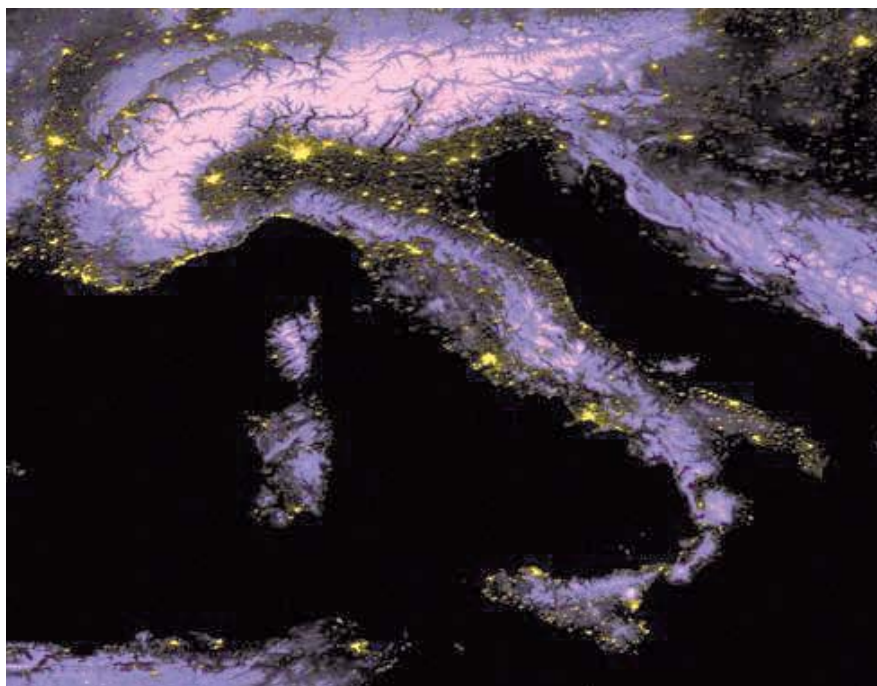
Enfin, on peut noter que l'écart de moyens techniques permet aujourd'hui de faire face avec une plus grande aisance, à la construction d'infrastructures dans les zones où la montagne se fait plus abrupte.

C'est la similitude marquée de la structure du réseau qui m'a étonné.

Le Corbusier, pionnier de l'architecture rationaliste et théoricien d'avant-garde de l'urbanisme du XX^e siècle, écrivait: «*L'homme marche droit parce qu'il a un but, il sait où il va. Il a décidé d'aller*

quelque part et il y marche droit. L'âne zigzague, muse un peu, cervelle brûlée, et, distrait, zigzague pour éviter les gros cailloux, pour esquiver la pente, pour rechercher l'ombre; il en fait le moins possible. L'homme possède la raison pour modérer les sentiments, il sait freiner les passions et les instincts en vue du but qu'il s'est fixé. L'intelligence commande à la bête qui est en lui, lui impose les normes de vie qu'elle tire de l'expérience... L'âne ne pense qu'à la facilité. [...] Dans les terres que les populations envahissaient peu à peu, le charroi passait cahin-caha au gré des bosses et des creux, des cailloux et de la tourbe ; un ruisseau était un grand obstacle. Ainsi sont nés les chemins et les voies. A la croisée des voies, au bord de l'eau, on a construit les

Fig. 2 - Vue satellitaire nocturne de l'Italie, les zones de montagne de l'arc alpin sont bien apparentes



premières huttes, les premières maisons, les premiers bourgs ; les maisons se sont rangées au long des voies, au long des chemins des ânes. On a mis autour un mur fortifié... Par où entrait le chemin des ânes, on a fait les portes de la ville et mis les employés d'octroi. Le bourg est une grande capitale. Paris, Rome, Istanbul, sont bâtis sur le chemin des ânes».

Ainsi, selon Le Corbusier, les voies romaines auraient été conçues par des ânes ... c'est possible ... mais qu'y-a-t-il dès lors de changé ? Presque rien. Observez la figure 2. Où apercevez-vous les lumières de nos villes ? Prenez, par exemple, la Voie Émilienne, de Piacenza à Rimini, à quel endroit aurait-on pu construire cette artère d'importance critique aussi bien pour les Romains que pour nous ? Il s'agit d'un couloir naturel aux pieds des Apennins, ayant permis les communications pendant des siècles. De ce fait, cela a ancré le développement du territoire et des villes qui, vues du satellite, ressemblent à une série de petites lumières bien alignées.

Les voies romaines sont allées plus loin. Elles ont représenté un choix approprié d'itinéraires naturels et de nombreux écrits ont souligné leur « caractère rectiligne ». Néanmoins, les ingénieurs romains, hommes assez pragmatiques, ne suivaient pas uniquement les lignes droites. Par exemple¹ : sur les dix-neuf voies débouchant sur Rome, seule la Voie Appia reste à peu près rectiligne jusqu'en ville. Sans obstacles naturels, beaucoup de voies même en milieu plat restent plus ou moins droites. À vrai dire, les Romains se souciaient peu de construire des voies parfaitement droites.

Il y deux mille ans, les Romains devaient faire face aux mêmes obstacles naturels que les Italiens modernes : des collines, des cols de montagne escarpés et des vallées profondes², soit des situations où il était impossible de concevoir des tracés rectilignes. En fait, le principal souci des Romains était la direction, en se contentant de faire que leurs voies atteignent la destination le plus rapidement possible. Encore une fois, c'est le chemin des ânes qui revient du passé, lorsque la ligne droite devient impossible à suivre avec la technologie disponible.

D'une façon ou d'une autre, le chemin des ânes représente le résultat d'un processus de recherche du "minimum" (l'effort minimum dans le cas des ânes). Ce "minimum" est l'aboutissement souhaité par les ingénieurs routiers modernes, qui le poursuivent à travers un processus comportant plusieurs paramètres, tels que l'effort technique et économique nécessaire à la construction et à la rapidité de transport ainsi que la minimisation des impacts environnementaux, l'intégration de la structure dans les besoins du territoire, la qualité et la sécurité du service routier. Voilà le type d'objectifs que les ingénieurs routiers modernes se devaient d'atteindre lors de la conception par exemple du viaduc Buthier dans le Val d'Aoste.

¹ Von Hagen Victor W, *Le grandi strade di Roma nel mondo*, New Compton editori, 1967

² Et au delà de ses frontières, évidemment, dès que Rome commence à devenir une puissance régionale.

La route, les infrastructures militaires et le génie civil dans la guerre romaine

Corbulo, militaire d'envergure à l'époque impériale, avait l'habitude de dire que l'arme idéale à utiliser pour battre les ennemis n'était pas le glaive mais la "dolabre"³. Cette phrase citée dans "Stratagemata"⁴, en exergue d'un chapitre de conseils divers, sert de support au développement de ce chapitre. Laissons aux lecteurs le plaisir d'une recherche complémentaire sur ce personnage.

La dolabre, outil de maçon, à la fois hache et pioche, était l'ustensile clé utilisé par les soldats romains dans la construction des voies et de tout grand ouvrage. En définitive, Corbulo estime que les ouvrages bâtis par les légions, ont fait la différence en temps de guerre.

Ainsi, au cours de mes recherches sur l'histoire romaine, l'étude des légions et les stratégies des généraux, j'ai appris que, contrairement à beaucoup d'autres peuples, aussi bien modernes qu'anciens, les Romains étaient caractérisés par une particularité : leur guerre était parfois définie par les experts comme une "guerre de construction".

Il faut souligner le rôle joué par l'ingénierie, et notamment par les voies, dans le cadre de la tactique militaire romaine.

Quand on cite quelques extraits tirés de ses « *commentaires sur la Guerre des Gaules* », sélectionnés pour argumenter le propos, il faut naturellement prendre ce texte pour ce qu'il était : un outil de

communication. Il y a cinquante ans on aurait dit un discours de propagande ! Toutefois, il s'agit là d'une propagande d'excellente qualité, et d'une source fort influente.

Dolabre



La route, les infrastructures militaires et le génie civil dans la guerre romaine vus à travers les commentaires sur la Guerre des Gaules

Quand la Guerre des Gaules éclate, les Helvètes (vivant dans l'actuelle Suisse), avec pour chef Orgétorix, se croient un peuple très puissant et des guerriers exceptionnels. Cherchant à disposer d'un territoire plus vaste et plus fertile, ils pensent avoir d'excellentes opportunités de le gagner contre les tribus gauloises. Ils décident donc de faire cap à l'ouest.

Pour éviter tout retour en arrière, ils brûlent leurs villages avant de partir. Hélas, les routes leur seront fatales ? En effet, pour sortir de leurs territoires, les Helvètes n'avaient que deux choix possibles. Le premier était un passage étroit et difficile, permettant le transit de justesse d'un seul chariot à l'aplomb des montagnes du Jura, où un nombre réduit

³ Domitius Corbulo dolabra [id est operibus] hostem vincendum esse dicebat"; Sextus Julius Frontinus, *Stratagemata*, Liber IV, 7, 2.

⁴ *Stratagemata* est une récolte d'anecdotes militaires.

d'ennemis était suffisant pour empêcher tout passage.

En revanche, l'autre itinéraire, une route à travers la province romaine, paraissait beaucoup plus aisé et rapide ... Ce fut là leur première erreur.

César commence à raconter : "César, à la nouvelle qu'ils prétendaient faire route à travers notre province, se hâte de quitter Rome, gagne à marches forcées la Gaule transalpine. Il arrive devant Genève ... et fait couper le pont de Genève. Quand ils apprennent son arrivée, les Helvètes lui envoient une ambassade composée des plus grands personnages de la communauté... César, se souvenant que les Helvètes avaient tué le consul L. Cassius, voulait gagner du temps jusqu'à la concentration des troupes dont il avait ordonné la levée. Il répondit aux envoyés

qu'il se réservait quelque temps pour réfléchir : « S'ils avaient un désir à exprimer, qu'ils revinssent aux idées d'avril ». (Livre 1-7)

Il n'y a rien à signaler, jusque là. L'utilisation de l'infrastructure par les Romains est assez traditionnelle. Ils l'empruntent pour se rendre de Rome à Genève puis ils coupent les ponts de manière à ralentir la marche de l'ennemi et à entraver leur logistique.

En général, quand il s'agit de mener une guerre, il paraît intéressant de noter que la prudence et l'attention portée à la logistique ressortent comme des caractères clés des généraux romains. César lui-même devient fastidieux lorsqu'il ponctue ses œuvres de remarques concernant son souci extrême du ravitaillement, en mentionnant même avoir réprimandé ses collaborateurs suite à l'envoi des cohortes hors du camp⁵, alors qu' "il n'aurait pas fallu laisser la moindre place à l'imprévu".

Guerrier expérimenté, César, accoutumé à guerroyer sur trois continents avec les milliers d'hommes de ses légions, ne faisait guère confiance à la déesse Fortune. En tout cas, les légionnaires étaient caractérisés par moins de pugnacité que les soldats d'Alexandre et de ses compagnons.

L'aspiration d'un légionnaire dans la période républicaine (mais pas seulement) n'était certainement pas la mort en héros pour gagner l'immortalité.

Vue du pont Milvio (autrefois Molle), Piranesi, 1762



⁵ De Bello Gallico - Livre VI - 42.

Leur but était de gagner leur “*emerita missio*”, c’est-à-dire de partir en retraite, d’avoir un petit jardin et de mener une vie confortable, parfois aisée, garantie par l’armée à la fin du service. Par ailleurs, on remarque l’importance attachée à l’aspect logistique à cette époque-là. Cette attention était bien plus rationnelle et efficiente qu’au Moyen Âge où, lors de la bataille de Hattin, qui mit fin au royaume de Jérusalem, les troupes des croisés finirent littéralement dans les bras de Saladin, car les soldats et leurs animaux étaient restés une journée entière sans eau dans le désert. Ce type de négligence ne s’est presque jamais produit au cours des campagnes romaines.

Ainsi donc les Helvètes laissèrent à César le temps de s’organiser ... Deuxième erreur. Laissons à nouveau la parole au divin Jules : “*En attendant, il employa la légion qu’il avait et les soldats qui étaient venus de la province, à construire, sur une longueur de dix-neuf milles, depuis le lac Léman, qui déverse ses eaux dans le Rhône, jusqu’au Jura, qui forme la frontière entre les Séquanes et les Helvètes, un mur haut de seize pieds et précédé d’un fossé. Ayant achevé cet ouvrage, il distribua des postes, établit des redoutes⁶, afin de pouvoir mieux leur interdire le passage s’ils voulaient le tenter contre son gré.*” (Livre 1-8).

Le récit indique la construction en “quinze jours”, de redoutes, de postes et d’un fossé protégé par un mur de “cinq mètres” de haut sur “27 à 28 km” de long, distance qui sépare le lac de Genève de la chaîne du Jura.

Il est vrai que, à l’époque romaine, aucune autorisation administrative ou procédure

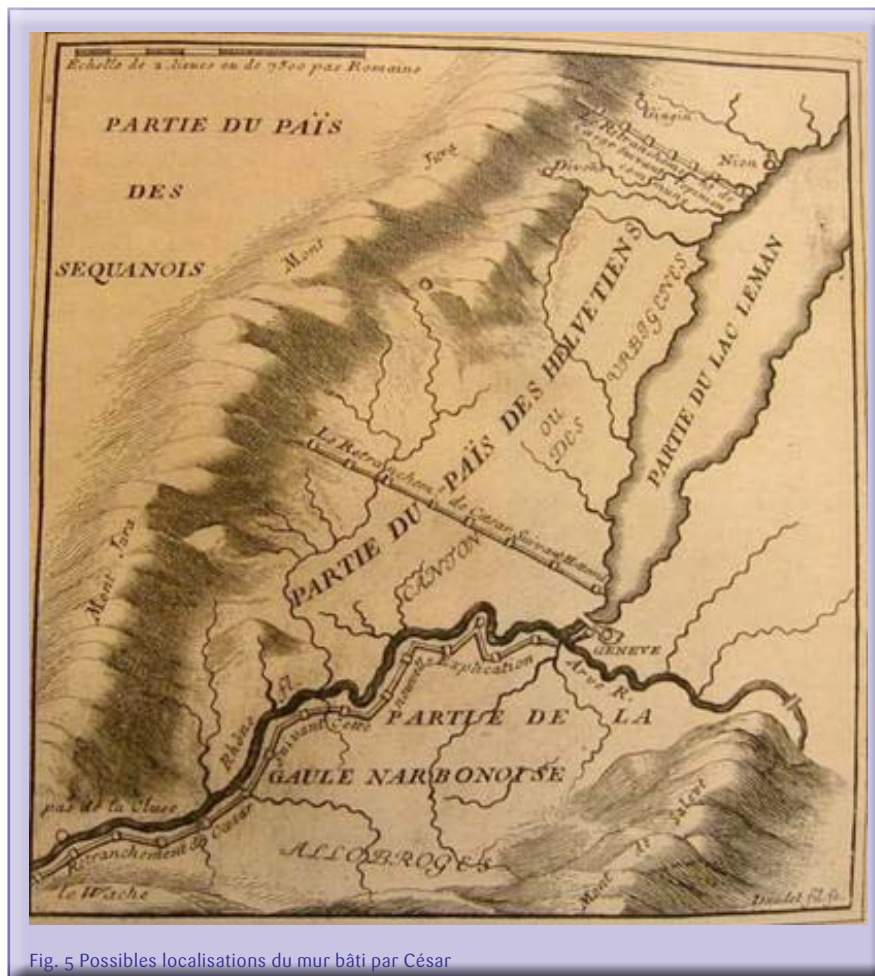


Fig. 5 Possibles localisations du mur bâti par César

d’évaluation d’impact environnemental n’étaient nécessaires. On peut supposer que les petits propriétaires fonciers ne pouvaient sans risque pour leur vie utiliser des voies de recours analogues à celles dont ils disposent aujourd’hui. Les chiffres cités montrent que la productivité des ingénieurs et des chantiers de l’époque antique était incroyable !

⁶ Fortifications mineures normalement non isolées, mais utilisées en tant que parties intégrantes d’un système de défense plus vaste (en ce cas, le mur).

Lorsque les Helvètes reviennent au contact des Romains, il est désormais trop tard. Ils cherchent à plusieurs reprises à traverser le fleuve pendant le jour, puis pendant la nuit, mais en vain ils doivent renoncer. Il s'agit du premier « échec technique » infligé aux « barbares » par l'armée romaine. C'est la dolabre qui a gagné, et on commence à comprendre ce que Corbulon voulait dire.

« N'éveille pas le chat qui dort », me disait ma grand-mère. Selon toute probabilité, les grands-mères des Helvètes ne connaissaient pas cet adage. Sinon, ils n'auraient pas été poursuivis par César le long des rives de la Saône. Et c'est là que le Généralissime reprend son récit : *“César, afin de pouvoir poursuivre le reste de l'armée helvète, fait jeter un pont sur la Saône et par ce moyen porte son armée sur l'autre rive. Sa soudaine approche surprend les Helvètes, et ils s'effraient de voir qu'un jour lui a suffi pour franchir la rivière, quand ils ont eu beaucoup de peine à le faire en vingt. Ils lui envoient une ambassade”*.

C'est un second revers technique. Même si les Helvètes tiennent le coup, cela ne suffit pas. Ils envoient leurs ambassadeurs, mais les négociations échouent. César clôt la question à l'aide de moyens typiquement militaires, comme on le ferait aujourd'hui.

Dans ce cas de figure, la variable permettant la réussite repose dans la capacité majeure de l'armée romaine de déplacer ses troupes en bâtissant des voies et plus particulièrement, par la construction en un seul jour d'un pont permettant de traverser la Saône.

De cette manière, la dolabre permettait à l'armée romaine de gagner du temps et, grâce à sa rapidité, de conquérir des positions surélevées ou bien les positions les plus cruciales du point de vue tactique.

Une autre opération typique du génie civil romain est représentée par la construction de campements, appelés “*castra*”, qui sont encore présents dans le nom et dans les plans de certaines de nos villes.

On peut étudier les travaux de protection, bâtis même dans des conditions critiques. Laissons les Helvètes à leur destin pour retrouver César aux prises avec les Germains d'Arioviste. Selon les mots du général : *“Ne voulant pas être plus longtemps privé de ravitaillement, César choisit, au-delà de la position qu'avaient occupée les Germains, à environ six cents pas de ceux-ci, un endroit propre à l'établissement d'un camp et il y conduisit son armée, marchant en ordre de bataille sur trois rangs. Les deux premières lignes reçurent l'ordre de rester sous les armes, tandis que la troisième fortifierait le camp. Cette position était, comme on l'a dit, à environ six cents pas de l'ennemi. Arioviste y envoya des soldats avec mission d'effrayer les nôtres et d'empêcher leurs travaux. César n'en maintint pas moins les dispositions qu'il avait prises : les deux premières lignes devaient tenir l'ennemi en respect, et la troisième achever son ouvrage. Une fois le camp fortifié, il y laissa deux légions et une partie des troupes auxiliaires, et ramena dans le grand camp les quatre autres légions”*. (Livre 1 – 49)

La capacité des armées à construire des ouvrages de défense pouvait signifier

la sauvegarde des légions. Protégées par les ouvrages de génie civil, elles ne tombaient pas victimes des incursions de l'ennemi, ayant sans aucun doute une meilleure connaissance du terrain.

Le texte ci-dessus nous fait comprendre qu'Arioviste, bien que « barbare » avait bien saisi l'envergure de cet avantage technique et qu'il avait cherché à empêcher cette construction.

Laissons la terre des Germains pour suivre l'armée romaine en Picardie : *“César conduisit son armée ... et à marche forcée parvint à Noviodunum, leur capitale. Il voulut enlever la place d'emblée, parce qu'on lui disait qu'elle était sans défenseurs ; mais, bien que ceux-ci fussent effectivement peu nombreux, la largeur du fossé et la hauteur des murs firent échouer son assaut. Ayant établi un camp fortifié, il commença les préparatifs ordinaires d'un siège. Cependant toute la multitude des Suessions en déroute se jeta la nuit suivante dans la place. On avait vivement poussé les mantelets⁷, élevé le terrassement, construit les tours. Frappés par la grandeur de ces ouvrages, chose qu'ils n'avaient jamais vue, dont ils n'avaient même jamais entendu parler, et par la rapidité de l'exécution, les Gaulois envoient à César des députés pour se rendre”* (Livre 2 - 12).

Cette nouvelle victoire est remportée grâce aux capacités du génie romain. Les Gaulois, qui n'étaient pas inexpérimentés avaient déjà prédisposé des fossés et des hauts murs mais ils n'étaient pas préparés à faire face aux machines et aux techniques d'assaut des légions.



Pont sur le Rhône par Jules César, John Soane, 1814

D'autres preuves de la supériorité technique romaine nous sont données par un épisode assez amusant : *“les Atuatuques faisaient de fréquentes sorties et engageaient avec nous de petits combats ; puis, quand nous les eûmes cernés d'un retranchement qui avait quinze mille pieds de tour et que complétaient de nombreuses redoutes, ils restèrent dans la place ... Lorsqu'ils virent qu'après avoir poussé les mantelets et élevé un terrassement nous construisions au loin une tour, ils commencèrent par nous railler du haut de leur rempart et par nous couvrir de sarcasmes : « Un si grand appareil à une telle distance ! Quels bras, quels muscles avaient-ils donc, surtout avec leur taille infime ..., pour prétendre placer sur le mur une tour de ce poids ? »* (Livre 2 - 30) ... *Mais quand ils virent qu'elle se mouvait et approchait des murs, vivement frappés de ce spectacle, ... ils envoyèrent à César des députés, qui lui tinrent à peu près ce langage : « Ils ne pouvaient pas croire que les Romains ne fussent pas aidés par les dieux dans la conduite de la guerre, puisqu'ils étaient*

⁷ Une sorte de plate-forme mobile apte à protéger l'approche des troupes assiégeantes.



Vercingétorix jette ses armes aux pieds de César. Lionel Royer, 1899

capables de faire avancer si vite des machines d'une telle hauteur» ; et ils déclarèrent qu'ils leur livraient leurs personnes et tous leurs biens.» (Livre 2 - 31)

On peut citer, pour clore l'analyse du *De Bello Gallico*, le célèbre extrait du Rhin, tourment des lycéens italiens, qui m'interpelle essentiellement par la façon dont César percevait l'habileté du génie romain plutôt que par la dextérité des légions et la prouesse des techniques de construction.

“César avait décidé de franchir le Rhin ; mais les bateaux lui semblaient un moyen trop peu sûr, et qui convenait mal à sa dignité et à celle du peuple romain. Aussi, en dépit de l'extrême difficulté que présentait la construction d'un pont, à cause de la largeur, de la rapidité et de la profondeur du fleuve, il estimait qu'il devait tenter l'entreprise ou renoncer à faire passer ses troupes autrement. Voici le nouveau procédé de construction qu'il employa ...” (Livre 4 - 17)

Vue du pont Salario, Piranesi, 1754

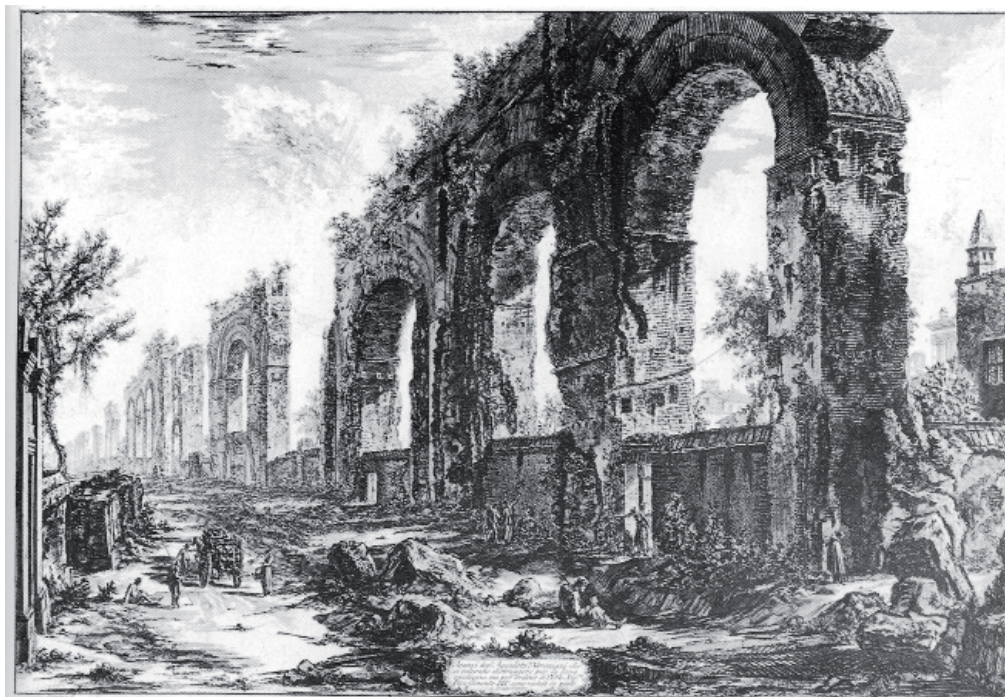


Ce récit comprend la description du projet de Jules César, ingénieur. Il s'agit des spécifications d'un cahier des charges illustrant l'interdistance des poutres, l'usage demandé en correspondance des pointes, les dimensions, les critères d'utilisation des sonnettes, etc. Ce texte véritable mine d'or pour les bâtisseurs, a fait l'objet d'études de la part d'architectes de l'envergure de Leon Battista Alberti et d'Andrea Palladio, qui souhaitaient comprendre les grands ouvrages des Romains et, si possible, s'en inspirer. La partie la plus significative du récit est la phrase où César déclare que tout gué autre que le pont n'aurait pas été “en

accord avec sa dignité et celle du peuple romain". Ledit passage m'a porté (assez licitement) à croire que, selon César, ceux qui étaient forcés de traverser la rivière à l'aide de radeaux, faute des connaissances nécessaires à la construction d'un pont, ne pouvaient être que des « barbares ». Voilà pourquoi les voies et les techniques de construction furent le trait caractéristique de la romanité⁸ par rapport à la « barbarie ». *"Dix jours après qu'on ait commencé à apporter les matériaux, toute la construction est achevée et l'armée passe le fleuve"* (Livre 4 - 18).

Notes sur les extraits des commentaires sur la Guerre des Gaules.

On aurait pu continuer d'illustrer le propos par d'autres exemples tirés de la Guerre des Gaules. Les *commentaires* sont particulièrement riches en références qui auraient suscité d'autres réflexions utiles. C'est le cas de la construction de 120 tours réalisées en une seule nuit par les Romains ou d'une fuite technologique qui permit aux Gaulois de développer leurs propres ouvrages selon les instructions des prisonniers romains. C'est aussi le cas de l'épisode concernant la construction du deuxième pont sur le Rhin par César ... "car les soldats avaient désormais appris". D'autres exemples sont celui où les armées se poursuivent et se lancent des regards furieux des deux rives opposées de l'Allier, jusqu'au moment où les légions arrivent soudainement à jeter un pont, ainsi que la construction, voulue par César, d'un double rempart concentrique



Aqueducs de Néron, Piranesi - 1754

autour d'Alésia pour mieux se défendre, en qualité d'assiégé et d'assiégeant. Ces autres exemples⁹ nous éclairent aussi sur l'esprit qui guidait les légions de la période républicaine tardive.

Si de nos jours, les média nous ont accoutumé à des guerres spectaculaires où la haute technologie (outils électroniques, avions et fusées avec leurs systèmes intelligents) prime sur le terrain des batailles et fait la différence pour l'issue des combats, à l'époque antique, il en était de même. Ainsi la technologie la plus à l'avant-garde à cette époque était la dolabre, voire la capacité des Romains de bâtir des ponts, des voies, des remparts et des ouvrages de siège.

La merveille du génie civil dépassait le cadre militaire. Rome, avec un million de

⁸ Dans ce texte, le terme "romanité" indique l'ensemble des valeurs subjectives qui, selon la perception de l'homme classique, distinguaient une société à l'époque considérée comme civilisée (c'est-à-dire la société gréco-romaine) de tout autre société "barbare", cette dernière désignant une notion importée par les Romains de la Grèce classique ("barbaros" étaient ceux qui ne parlaient pas le grec. Avec le temps, la signification dudit terme a glissé vers la nuance négative encore attachée au mot barbare).

⁹ Livre 2 - 8/12, livre 5 - 19/40/42, livre 6 - 6/9, livre 7 - 17/34/35/40/46/56/58/59/68/69/72/73/74.

citoyens, comportait une architecture «verticale» de temples et de basiliques, ce qui en faisait une sorte de New-York antique. La ville était desservie par 10 aqueducs principaux utilisés pour l'alimentation en eau et pour l'approvisionnement des thermes. À l'époque impériale, l'eau était si abondante que des dizaines de fontaines parsemaient la ville. L'eau jaillissante symbolisait pouvoir et richesse.

Au temps du grand Empire romain, les étrangers étaient abasourdis par l'énergie et la puissance du débit des fontaines de Rome. En effet, accoutumés aux villages composés de masures et de cabanes, où il fallait aller chercher l'eau au fleuve ou au ruisseau, ils percevaient la richesse de ce peuple qui gaspillait l'eau, ce qui était une pure exhibition de sa prospérité.

L'eau coulait pour boire, jaillissait pour remplir les piscines des thermes, coulait aux coins des places de la capitale du monde et le monde ancien s'en étonnait. L'homme romain avait appris à dominer l'eau. Il savait comment en canaliser le cours vers les aqueducs ; pour transporter ces fleuves artificiels vers la capitale, la campagne romaine était traversée par des arcs en briques dont la hardiesse frappait. Bien avant Pline, Strabon écrivait (Géogr. V, 3, 8) : *“les Romains se sont surtout appliqués à faire ce que les Grecs avaient négligé, c'est-à-dire à construire des chaussées, des aqueducs et des égouts”*.

Ce que les Grecs avaient négligé était les grandes techniques et technologies de l'ancienne Rome, dont la première, la construction de chaussées, relevait d'abord du domaine militaire.

Conclusion

On peut estimer que le réseau routier romain devrait être considéré comme une merveille. Mais il ne faut pas oublier qu'il est issu d'un principe aussi évident que complexe : pour bien faire les choses il faut prendre son temps, selon la maxime «Rome n'a pas été faite en un jour». Le temps que l'Empire soit enfin traversé par un réseau routier reliant l'Écosse au Sahara et l'Espagne à l'Euphrate, Rome avait disposé de plus de 500 ans pour accomplir le miracle et même bien plus de 600 ans à compter de 312 av. J.-C. quand Appius Claudius Caecus avait commandé la construction d'une voie militaire de Rome à Ariccia, Fondi et Capua. Cette durée nous semble tout à fait normale compte tenu des dimensions et de la nature des ouvrages routiers considérés.

Ce qui étonne, en revanche, c'est la capacité de “gestion” dont les Romains ont fait preuve. On le voit dans les mots de Procope de Césarée, Romain oriental : *“après avoir travaillé ces pierres ... coupées en forme polygonale, il les attacha... et elles étaient attachées si solidement ... qu'à les regarder, elles ne semblaient pas avoir été assemblées mais plutôt avoir poussé ensemble. Et après si longtemps, après le passage quotidien de chariots et d'animaux de tout genre, les pierres ne se séparent jamais des jonctions, aucune pierre n'est ni usée ni réduite en épaisseur, au contraire, elles n'ont même pas perdu leur éclat. C'est ça la voie Appia¹⁰”*.

¹⁰ Voir Procope “*De Bello Gothico*” liv. I, chap. 14.
- Le texte est une traduction de la version originale anglaise tirée de <http://www.gutenberg.org/>

Il ne faut pas se laisser tromper par le fait que Procope était "romain" ! Il a été l'un des derniers à voir la domination de l'Empire sur la *Mare Nostrum*. En effet, Procope était une sorte de "chef du bureau de presse" dans la suite de Bélisaire, personnage encore visible dans les mosaïques de Ravenne. Flavius Belisarius était généralissime et reconquit l'Italie pour le compte de Justinien, en parcourant à peu près le même itinéraire que celui suivi par Eisenhower lors de la campagne d'Italie.

Procope a calculé le temps écoulé depuis la construction de la voie : "*Bélisaire a conduit son armée de Naples par la voie Latine, laissant la voie Appia à gauche ... construite par Appius neuf cent ans avant*". Il affirme donc qu'après neuf cent ans ¹¹ (!), la voie apparaissait encore parfaite, comme si les dalles n'étaient dues qu'à une croissance spontanée.

Cela n'est pas une épigraphe, c'est un défi ! Un défi pour nous, les hommes du XXI^e siècle. C'est un défi pour les opérateurs du domaine routier et notamment de son entretien. Si jamais notre civilisation durait aussi longtemps que celle des Romains, quelles ressources matérielles, professionnelles, techniques et technologiques pourrions-nous déployer afin de garantir la même viabilité, issue de qualité et de processus d'inspection et de maintenance appropriés ?

"*Rome de Rome est le seul monument et Rome Rome a vaincu seulement*"¹².

Ainsi se termine le volume dédié aux voies romaines par Bergier et ainsi se ferme le rideau sur un empire : "*Romains et Grecs, criez ! Où vous êtes allés ... j'entendais*

jurier en Aléman et en Goth..."¹³ chantait Guccini. Mais les Romains et les Grecs ne lui répondirent jamais.

Cela marqua la fin de la « mondialisation » de l'empire, à l'aube du Moyen Âge. Le règne de l'Empire était remplacé par la domination de la nature qui, les bois s'étendant, prenait sa revanche sur l'homme. Le système de gestion et de maintenance des Romains s'écroula. La "*strata*"¹⁴, à l'origine du mot italien "*strada*" (route), commença à se dégrader, pour laisser la place à la "*rupta*"¹⁵, terme qui est la source étymologique du terme français "route" et de l'anglais "road". Il s'agit d'exemples banals qui pourtant montrent que l'Histoire, avec un H majuscule, joue à cache-cache avec les termes courants.

BIBLIOGRAPHIE

★ **Autori vari**, "*Princeps Urbium*", 1991 - libri Scheiwiller (en particulier "*L'economia*" par Francesco De Martino et "*L'architettura e l'urbanistica*" par Giorgio Gullini)

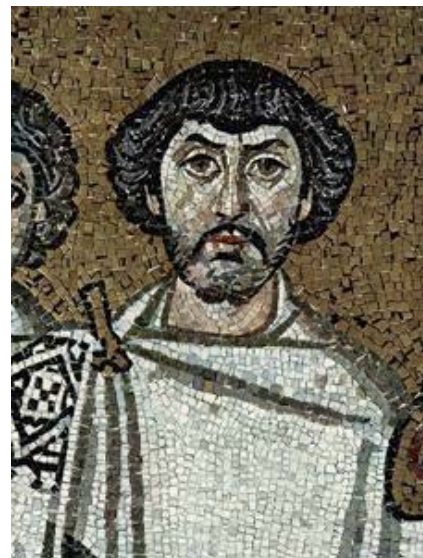
★ **Autori vari**, "*Roma e le vie Consolari*", Edizioni scienze e lettere

★ **Autori vari**, "*Storia di Roma Antica*", New Compton

★ **Barbero Alessandro** "*9 agosto 378. Adrianopoli il giorno dei barbari*", 2005 - Laterza

★ **Bergier Nicolas** "*Histoire des grands chemins de l'empire romain*", 1736 - Jean Leonard (aussi sur <http://books.google.it/>)

★ **Block Mark** "*Les invasions. Occupation du sol et peuplement*" Annales d'histoire sociale, Année 1945, Volume 8, Numéro 2 (aussi sur <http://www.persee.fr>)



Détail de la mosaïque de la basilique de Saint-Vital à Ravenne

¹¹ A vrai dire, Procope écrivait en 536 A.D. et donc, pour être précis, "seul" 848 ans étaient passés en ce moment-là ...

¹² Bergier mentionne une partie de texte plus longue par Janus Vitalis Panormitanus de laquelle j'ai tiré l'extrait.

¹³ Tiré de "Byzance" de l'auteur-interprète italien Francesco Guccini, Metropolis - 1981.

¹⁴ Voie pavée. Le terme se réfère au fait que la voie de l'époque, tout comme celle d'aujourd'hui, se composait de plusieurs couches de matériaux différents.

¹⁵ Cassée, interrompu.

- ★ **Demolins Edmond** "*Comment la route crée le type social*", 1900 - Librairie de Paris
- ★ **Dosi Schnell** "*Vita e costumi dei romani antichi - spazio e tempo*" - vol. 14° Museo della civiltà romana, 1992 - Quasar
- ★ **Garnsey P. - Saller R.** "*Storia sociale dell'impero romano*", 1989 - editori Laterza
- ★ **Gautier Hubert** "*Traité de la construction des chemins*" - Duchesne, 1755 Digitalizzato su <http://books.google.it/>
- ★ **Gibbon Edoardo** "*Storia della decadenza e rovina dell'impero romano*", 1820 - per Nicolò Bettoni
- ★ **Giulio Cesare C.** "*De bello gallico*"
- ★ **Heichelheim Fritz M.** "Storia economica del mondo antico", 1979 - Laterza (en particulier Vol. 4 "la repubblica romana" et Vol. 5. "l'impero romano")
- ★ **Jones Michael E.** "*The end of Roman Britain*" <http://books.google.it/> en particulier appendice 1 "the population of Roman Empire")
- ★ **Laurans Gérard** "*Le mur de Cesar*", 2003 su <http://gerard.laurans.free.fr/>
- ★ **Luttwack Edward N.** "*La grande strategia dell'impero romano dal I al III secolo d.C.*", 1997 - BUR
- ★ **Michelet Jules** "*Storia di Roma*", 2002 - Rusconi Libri
- ★ **Montanelli Indro** - "*Storia di Roma*", 1997 - BUR saggi
- ★ **Montanelli Indro, Gervasio Roberto** - "*Storia D'Italia - vol. 1 - dal Medioevo sino al mille*" - RCS, 2003 - da pag. 13
- ★ **Pisani Sartorio Giuseppina** "*Vita e costumi dei romani antichi - mezzi di trasporto e traffico*" - vol. 6° Museo della civiltà romana, 1994 - Quasar
- ★ **Radke Gerhard** - *Viae publicae Romanae* - traduction par Gino Sigismondi, 1981 - Cappelli Editore Bologna
- ★ **Rossi Lino** "*Rotocalchi di pietra - segni e disegni dei tempi sui monumenti trionfali dell'Impero romano*", 1980 - Jaca Book
- ★ **Schreiber Herman** "*Le vie della civiltà*", 1960 - Garzanti
- ★ **Spinosa Antonio** "*La grande storia di Roma*", 1998 - Mondadori
- ★ **Staccioli Romolo Augusto** "*Strade romane*", 2003 - L'Erma di Bretschneider [26.] Sterpos Daniele, "*La route romaine en Italie*", 1971 - quaderno Autostrade n° 17
- ★ **Tenney Frank** "*Storia di Roma*", 1948 - La Nuova Italia
- ★ **Tesoriere Giuseppe** "*Viabilità antica in Sicilia - dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860)*", 1994 - Zedi Italia
- ★ **Turchi Nicola et al.** "*Civiltà romana*", Mostra augustea della romanità, 1938 (en particulier Michelangelo Cagiano de Azevedo "*I trasporti e il traffico*" et Enrico Clausetti "*Fortificazioni e macchine belliche*")
- ★ **Veyne Paul** "*L'impero Greco Romano - le radici del mondo globale*", 2007 - Rizzoli
- ★ **Villa Carlo** "*Roma, le vie consolari*", 1984 - ERI/Edizioni RAI
- ★ **Villari Pasquale e altri** "*Storia generale d'Italia - parte prima - Storia antica*", 1901 - Dottor Francesco Vallardi Editore
- ★ **Von Hagen Victor W.** "*Le grandi strade di Roma nel mondo*", 1967 - New Compton editori
- ★ **Zerbini Livio** "*La città romana*", 2005 - Giunti
- ★ Images web : www.sxc.hu ; www.brown.edu ; www.lightpollution.it/cinzano/page4.html ; www.ec.europa.eu/transport ; <http://books.google.it> ★

À l'occasion de la journée d'études du 25 mai 2011, consacrée à l'histoire du Service des Affaires Économiques et Internationales (1960-1978).
© Gérard Crossay - MEDDTL



Thibault Tellier et Claude Bozon

Entretien avec Thibault Tellier

conduit par **Stève Bernardin**, chargé de mission au comité d'Histoire



Thibault Tellier © Gérard Crossay - MEDDTL

« Pour une histoire sociale de l'aménagement » : il pourrait s'agir du titre de l'entretien mené en juin dernier avec Thibault Tellier, maître de conférences à l'Université de Lille, par ailleurs membre du conseil scientifique du comité d'Histoire. En revenant en détail sur son parcours, l'historien invite en effet à s'interroger sur les évidences d'une histoire encore pleine d'*a priori*, celle des grands ensembles, du logement, et de la politique de la ville. Il propose d'en éviter les écueils principaux en explorant des pistes identifiées au fil de ses lectures et de ses rencontres successives, comme le dévoile l'entretien ci-dessous.

S. Bernardin

J'aimerais vous poser une première question sur votre formation initiale, qui me semble essentielle pour saisir la spécificité de votre approche et de votre regard d'historien. Au début de votre carrière, vous ne travaillez pas sur des domaines traditionnels d'intervention du ministère, comme par la suite. Vous êtes en effet formé à l'histoire politique, aux côtés notamment de Jean-François Sirinelli. Comment y venez-vous et que retenez-vous de ces premières années ?

T. Tellier

Je suis venu à l'histoire politique par la politique elle-même, puisqu'à 18 ans, un

peu avant même, je me suis engagé en politique. À ce titre, j'avais un intérêt tout particulier pour la politique en train de se faire. Je me suis donc tourné presque naturellement vers l'histoire politique. À cette époque, au début des années 1990, Jean-François Sirinelli faisait office de référence en la matière, à Lille, où il occupait une chaire d'histoire contemporaine.

Je me souviens surtout d'une histoire en débat, par rapport notamment à l'enseignement du lycée, relativement figé autour de quelques dates clés plutôt qu'autour de notions problématisées comme la crise de la démocratie. À ce sujet, je me rappelle du premier ouvrage que j'ai lu en arrivant à l'Université de Lille III : « *Pour une histoire politique* », sous la direction de René Rémond. Il m'a permis de découvrir la richesse des nombreux courants historiographiques existant ou ayant existé en France.

Les travaux de Jean-Pierre Azema, notamment, invitaient au débat sur la deuxième guerre mondiale. À l'époque, de grandes thèses faisaient autorité, comme celles d'Antoine Proux sur les anciens combattants, ou encore celle de Serge Bernstein sur le parti radical. J'étais donc nourri par ces travaux d'histoire politique réalisés sous l'égide de René Rémond et de la Fondation Nationale des Sciences

Politiques. Cela m'a définitivement centré, d'une part sur l'histoire contemporaine, et d'autre part, effectivement, sur l'histoire politique du XX^e siècle.

S. Bernardin

Votre thèse porte sur Paul Reynaud et le parlementarisme de l'entre-deux-guerres. Il pourrait être intéressant d'en dire quelques mots pour nos lecteurs, ne serait-ce que pour comprendre comment se dessine un sujet de thèse, comment il est choisi, délimité et défini en pratique. Quelle a été votre expérience en la matière ? L'analyse du parcours de Paul Reynaud s'est-elle imposée comme une évidence ?

T. Tellier

Non, effectivement, le choix d'un sujet de recherche ne va pas de soi. Je vous le confirme. Pour moi, c'est d'ailleurs tout le piment du métier d'historien. Les recherches prennent en effet souvent des chemins de traverse. Initialement, je souhaitais m'intéresser à la recomposition des droites françaises après la Libération. Le sujet m'est apparu au fil des cours de Jean-François Sirinelli. Faute d'archives, toutefois, la recherche est restée au stade du DEA.

J'en ai tout de même retenu une intuition, celle d'une droite réinvestissant en force les ministères très tôt, dès 1948. Paul Reynaud faisait alors office d'exemple en la matière, aux Finances, préparant en quelques sortes l'arrivée au pouvoir d'Antoine Pinay, lui-même proche de Vichy par le passé. J'ai donc choisi de partir d'un homme, pour m'interroger plus généralement sur la fonction par-

lementaire, à partir des années trente. Le sous-titre de ma thèse est d'ailleurs « *Contribution d'un parlementaire au maintien de la puissance française, 1932-1940* ». L'approche est importante. J'y reviens même actuellement dans mes travaux de recherche. Il n'est donc peut-être pas inutile de revenir aujourd'hui sur ce point.

En résumé, Paul Reynaud a été intéressé par la réforme administrative dès son premier mandat de conseiller général en 1918. Il envisage très tôt un projet de grande ampleur pour l'ensemble de la France et non simplement pour les Basses-Alpes. Il s'interroge ensuite sur la capacité du pays à se réformer, au moment de la tentation fasciste de 1934. À la différence d'André Tardieu, il refuse toutefois toute perspective autoritaire pour en rester à la voie parlementaire. Son parcours m'a donc amené à m'intéresser aussi à la réforme de l'État vue des milieux parlementaires.

S. Bernardin

Comment en venez-vous ensuite à l'analyse des politiques de la ville et du logement en France ? Avez-vous choisi d'approfondir le thème de la réforme sur un cas particulier, volontairement, ou bien parleriez-vous plutôt de hasards de la vie, des lectures ou des rencontres ?

T. Tellier

Ce qui m'a amené à m'intéresser réellement à l'histoire urbaine, c'est tout simplement l'immersion dans un champ professionnel particulier, qui s'appelle l'Éducation nationale. Après avoir passé les concours du CAPES et de l'agrégation,

tion, à la Sorbonne, je me suis en effet retrouvé dans le Nord, pour un premier poste d'enseignement. J'ai fait ce choix en considérant qu'il était en accord avec mes engagements militants du moment. En clair, je souhaitais mettre mes actes en rapport avec mes idées. J'ai donc été volontaire pour enseigner en zone sensible en lycée professionnel, à Roubaix. Je fus d'ailleurs le seul de ma promotion à faire ce choix et je ne le regrette pas. Cela a été une expérience très enrichissante.

On peut effectivement parler d'immersion dans un milieu que je ne connaissais absolument pas, ayant vécu jusqu'à mes études supérieures dans une banlieue résidentielle de Lille. Je fus alors confronté à un monde dont j'ignorais tout, et dont j'ai beaucoup appris. Au lycée, nous travaillions avec des associations de quartier et des centres sociaux. J'ai ainsi découvert la politique de la ville à Roubaix. Par la suite, j'ai été détaché du secondaire à l'IUT de Tourcoing, avant d'être élu maître de conférences toujours au sein de ce même IUT, dans le Département des Carrières Sociales.

Une rencontre a été décisive, en 2002. Trois ans après la soutenance de ma thèse, j'ai en effet rencontré Annie Fourcault à un colloque sur les centres sociaux. Nous avons discuté ensemble des évolutions urbaines dans le Nord. À mon sens, il y avait là matière à réflexion pour un historien. Annie Fourcault était d'accord. Depuis, pour ainsi dire, nous ne nous sommes plus quittés. Je lui suis d'ailleurs très reconnaissant d'avoir cru à mes hypothèses de travail et de m'avoir associé à plusieurs de ses projets.

S. Bernardin

Vous avez ainsi choisi d'étudier la mise en place de la politique de la ville dans le Nord, à travers le cas de plusieurs municipalités, comme Lille, Roubaix ou encore Villeneuve d'Ascq. Qu'en retirez-vous *a posteriori* ? Au moment de rédiger votre mémoire d'habilitation à diriger des recherches, distinguez-vous de grandes lignes directrices de vos travaux passés, présents et à venir ? Serait-il déplacé, par exemple, de parler d'un « laboratoire », voire d'un « modèle septentrional » en matière de politique de la ville ?

T. Tellier

Il est toujours tentant, voire même facile, de parler de laboratoire ou d'expérimentation. Au fond, chaque région pourrait sans doute revendiquer un modèle de développement original. Nous pourrions ainsi parler du cas lyonnais, avec l'impact de la bourgeoisie locale sur l'évolution sociale de Lyon et de ses périphéries. Marseille constituerait un autre cas d'étude intéressant. Toujours est-il que le Nord Pas-de-Calais constitue, il est vrai, l'une des terres de mission du catholicisme social, avec un patronat qui s'implique également dans les réformes sociales.

Dès 1932, par exemple, sont proposées des formes d'allocations familiales à Roubaix et Tourcoing. Une décennie plus tard, en 1943, les comités interprofessionnels du logement naissent à Roubaix. Il s'agit d'une véritable expérimentation, pour le coup, puisque le un pour cent patronal, institué au niveau national en 1953, s'inspire directement de l'expérience d'Albert Prouvost, président de

la Lainière de Roubaix, en concertation avec le maire socialiste de Roubaix, Victor Provo.

De ce point de vue, il existe une véritable confluence intellectuelle entre des milieux patronaux progressistes et les socialistes qui expérimentent une politique municipale à défaut de pouvoir expérimenter une politique nationale. S'y ajoutent des réseaux militants et associatifs comme la JOC, la Jeunesse Ouvrière Chrétienne, très active en matière de logement social. C'est, en quelques mots, le panorama que j'ai dressé à Annie Fourcault lors de nos discussions sur le sujet. Il en résulte effectivement une alchimie assez complexe propre à la métropole lilloise.

Quant à savoir s'il y a un « modèle septentrional », j'ai organisé deux journées d'études sur le thème du logement collectif et d'un possible modèle septentrional avec mon collègue Jean-François Eck. Nous avons mis en évidence des similitudes intéressantes avec le cas rhénan, ainsi que sur certaines pratiques belges et britanniques. Pour autant, je pense vraiment qu'il convient d'être prudent quant à toute possibilité de modélisation.

S. Bernardin

À ce sujet, que pensez-vous des travaux de sociologie concernant les pratiques et processus de réforme en France ? Trouvez-vous judicieux, par exemple, d'approfondir l'analyse des profils et trajectoires de réformateurs, à l'image peut-être des recherches menées sur d'autres périodes par Christian Topalov ? Si oui, avec quels outils et quelles sources ? Sinon, pour quelles raisons ?



THIBAUT TELLIER

Le temps des HLM 1945-1975

La saga urbaine des Trente Glorieuses

© Éditions Autrement, 2007

Collection Mémoires/Culture

T. Tellier

Les travaux de Christian Topalov, à mon sens, constituent une contribution majeure à l'histoire contemporaine des sujets qui m'intéressent. Je pense en effet que l'idée de « nébuleuse réformatrice » pose les bases d'une forme de militantisme que je retrouve dans une génération ultérieure de hauts-fonctionnaires, autour notamment de François Bloch-Lainé, pour la Caisse des Dépôts, et de Paul Delouvrier, pour le Schéma Directeur de la Région Parisienne.

Je m'intéresse en priorité aux années soixante et soixante-dix, mais je pense que la filiation pourrait être examinée pour des périodes ultérieures. Le cas de Jean-Louis Bianco et de Jean-Michel Belorgey, par exemple, reste largement à étudier. Une question se pose alors de manière centrale : comment l'arrivée de la Gauche au pouvoir, au début des années quatre-vingt, participe-t-elle à modifier la place de ces hauts-fonctionnaires au sein de l'appareil d'État ?

Pour ma part, je travaille avant tout en historien sur ces sujets, par le biais des archives nationales, conservées à Fontainebleau, au Centre des Archives Contemporaines, ou à deux pas d'ici, dans Paris. Je réalise aussi des entretiens pour comprendre quelles étaient les interrogations des acteurs de l'époque, par exemple au moment de mise en place de la procédure Habitat et Vie Sociale. J'ai ainsi pu rencontrer les trois directeurs d'administration centrale en charge du projet, Robert Lion, René Lenoir et Jean Maheux.

Au-delà de ces sources officielles, je m'intéresse aussi aux archives des associations. Elles ne sont pas toujours faciles d'accès, quand bien même elles existent et sont correctement conservées. J'ai néanmoins trouvé des archives importantes concernant certaines associations de quartiers, issues notamment du Mouvement populaire des familles, dont l'analyse permet de comprendre comment les politiques publiques sont reçues par les habitants. Le thème du militantisme résidentiel m'intéresse par exemple parce qu'il permet des approches originales et jusqu'ici encore peu explorées par les historiens de l'urbanisme contemporain.

En résumé, j'étudie donc en même temps l'invention des procédures d'action publique, comme Habitat et Vie Sociale, et leur réception par les populations locales. Le lien entre ces deux questions me semble essentiel à préciser, y compris pour les praticiens de l'aménagement, en vue d'éviter trop de formatage et d'idées préconçues. Annie Fourcault en fournit un exemple parfait à travers le cas des mal-loties, qu'elle traite dans sa thèse d'habilitation, en étudiant à la fois la résorption des lotissements insalubres et le point de vue des habitants concernés. Pour le dire autrement, faire une histoire sociale de l'aménagement me paraît véritablement fondamental.

S. Bernardin

Dans cette perspective, comment appréhendez-vous concrètement les liens entre les habitants et l'État ? Considérez-vous par exemple l'État comme un ensemble strict de règles de droit, ou bien plutôt

comme des pratiques institutionnelles diverses et variées, issues de femmes et d'hommes eux-mêmes en interaction avec la population ? En d'autres termes, où placez-vous le curseur dans vos travaux, entre imposition et co-production des politiques en question ?

T. Tellier

Avant toute chose, je dois dire qu'il me semble impossible de faire l'économie d'une analyse précise de l'ancrage local des politiques publiques. Les éditions Privat constituaient un outil de développement important de ce type d'études, au cours des années soixante-dix, autour notamment de l'histoire des villes et des régions, en France. La dynamique me paraît néanmoins s'être réellement essoufflée depuis les années quatre-vingt, et quatre-vingt-dix. Il y a donc lieu de travailler autrement sur une histoire locale recomposée.

Des thèses étudiant des terrains locaux continuent pourtant à être soutenues en histoire urbaine, par exemple au Centre d'Histoire Sociale du XX^e siècle de Paris I. Un regain d'intérêt est par ailleurs perceptible chez les géographes, à l'image de Frédéric Guilly, qui s'intéressent eux aussi à la question territoriale. Des sociologues réinvestissent eux aussi ce même thème. On revient donc, peu à peu, y compris en histoire, à des formes de micro-histoires. Une difficulté consiste alors, comme vous le dites, à bien ajuster le curseur, pour ne pas faire l'économie d'un cadre général d'interprétation.

Ce n'est pas chose facile. Si je reprends mes propres travaux, par exemple, la

manière dont on a appréhendé les grands ensembles à Sarcelles, à Marseille ou à Lille, n'est pas du tout identique. Avant tout parce que les forces en présence, et les tensions qui en résultent, ne sont pas identiques. Par ailleurs, ce ne sont pas les mêmes populations qui ont dû réagir, avec des collectivités territoriales elles-mêmes distinctes. Le curseur n'est donc pas simple à ajuster. Même chose pour le cas d'Habitat et Vie Sociale : les premières expérimentations menées à Lille, Lorient et Marseille n'ont pas du tout les mêmes finalités. Il y a donc lieu de parler de territorialisation des politiques d'aménagement dès les années soixante.

Ceci étant dit, il me semble possible de dégager un cadre général pour l'amélioration du cadre de vie, qui se décline principalement en amélioration de l'habitat, d'une part, et en développement de la vie sociale, d'autre part. Pour moi, il s'agit là d'un cadre théorique. On pourrait évoquer à ce titre une politique publique à part entière. Quand on y regarde de plus près, toutefois, on s'aperçoit que les contextes varient sensiblement. À Lorient, la finalité principale était en réalité de terminer la ZUP, restée en chantier faute de crédits. À Lille, le problème se posait en termes d'animation sociale, sous l'impulsion de Pierre Mauroy. À Marseille, enfin, il existait une réelle volonté politique de relier les quartiers Nord au reste de la ville.

Voilà pourquoi, à mon sens, on doit tenir les deux bouts de la chaîne pour comprendre comment la politique en question a été inventée, dans les faits, et en même temps comment elle s'est déclinée en pratique. On peut ainsi en

venir à un point crucial : comment et qui s'approprie, ou rejette, selon les cas, les politiques publiques mises en place sur différents territoires. La question n'est pas uniquement historique. Des expérimentations récentes pourraient tout à fait relever de la même logique de recherche. La clause de compétence générale remise en cause dans le projet de réforme territoriale est essentielle à ce titre : elle est une garantie de créativité et d'inventivité des collectivités territoriales.

S. Bernardin

S'agit-il d'un thème que vous souhaitez approfondir dans vos recherches à venir ? Peut-être en lien avec le comité d'Histoire du ministère ? À ce sujet, d'ailleurs, comment en venez-vous à vous rapprocher de cette structure ? Était-ce une évidence pour vous ? Un moyen peut-être d'ouvrir des portes ? De rencontrer des témoins par ailleurs difficiles d'accès ?

T. Tellier

Sur ce thème, je me dois d'évoquer mon collègue Loïc Vadelorge, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Paris XIII, avec qui je travaille maintenant depuis plusieurs années en lien étroit avec le comité d'Histoire. Il s'est intéressé de près notamment à la région parisienne, et plus particulièrement aux Villes Nouvelles. J'ai quant à moi étudié la question des grands ensembles durant la même période.

Nous avons vite compris, au fil des rencontres du comité d'Histoire et d'évaluation des Villes Nouvelles, que nous travaillions tous les deux sur des politiques publiques fortement centralisées. En même temps, il est aussi apparu qu'il

existait de fortes volontés de s'emparer de ces cadres d'ensemble, émanant à la fois d'élus locaux et de réseaux de populations locales. Loïc Vadelorge et moi pensions alors qu'il serait intéressant d'approfondir le sujet, d'autant que les historiens s'y sont peu intéressés depuis l'ouvrage de référence de Pierre Deyon sur l'État et les pouvoirs locaux.

Nous avons donc proposé au comité d'Histoire de mener un travail sur le sujet, se traduisant par des journées d'études et un séminaire, systématiquement appuyés sur un travail de recherche mené dans la durée. Notre chance a été, et je ne le dis pas par flatterie, de trouver une équipe du comité d'Histoire ouverte sur ces questions, nous faisant confiance pour investir un champ de recherche important, pour trois ans. J'avoue que ce n'est pas toujours le cas. Certains ministères ne disposent même pas de comité d'Histoire. D'autres s'en servent plutôt comme d'un simple outil de communication.

Dans le cas présent, nous avons eu la chance de pouvoir travailler selon nos propres méthodes. C'est important et je tiens à le souligner. Nous parlons en effet d'histoire institutionnelle, mais en historiens, sans céder à une quelconque forme de commande publique. En clair, on ne nous a jamais dit « Faites l'histoire du ministère ». Loïc Vadelorge et moi tenons plutôt à contribuer à la fabrique de cette histoire, même si ce n'est pas notre seul objet de recherche. Les conditions de l'échange étaient donc claires dès le début.

Il en résulte un séminaire pluriel, mélangeant les apports savants d'historiens à

ceux des témoins prêts à intervenir sur le thème en question, celui des liens entre aménagement et décentralisation. Une séance a par exemple permis d'entendre les points de vue sur le sujet de Jérôme Monod, de la DATAR, et de Serge Vallemont, pour l'Équipement. Une autre séance portait sur le cas des Établissements Publics Régionaux, parfait exemple de dispositif réapproprié par des élus locaux particulièrement inventifs, au cours des années soixante-dix, notamment dans le Nord Pas-de-Calais, avec Pierre Mauroy, et en PACA, avec Gaston Defferre.

Au passage, je rappelle qu'en 1981 l'un devint Premier Ministre, et l'autre, occupa les fonctions de ministre de l'Intérieur. Ce n'est peut-être pas neutre pour comprendre comment se sont construites les lois de décentralisation de 1982-1983. Comment imaginer que ces lois auraient été les mêmes si ces deux hommes n'avaient pas été présidents d'Établissements Publics Régionaux ?

Au travers de ces personnages, je retrouve donc les différentes problématiques qui sont les miennes, qui sont celles effectivement de l'action politique, et en même temps de ses applications concrètes. Si vous permettez un commentaire sur l'actualité politique, je trouve intéressant de voir comment, dans la campagne qui s'ouvre, un certain nombre de candidats mettent en avant leurs réalisations locales, pour prouver leurs compétences à peut-être un jour diriger le pays. Cela n'a pas toujours forcément été le cas. Si vous regardez les septennats de Charles de Gaulle et de Georges Pompidou, en

effet, l'expérience locale n'était pas systématiquement mise en avant.

Dans l'immédiat, toutefois, je m'intéresse à des questions plus concrètes, comme la résorption de l'habitat insalubre, par exemple. Il s'agit d'un projet d'étude que j'aimerais mener en lien avec le comité d'Histoire, avec ma collègue, Marie-Claude Blanc-Chaléard, professeur à Nanterre. Sa thèse d'habilitation porte sur le cas des bidonvilles, à travers l'histoire des populations qui les peuplent. Isabelle Massin, actuellement au CGEDD, est à l'initiative de ce projet de recherche. Le groupe serait ainsi principalement constitué d'un historien de l'urbain, d'une historienne de l'immigration et d'une fonctionnaire très au fait de ces questions pour y avoir été associée dès le début de sa carrière professionnelle.

L'idée serait d'aborder une politique publique, celle de la résorption de l'habitat insalubre, dans toute sa complexité, notamment administrative, tout en essayant d'analyser ce qu'elle a pu représenter pour les populations concernées et leur devenir. Au fond, le thème est proche de la thèse d'habilitation de Marie-Claude Blanc-Chaléard, sur le passage des bidonvilles à la ville. Pour la RHI, je parlerais à ce stade du passage d'un habitat insalubre à un habitat « normé », en quelques sortes.

Au passage, je trouve intéressante la démarche anglo-saxonne du « *work in progress* », ne se fixant pas de cadre trop rigide au départ de la recherche. Dans notre cas, par exemple, la périodisation constitue un enjeu de l'analyse plutôt

qu'une donnée *a priori*. Jusqu'où faut-il remonter, dans le présent comme le passé ? La question reste à ce stade ouverte. Nous la traiterons évidemment au fil des rencontres et des lectures, pour essayer d'adapter notre grille de lecture à ce que les archives nous apprennent.

Au fond, le métier d'historien c'est un métier de déconstruction permanente entre ce que l'on pense savoir et ce que l'on sait réellement. Je pense d'ailleurs que l'un des intérêts du comité d'Histoire est de montrer que ce qui est devenu aujourd'hui le ministère de l'Écologie, du Développement durable, du Logement et des Transports n'est pas simplement le fait d'une décision politique ponctuelle. En effet, il s'inscrit en réalité dans un champ de réflexion beaucoup plus ancien, sur les compétences d'un ministère dit technique. Des étapes sautent aux yeux, comme la création du ministère Pujade, en 1971, ou encore le Sommet de Rio, en 1992, mais il ne s'agit sans doute que de la partie émergée de l'iceberg.

Notre travail d'historien, en résumé, c'est, me semble-t-il, très modestement de remettre à jour des traces que l'on aurait pu voir disparaître. Dans un sens, je me demande si nous ne sommes pas que des archéologues du temps présent. Explorer le champ des possibles devient alors une priorité. Pour moi, cela renvoie à un devoir citoyen, que j'espère ne pas trahir à travers mon parcours d'historien, voire d'historien engagé. À ce titre, je peux tout aussi bien intervenir dans un colloque universitaire que devant une association de locataires d'un HLM. En résumé, je pense que c'est notre rôle

d'être à la fois sur des exigences scientifiques, et en même temps de pouvoir répondre, avec une qualité identique, à la demande sociale, qui se fait d'ailleurs de plus en plus forte. On l'a vu dans les projets menés avec la Délégation Interministérielle à la Ville : il y a une volonté populaire de comprendre ce qu'ont été par le passé les territoires sur lesquels les habitants vivent aujourd'hui. Et si l'on veut absolument qu'il y ait une sorte de partage des responsabilités et surtout de l'appropriation de la ville par ceux qui l'habitent, au-delà même d'un partage des analyses, il faut une compréhension mutuelle des enjeux en question.

Au passage, l'idée d'appropriation de la ville par ses habitants renvoie à la formule d'un architecte urbaniste un peu oublié aujourd'hui, Gaston Bardet, qui expliquait durant l'entre-deux-guerres que la ville c'était à la fois de la chair et des cailloux formant le véritable corps de l'urbain. L'assemblage se fonde essentiellement sur l'échange et la mise en commun des expériences. Dans cette perspective, je souhaite évidemment qu'on puisse intensifier les relations entre le comité d'Histoire et les milieux universitaires. Je considère, de ce point de vue, que les membres du Conseil scientifique doivent être des passeurs entre le monde universitaire, qui n'est pas forcément toujours le monde le plus ouvert qui soit, et les institutionnels, eux aussi régis par des codes et des règles spécifiques.

Je reviens un instant sur mon projet d'histoire de la résorption de l'habitat insalubre. Sans le comité d'Histoire, je vous le dis, je n'aurais jamais connu Isabelle

Massin. Je n'avais en effet aucune raison particulière de la connaître. Or, je pense justement que le comité d'Histoire a pour fonction première de faire dialoguer des milieux qui ne se parlent pas forcément, qui sont des milieux de recherche, d'un côté, et d'administration, de l'autre. On est tous fonctionnaires d'État, mais on sait à quel point les milieux sont cloisonnés. Grâce au comité d'Histoire, en particulier avec la campagne de recueil de témoignages oraux qu'on a pu mener avec Brigitte Druenne-Prissette, j'ai pu rencontrer des gens que je n'aurais jamais rencontrés autrement.

J'ai rencontré des hauts fonctionnaires passionnants comme Jean-Eudes Roullier, Pierre Mayet ou encore Robert Lion, avant tout parce qu'il y avait une attention au recueil de témoignages oraux au sein du comité d'Histoire. J'y accorde beaucoup d'importance, tout d'abord parce que les entretiens réalisés constituent un formidable matériau pour les historiens, ce qui n'est pas à négliger, et ensuite parce qu'il me semble impensable de laisser partir cette génération de femmes et d'hommes qui sont entrés dans la fonction publique à la fin des années soixante sans qu'ils aient pu témoigner. On risque sinon d'avoir un vide très important, qui nous posera problème pour écrire l'histoire à venir des politiques publiques, de la fin des trente glorieuses à aujourd'hui.

J'insiste donc sur cette idée que le comité d'Histoire est une sorte d'intermédiaire entre les fonctionnaires du ministère et les chercheurs, historiens notamment. Sa fonction est de mettre en relation des gens partageant des sujets de réflexion

communs, même s'ils ne pratiquent pas toujours le même langage. Je pense que c'est important, parce que le registre technique du ministère n'est pas toujours simple à appréhender pour l'historien. Le dialogue est donc indispensable.

Pour prolonger l'entretien, les lecteurs intéressés pourront se reporter aux publications de Thibault Tellier, dont une liste non-exhaustive figure ci-dessous, à la suite du court extrait d'ouvrage suivant, donnant à voir brièvement la plume de l'auteur :

«À la fin des années 1960, dans les grands ensembles, l'heure n'est donc pas nécessairement au découragement, et c'est précisément cette volonté de faire, cette contribution à l'implication citoyenne que nous souhaiterions, entre autres, mettre en avant dans cette étude, ainsi que les raisons du basculement qui s'opère dans la seconde moitié des années 1960 quant aux représentations que les uns et les autres ont des grands ensembles. «L'énigme historique que constitue le renversement radical de l'image des grands ensembles reste entière», constate Annie Fourcaut dans son introduction à Faire l'histoire des grands ensembles. Le but de cet ouvrage est de contribuer, même modestement, à lever un coin du voile qui amène encore aujourd'hui à méconnaître la réalité de ce que fut réellement la vie des habitants dans les grands ensembles au cours des Trente Glorieuses, et en quoi ce type d'habitat a marqué en profondeur notre champ culturel contemporain». (Thibault Tellier, *Le Temps des HLM*, Paris, Autrement, 2007, p. 18-19).

Bibliographie indicative

★ « L'Équipement et la décentralisation. Analyses tirées de l'enquête orale », *Pour mémoire*, n° hors série, Actes de la journée d'études organisée par le comité d'Histoire du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, novembre 2009, pp. 67-72

★ « L'habitat collectif en Europe septentrionale au temps des Trente Glorieuses : de l'institutionnalisation à la remise en cause », sous la direction de Jean-François Eck et Thibault Tellier, *Revue du Nord*, tome 91, juillet-septembre 2009, pp. 523-672

★ « L'habitat collectif en Europe du Nord Ouest des origines à la veille de la Seconde guerre mondiale », *Revue du Nord*, tome 90, janvier-mars 2008, pp. 9-194

★ « Transformer les villes, une affaire de générations. Les enseignements du renouveau de l'histoire urbaine contemporaine », in *La ville stratégique, changer l'urbanisme pour répondre aux défis urbains mondiaux. Strategic City, planners for the twenty-first century*, sous la direction de Nicolas Buchoud, CERTU, 2008, pp. 81-91

★ « Le fonds Valéry Giscard d'Estaing aux Archives nationales : la présidence de la République et l'urbanisme de 1974 à 1981 », *Histoire urbaine*, n°21, avril 2008, pp. 127-136

★ « Les jeunes des ZUP : nouvelle catégorie sociale de l'action publique durant les Trente Glorieuses », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, N°4, janvier-avril 2008, pp. 1-14

★ *Le temps des HLM 1945-1975. La saga urbaine des Trente Glorieuses*, Paris, Autrement, 2007

★ « Intercommunalité et villes nouvelles entre conflits et partage: Villeneuve d'Ascq et la construction de la Communauté urbaine de Lille-1969-1983 », in *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'État et des collectivités locales (1960-2005)*, sous la direction de Loïc Vadelorge, Programme interministériel et d'évaluation des villes nouvelles, Le Manuscrit, 2005

★ Paul Reynaud. *Un indépendant en politique*, Paris, Fayard, « Pour une histoire du XX^e siècle », 2005 (Prix d'histoire de l'Académie Française en 2006)

★ « La mémoire politique d'une ville nouvelle : Villeneuve d'Ascq », *Ethnologie française*, numéro spécial sur "La mémoire des villes nouvelles", 2003-1. ★

Denis Hannotin et Christine Moissinac

Antoine-Rémy Polonceau (1778-1847)

Un homme Libre, un ingénieur au parcours éclectique

Paris : Presses des ponts, 2011

Préface de Claude Martinand, vice-président honoraire du CGEDD ; publié avec le soutien du comité d'Histoire du MEDDTL

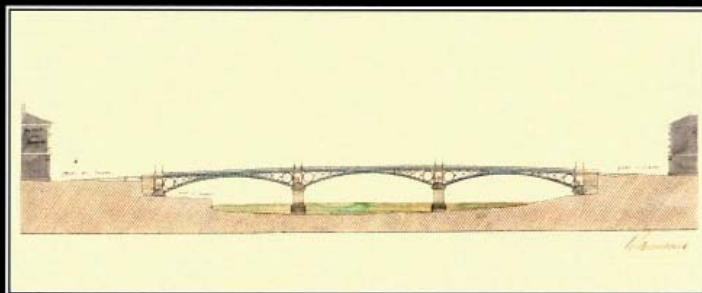
Né en 1778, Antoine-Rémy Polonceau a appartenu aux générations pour lesquelles l'accession de Bonaparte au pouvoir et la première révolution industrielle ont ouvert de multiples voies d'action. Formé dans les meilleurs lieux d'enseignement, la toute nouvelle École polytechnique, puis celle de Ponts et Chaussées, haut fonctionnaire aux larges responsabilités, il a multiplié, hors de sa compétence initiale et de son propre chef, expériences et initiatives les plus innovantes, dont la création en 1826 de l'Institution royale agronomique de Grignon, l'érection en 1834 d'un remarquable pont fixe en fonte, le premier véritablement en France, celui du Carrousel, et, un peu plus tard, le tracé de certaines des premières voies de chemins de fer, de Paris vers Versailles par la rive gauche, puis vers Rouen et, enfin, vers Dijon. Cet esprit animé par

une confiance sans faille en un progrès toujours possible s'est aussi intéressé à l'irrigation, à l'élevage, à la gestion des voies d'eau, canaux ou rivières, au tracé et à l'entretien des routes et à la formation des maîtres. Dans cette période de foisonnement scientifique et de fortes mutations économiques et sociales, cet homme rigoureux et méthodique, éclectique et perpétuellement inventif a manifesté sa grande liberté d'esprit, en n'hésitant jamais à prendre les risques qu'il jugeait nécessaires, même s'il en payait le prix par un relatif isolement jusqu'à la fin de sa vie, en 1847. Membre actif de diverses sociétés savantes, il a toujours voulu par l'écriture, la parole, le dépôt de brevets, partager ses idées et les rendre accessibles à ses contemporains. Retracer son parcours devrait contribuer à rendre justice à sa créativité en évoquant certaines de ses réalisations qui ont perduré, sous d'autres formes bien évidemment, jusqu'à nos jours. (note de l'éditeur) ★

DENIS HANNOTIN, CHRISTINE MOISSINAC

ANTOINE-RÉMY POLONCEAU
(1778-1847)

UN HOMME LIBRE



Un ingénieur au parcours éclectique



Créé par un arrêté du 9 mai 1995, le comité d'Histoire a développé des activités dans le champ du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement et de la Mer ainsi que, à partir de 2007, dans celui de l'Écologie, du Développement durable, du Climat et de l'Énergie. Pour certaines de ces compétences, les interventions publiques ont été très variées au cours des siècles passés, en fonction notamment de l'évolution des champs de compétence ministérielle.

Dans une perspective de valorisation du patrimoine historique du ministère, il s'appuie sur un Conseil scientifique composé de chercheurs et de spécialistes reconnus pour définir ses interventions en matière d'histoire des administrations et de leurs politiques, des techniques, des métiers et des pratiques professionnelles correspondant aux compétences ministérielles présentes et passées ainsi qu'aux attentes exprimées par les services, les opérateurs et les partenaires du ministère.

Le comité soutient et accompagne scientifiquement et financièrement des études et des recherches historiques, organise des conférences et des journées d'études dont il peut diffuser les actes et favorise la publication d'ouvrages de référence. Il constitue aussi un fonds d'archives orales d'acteurs des politiques ministérielles, publie la revue semestrielle « Pour mémoire » et, en tant que de besoin, des numéros spéciaux. Il gère un centre documentaire ouvert au public doté de plus de 4 000 ouvrages et diffuse un guide des sources accessibles sur internet et sur intranet. Il peut participer à des manifestations avec des partenaires publics ou privés ».

Le comité d'Histoire du ministère

L'ORGANISATION DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ D'HISTOIRE

★ Secrétaire

Louis-Michel SANCHE

ingénieur général des Ponts et Chaussées, secrétaire général du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable

tél. 01 40 81 68 23

fax. 01 40 81 23 24

[louis-michel.sanche](mailto:louis-michel.sanche@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secrétaire-délégué

Patrick FÉVRIER

administrateur civil hors classe

Tél : 01 40 81 21 73

[patrick.fevrier](mailto:patrick.fevrier@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

★ Adjointe au secrétaire délégué

mission recueil de témoignages oraux

Christiane CHANLIAU

chargée de mission

tél. 01 40 81 82 05

[christiane.chanliau](mailto:christiane.chanliau@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

★ Accueil, assistance

à la coordination et secrétariat

Marie LACOR

assistante

Tél. : 01 40 81 36 75

[marie.lacor](mailto:marie.lacor@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secteur documentation communication électronique

Françoise PORCHET

chargée d'études documentaires

Tél. : 01 40 81 36 83

[francoise.porchet](mailto:francoise.porchet@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secteur études-recherches

Stève BERNARDIN

chargé de mission

Tél. : 01 40 81 36 47

[steve.bernardin](mailto:steve.bernardin@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secteur animation-diffusion

Marie-Thérèse RIEU

chargée de mission

Tél. : 01 40 81 15 38

[marie-therese.rieu](mailto:marie-therese.rieu@developpement-durable.gouv.fr)

@developpement-durable.gouv.fr

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE

Dominique BARJOT

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris IV

Bernard BARRAQUÉ

Directeur de recherche au CNRS, CIREDAgroParisTech

Alain BILLON

Ancien secrétaire délégué du comité d'Histoire

François CARON

Professeur émérite à l'Université Paris IV

Florian CHARVOLIN

Chargé de recherche au CNRS, MODYS-Université Jean Monnet de Saint-Etienne

Viviane CLAUDE

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII

Florence CONTENAY

Inspectrice générale de l'Équipement honoraire

Gabriel DUPUY

Professeur émérite à l'Université de Paris I

Philippe GENESTIER

Professeur à l'ENTPE, chercheur au laboratoire RIVES-CNRS

Vincent GUIGUENO

Chargé de mission à la direction des Affaires Maritimes, chercheur associé au LATTS-CNRS

André GUILLERME

Professeur au CNAM, directeur du Centre d'histoire des techniques et l'environnement

Bertrand LEMOINE

Directeur de recherche au CNRS, directeur de l'atelier international du Grand Paris

Claude MARTINAND

Membre de l'ARAF, vice-président honoraire du CGEDD

Geneviève MASSARD-GUILBAUD

Directrice d'études à l'EHESS

Alain MONFERRAND

Ancien secrétaire-délégué du comité d'Histoire

Antoine PICON

Professeur à l'Université de Harvard, enseignant-chercheur à l'École des Ponts ParisTech, LATTS

Anne QUERRIEN

Ancienne directrice de la rédaction de la revue « Les Annales de la Recherche urbaine »

Thibault TELLIER

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Lille III

Hélène VACHER

Professeur à l'ENSA de Nancy

Loïc VADELORGE

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris XIII

L'ACTIVITÉ DU COMITÉ D'HISTOIRE

Depuis 2006, 10 numéros de la revue semestrielle « Pour mémoire » ont commencé à présenter un panorama diversifié d'articles sur l'histoire de l'administration et des cultures professionnelles : le code de la route, l'histoire du climat, les villes nouvelles, la création du ministère de l'Équipement, l'action outre-mer et en Afrique des ingénieurs, le lagunage, la Grande Arche, les risques naturels, la protection de la nature, les plaques minéralogiques, les services déconcentrés de l'Équipement ou de l'Environnement, la construction des tours, la viabilité hivernale, le paysage, les travaux maritimes, les plateformes aériennes, les barrages, les parcs nationaux... La revue comprend aussi des témoignages d'acteurs des politiques publiques et de chercheurs. www.developpement-durable.gouv.fr/Pour-memoire-la-revue-du-Comite-d.html

Depuis 1995, le comité d'histoire a organisé des journées d'études, des conférences et des colloques, avec les directions d'administration centrale, le réseau scientifique et technique et les opérateurs, les universitaires et les chercheurs ainsi que des partenaires.

En 2012, ces manifestations devraient porter sur la résorption de l'habitat insalubre, les missions de prospective, la restauration des terrains en montagne et les politiques publiques de l'architecture. Des numéros spéciaux de la revue peuvent servir à diffuser les actes de ces manifestations : en 2012, ils concernent les 100 ans d'administration du Tourisme, le 40^e anniversaire de la naissance du ministère de l'Environnement et la création en 1972 des établissements régionaux. www.developpement-durable.gouv.fr/Prochaines-manifestations-du.html

Le comité peut apporter son soutien à l'édition d'ouvrages tels que, en 2010, « Les ingénieurs des ponts au service de l'Afrique : témoignages 1945-1975 (L'Harmattan) et en 2011, « Jean-Eudes Roullier, un pionnier des politiques de l'espace urbain » (La Documentation française). www.developpement-durable.gouv.fr/Des-publications-en-partenariat.html

Depuis sa création, le comité a recueilli plus de 80 témoignages oraux destinés à préserver la mémoire des réalisations professionnelles et des métiers dans le ministère.

LES OUTILS

- ★ La bibliothèque, ouverte au public, comprend plus de 4 000 volumes, ouvrages spécialisés ou usuels. Elle est accessible au public du lundi au vendredi, sur rendez-vous
- ★ Les sites consultables
internet : [www.developpement-durable.gouv.fr/\(le ministère/Histoire et archives\)](http://www.developpement-durable.gouv.fr/(le%20minist%C3%A8re/Histoire%20et%20archives))
intranet : intra.comite-histoire.cgpc.i2/
- ★ Le guide des sources, accessible sur l'internet et l'intranet, a été conçu pour faciliter le repérage des sources historiques dans les domaines de compétence du ministère ;
- ★ Des dossiers bibliographiques et biographiques à consulter sur place ;
- ★ La revue « pour mémoire » (semestriel + numéros spéciaux) ;
- ★ La consultation d'archives orales.

Vous souhaitez consulter les ressources du secrétariat du comité d'Histoire... Vous pensez que votre témoignage peut éclairer l'histoire du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et des administrations dont il est l'héritier... Vous avez connaissance d'archives, de documents divers, d'objets intéressant l'histoire de ces administrations, alors...

N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER

**Secrétariat du comité d'Histoire
Conseil général de l'Environnement et
du Développement durable**

7^e section - 20^e étage - bureau 20.20
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
tél : 33 (0) 01 40 81 15 38 ou 36 83
fax : 33 (0) 1 40 81 23 24
courriel:comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr



« pour mémoire »
la revue du comité d'Histoire

rédaction ★ Tour Pascal B 20.20

92 055 La Défense Cedex

téléphone : 01 40 81 15 38 ou 36 83

télécopie : 01 40 81 23 24

comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

fondateurs de la publication ★ Pierre Chantereau et Alain Billon

directeur de la publication ★ Louis-Michel Sanche

rédacteur en chef ★ Patrick Février

suivi de fabrication ★ Marie-Thérèse Rieu

conception graphique ★ Éric Louis

réalisation graphique ★ Annick Samy

ISSN ★ 1955-9550

impression ★ **couverture** ★ ETOILE imprim/PNK Graphic

Intérieur ★ SG/SPSSI/ATL 2

  imprimé sur du papier certifié écolabel européen

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

comité d'Histoire

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

• revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement •

