n°5
hiver 2008

« pour mémoire »

comité d'histoire

...

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

Parc National de Porquerolles
MEEDDAT Laurent Mignaux

Après « *l'histoire au fil de l'eau* » que le n° 4 de « *pour mémoire* » vous a proposé, c'est aux sources même du ministère de l'Environnement que nous vous convions dans cette nouvelle édition de notre revue.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées est devenu le 9 juillet dernier, le Conseil général de l' Environnement et du Développement durable, en fusionnant avec l'Inspection générale de l'Environnement et en adaptant sa structure aux missions nouvelles dont le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire est en charge et qui l'ont conduit dans le même temps, à une restructuration profonde de ses directions d'administration centrale, comme de ses services déconcentrés, tant au plan départemental que régional.

« *Pour mémoire* » avait déjà publié un numéro spécial dédié au Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, mais, à partir de ce numéro 5, notre revue consacrera régulièrement une partie de ses rubriques à des sujets relatifs au développement durable et à l'énergie, ainsi qu'à l'aménagement du territoire.

Pour initier cette évolution, il nous a paru intéressant d'évoquer la figure de Serge Antoine, pionnier de l'aménagement du territoire et acteur majeur de la prise de conscience et de l'organisation administrative des politiques de l'environnement. Il sera le premier fil rouge de notre dossier, à travers trois moments-clé de son action : la création du premier ministère français de l'Environnement en 1971, l'initiation d'une politique de coopération trans-méditerranéenne avec le « Plan bleu », et la création des régions de programme en 1959.

C'est à Florian Charvolain, politiste et membre de notre conseil scientifique, et Roger Cans, longtemps titulaire de la rubrique Environnement au journal « Le Monde », qu'a été confié le soin de brosser l'histoire de la création du ministère de l'Environnement, sujet familier pour cet universitaire et ce journaliste qui y ont consacré pour le premier, sa thèse de doctorat et pour le second une part notable de sa carrière.

C'est ensuite à Bernard Glass, Ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts (e.r.) et ancien directeur du « Plan Bleu », que revient le soin de rappeler, à travers l'histoire de cet organisme consacré à la protection de la Méditerranée, le rôle éminent joué, là encore, par Serge Antoine, passeur d'avenir, qui a très tôt cru en la possibilité d'un dialogue entre les pays riverains de la Méditerranée par delà les affrontements, quelques féroces et douloureux qu'ils aient été et qu'ils soient encore. Enfin, l'histoire éclairant l'avenir, il nous a semblé digne d'intérêt en ces temps ou l'on reparle beaucoup d'un redécoupage des unités administratives territoriales comme la région ou le département, de se pencher cinquante ans après, sur la délimitation géographique des circonscriptions administratives régionales, devenues par étapes, des établissements publics régionaux puis des collectivités territoriales à part entière. C'est un texte de Serge Antoine qui éclaire un autre volet de son action : sa contribution à la création des régions.

Le parcours atypique d'un autre grand serviteur de l'État, Jean Millier, ingénieur général des Ponts et Chaussées, est à l'honneur dans la rubrique « lectures », quelques mois après la parution d'un ouvrage qui lui a été consacré par l'institut Paul Delouvrier, à l'occasion du premier anniversaire de son décès.

Si les politiques d'aménagement du territoire sont déjà très présentes dans notre dossier autour du thème de la régionalisation, la restitution de la récente conférence consacrée à Louis Harel de la Noë et au développement du réseau de chemins de fer d'intérêt local des Côtes-du-Nord à la fin du XIXème siècle, apporte une dimension nouvelle sur le rôle joué par de nombreux ingénieurs des Ponts et Chaussées au profit des collectivités locales dans le développement des chemins de fer secondaires. Ceux-ci, dans le dernier quart du XIXème siècle, désenclavèrent opportunément les cantons les plus reculés des départements français, en les faisant bénéficier d'un maillage les reliant efficacement aux réseaux principaux des grandes compagnies ferroviaires.

Ces travaux d'intérêt public furent souvent réalisés au prix de la construction d'ouvrages d'arts imposants, véritables morceaux de bravoure illustrant l'art de l'ingénieur dans son total accomplissement. Trois articles éclairent ce « portrait ». Celui de M. Georges Ribeill, directeur de recherches à l'ENPC/LATTS, celui de François Lépine, ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire et celui d'Anne Querrien, rédactrice en chef des Cahiers de la recherche urbaine, illustrés de photographies d'époque, nombre de ces ouvrages d'art ayant été détruits pendant la 2ème guerre mondiale ou dans la seconde moitié du siècle dernier.

Le troisième et dernier dossier trouve son origine dans la mise en œuvre en 2009, de notre 4ème système d'immatriculation des véhicules automobiles depuis 1901.

Il nous a semblé intéressant et d'actualité de nous pencher sur l'histoire de ces immatriculations, en France mais aussi en Europe, en faisant appel à Jean Orselli, ingénieur général des Ponts et Chaussées, qui vient d'achever une thèse de doctorat sur l'histoire de la Sécurité routière et à MM. Jean-Emmanuel Chevry et Thierry Baudin, respectivement Président et Secrétaire général de l'association Francoplaque, qui nous ont permis lors d'une conférence dont l'essentiel est reproduit dans ce chapitre, de revivre cette « tectonique des plaques ».

Enfin, ne serait-ce que pour justifier son titre, notre revue s'enrichira désormais chaque année, d'une nouvelle rubrique intitulé : « mes dates », qui vous proposera un calendrier prévisionnel triennal des grands anniversaires (lois, textes fondateurs, organisations administratives, évènements, inaugurations d'ouvrages...). Vous êtes, dès à présent, invités à enrichir et compléter cette rubrique mémorielle dont les faits marquants, le moment venu, pourront faire l'objet d'une recherche universitaire, d'un séminaire de travail, d'une conférence, d'une journée d'étude... ou d' un article dans « *pour mémoire* ».

Ce numéro 5 est le premier qui soit piloté par Alain Monferrand, le nouveau Secrétaire délégué du Comité d'histoire. Ce sera aussi le dernier dont je dirigerai la publication, étant à mon tour appelé à faire valoir mes droits à la retraite. Je resterai très attentif aux travaux menés par notre Comité au renouveau duquel je suis fier d'avoir contribué. Le travail de confiance qui s'installe entre les membres du Secrétariat et les universitaires du Conseil scientifique en est le plus fort témoignage et me rend très confiant dans l'avenir de nos actions.

Pierre Chantereau,
IGPC, secrétaire du comité d'histoire ★

sommaire

en première ligne 7

- Serge Antoine ou le devoir d'imagination par Alain Monferrand
- Aux origines du ministère de la Protection de la nature et de l'Environnement par Roger Cans et Florian Charvolain
- Un engagement méditerranéen par Bernard Glass
- Serge Antoine et les régions

les conférences du comite d'histoire 44

- I. Conférence du jeudi 10 avril 2008 :
  Louis Harel de la Noë, ingénieur général des Ponts et Chaussées (1852-1931)
  - Les chemins de fer d'intérêt local par Georges Ribeill
  - Louis Harel de la Noë, un ingénieur briochin par François Lépine
  - Ponts, réseaux, paysages en Côtes d'Armor par Anne Querrien
- éléments bibliographiques par Françoise Porchet
- II. Conférence du mardi 2 décembre 2008 :
  Une histoire des plaques minéralogiques
  - De la plaque nominative à la plaque minéralogique par Jean Orselli
  - Plaques et immatriculations en France : une rétrospective 2001-2009 par Thierry Baudin
  - Plaques d'immatriculation, enjeux territoriaux, construction européenne : une lecture géopolitique par Jean-Emmanuel Chevry

patrimoine 122

- Le versement du fonds Serge Antoine par Bernard Vuillet

lectures 127

- Jean Millier, un hussard pour l'architecture par Brigitte Druenne-Prissette

mes dates par Alain Monferrand et François Porchet 131

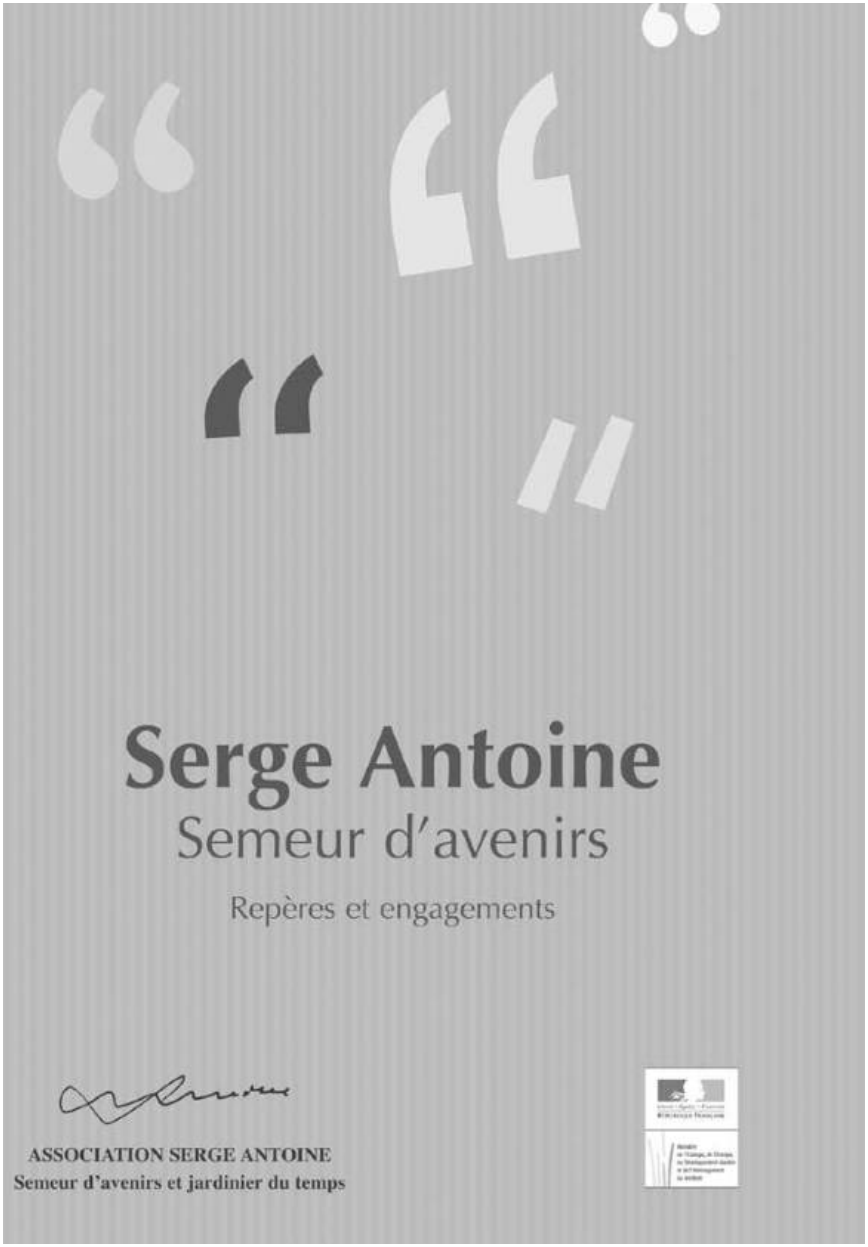
le comité d'histoire du ministère 138

in memoriam 140

- Gilbert SMADJA par Alain Billon

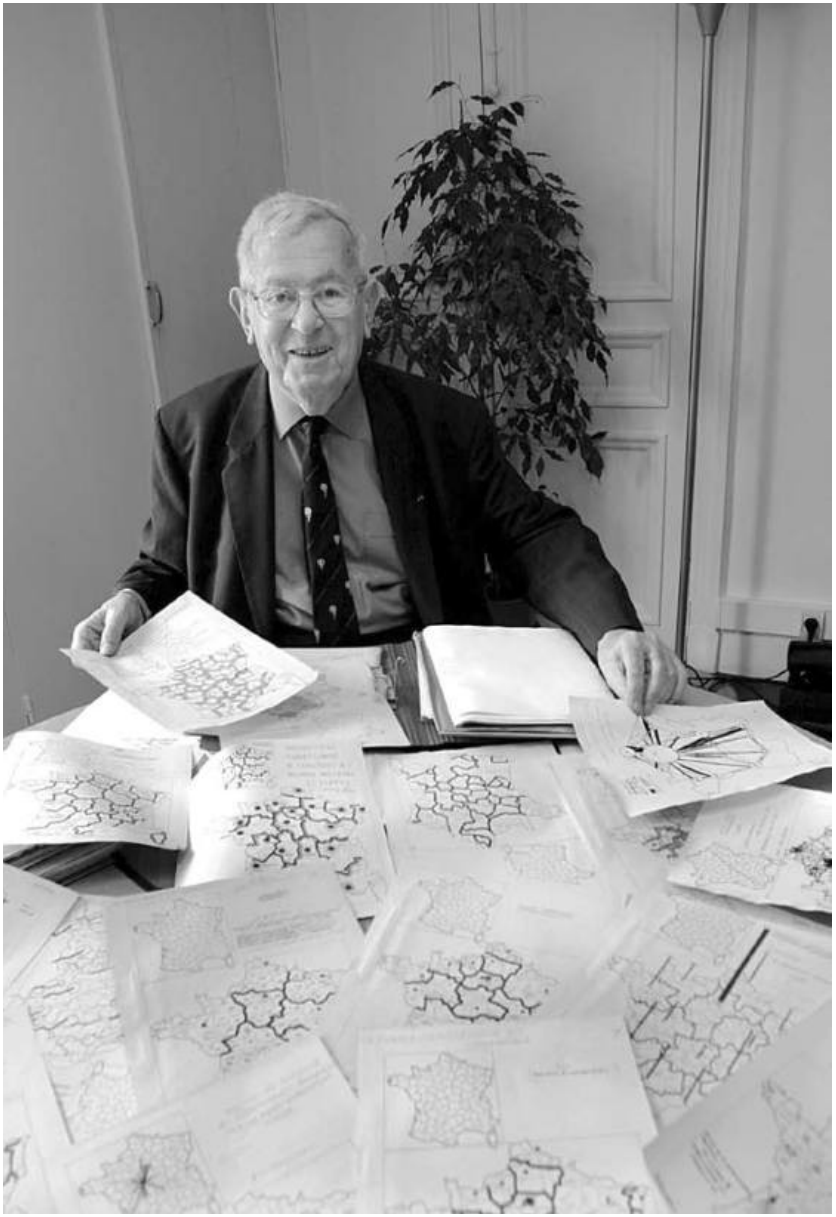
Un livre sur Serge Antoine, pionnier de l'environnement est publié à partir des textes dits par tous ceux qui ont été ses collègues, ses collaborateurs, ses amis, lors d'une journée d'hommage organisée par le ministère de l'Écologie et du Développement durable en 2006. Tous les participants ont parlé de ses engagements au service de la planète pour l'environnement et l'aménagement du territoire, mais aussi pour le développement durable, la prospective, les collectivités, la Méditerranée, la culture. L'ouvrage est complété par des articles de Serge Antoine écrits au cours de sa vie.

Cet ouvrage offre une histoire de l'environnement de ces 45 dernières années. Tous les acteurs sont là, ils accompagnent Serge Antoine, « défricheur d'avenirs » comme le dit Robert Poujade, le premier ministre de l'Environnement.



Pour tous renseignements site :
www.association-serge-antoine.org

Mail :
as.antoine@wanadoo.fr



Portrait de Serge Antoine - crédit : C. Daumerie

Serge Antoine ou le devoir d'imagination

Serge Antoine archétype du grand serviteur de l'État était, en dépit d'un curriculum vitae des plus classiques, un haut fonctionnaire atypique, « avant-gardiste » dans un biotope – la haute administration – qui ne les tolère pas volontiers.

Durant toute sa carrière et jusqu'à l'extrême fin de sa vie – quelques mois avant sa disparition il participait encore à des groupes de réflexion – Serge Antoine n'a jamais cessé d'innover et de regarder au-delà de l'horizon visible du cadre d'action des pouvoirs publics, tant au plan national qu'européen et international.

Nous lui devons beaucoup d'initiatives qui aujourd'hui nous semblent aller d'elles-même, mais qui, lorsqu'il les a imaginées puis développées avec ce pouvoir de persuasion qui était l'un de ses plus grands atouts, constituaient des avancées tout à fait considérables.

Fasciné par la prospective, Serge Antoine était un « futurible de l'action ». Il ne se contentait pas d'imaginer, il n'avait de cesse de conceptualiser puis de réunir toutes les conditions pour réaliser.

Son rôle fut ainsi décisif dans la délimitation en 1959 de nos actuelles régions métropolitaines, dans la création en 1971 du ministère de l'Environnement, le « ministère de l'impossible » selon l'expression de son premier titulaire Robert Poujade, dans la création des parcs naturels régionaux et surtout, dans la promotion au niveau mondial de la bonne gouvernance en matière d'environnement.

Il avait, en effet, compris avant tout le monde qu'en matière d'environnement, la bonne échelle de gouvernance n'était pas la France, mais l'Europe et très vite le monde entier dont il anticipait la future croissance, à une époque où les rideaux de fer et de bambou qui en étaient les carcans artificiels, n'étaient pas encore tombés.

Conseiller de pratiquement tous les ministres de l'Environnement, il fut avec le « Plan bleu », un pionnier du co-développement de part et d'autre de la Méditerranée, et surtout de l'émergence des règles de gouvernance mondiale en matière d'environnement et de développement durable qui se développèrent en progrès successifs, de Stockholm à Kyoto, en passant par Rio et Johannesbourg où son rôle fut très important.

Il était fasciné par des personnages tels que Claude-Nicolas Ledoux, dont il contribua de manière décisive à sauver l'œuvre majeure : les Salines Royales d'Arc-et-Senans. Il admirait le génie de Vauban qu'il s'efforça de mieux faire connaître, comme cofondateur, puis vice-président de l'association nationale, dont les efforts viennent d'être couronnés par une inscription au patrimoine mondial de l'Humanité de douze de ses plus belles forteresses.

À quelques semaines de la parution des actes du colloque qui lui a été consacré en octobre 2006, « pour mémoire » a souhaité dans le présent numéro, éclairer parmi bien d'autres qui feront l'objet d'articles ultérieurs, trois volets essentiels de son action :

Florian Charvolin, politiste (Modys-CNRS) et Roger Cans ancien journaliste au Monde, évoquent le rôle qu'a joué Serge Antoine dans la création en 1971 du ministère de l'Environnement ; Bernard Glass ingénieur général du Génie rural et des Eaux et Forêts (ER), ancien directeur du Plan Bleu, décrit vingt années de son action en faveur du plan d'action pour la Méditerranée et de ce que l'on appela le « Plan bleu » ;

Enfin en ces temps où l'on évoque à nouveau les niveaux de pertinence et d'efficacité des circonscriptions territoriales de gouvernance, nous examinerons comment un jeune auditeur à la Cour des Comptes fut, en 1956, chargé de définir un nouveau découpage administratif supra départemental, qui harmonise les multiples circonscriptions des administrations civiles de l'Etat.

De ce travail, moins de romain que de dentellière, naîtront les 21 puis 22 circonscriptions d'action régionale puis les Établissements publics régionaux de la loi de 1972 et enfin avec les lois Defferre, nos actuelles régions.

Avec le recul, c'est plus qu'une partie du paysage de notre actuelle gouvernance que nous devons à Serge Antoine, ce sont des avancées considérables qui finirent par s'imposer au niveau mondial et par lesquelles grâce à lui, notre pays fut plus qu'un spectateur engagé, l'un des moteurs du progrès.

Alain Monferrand
Secrétaire Délégué du Comité d'histoire

Serge Antoine
aux origines du ministère de la Protection de la nature et de l'Environnement

Par Roger Cans, journaliste et **Florian Charvolin,** politiste et sociologue

Lac de la Plagne ; vue vers le Mont Pourri
crédit : Christian Balais
photothèque Parc national de la Vanoise

Une histoire administrative au long cours

La protection de la nature et de l'environnement, au sens où nous l'entendons aujourd'hui, est une notion très récente dans notre longue histoire. Au Moyen Age comme au Grand Siècle, la nature sauvage est une « marâtre » qu'il s'agit d'apprivoiser ou de maîtriser. Toutefois, quelles que soient les images véhiculées sur la nature au travers les âges, elle a très tôt fait l'objet d'une prise en compte administrative. Les rois et seigneurs sont soucieux de préserver les forêts et les cours d'eau qui leur permettent de manger grâce à la chasse et à la pêche. D'où la mise en place progressive d'une administration des Eaux et Forêts, chargée de protéger les domaines royaux contre les manants faisant paître leurs troupeaux ou braconnant le gibier. Il faut attendre la réforme de Colbert, en 1669, pour

que cette administration se mette à planifier sur le long terme, avec notamment des plantations de chêne pour le bois de marine. Comme dans bien des cas, on protège une ressource économique et stratégique, et la protection de la nature en tant que telle n'est au plus qu'une conséquence indirecte. On sait d'ailleurs que la maîtrise de la « ressource naturelle », derrière la protection de la nature sera un enjeu constant du politique, que l'on retrouve aujourd'hui encore dans nos débats globaux sur la biosphère.

En 1792, un ingénieur-géomètre de l'administration des Ponts et Chaussées, François-Antoine Rauch, écrit au président de l'Assemblée législative pour le dissuader de vendre des forêts nationales au profit de l'agriculture. Il considère que les forêts sont indispensables à « l'harmonie des éléments ». Il prend aussi la défense des loups, des corbeaux et des oiseaux de proie qui se chargent de faire disparaître les cadavres. En 1821, il fait une proposition novatrice : « Il faut une âme centrale pour cicatriser beaucoup de plaies faites par le temps (...), d'où créer un **ministère spécial qui embrasserait les parties qui se rapportent à la nature** végétale serait le plus beau cadeau que la France peut recevoir dans sa situation actuelle ». Ce « ministère spécial » sera d'abord le ministère de l'Agriculture, en attendant la création du ministère de l'Environnement, 150 ans après la suggestion de l'ingénieur mosellan !

En ce qui concerne les pollutions de l'environnement, il y a bien au Moyen Âge quelques instructions ou mesures de police pour l'hygiène des rues des grandes villes, mais il faut attendre 1884 pour que le préfet de Paris, Eugène Poubelle, mette en place une véritable collecte des ordures ménagères. La pollution « industrielle » ne commencera à être prise en compte que sous la Restauration, avec la première réglementation concernant « les manufactures et ateliers insalubres, incommodes et dangereux ». Et encore, avant la Seconde guerre mondiale, ces traitements administratifs n'ont de valeur que symbolique et d'affichage. C'est seulement par une loi du 19 décembre 1917 - en pleine guerre ! - qu'est instituée une inspection des installations classées.

Même quand on peut raisonnablement dire que la nature est considérée pour elle-même, sa protection n'apparaît d'abord que par souci esthétique. C'est en effet à la demande de Théodore Rousseau, au nom des peintres de Barbizon, que Napoléon III accepte de soustraire les gorges de Franchard à la hache des bûcherons et crée en 1852 la première « série artistique » en forêt de Fontainebleau. Comme ensuite pour les gorges de Gavarnie, que l'impératrice Eugénie admire sur la route de l'Espagne, la nature sauvage n'est alors protégée en France que lorsqu'elle donne des émotions au spectateur. Elle se rapproche des raisons, notamment religieuses, pour lesquelles, dans le troisième tiers du XIXe siècle, vont être créés les parcs nationaux nord américains. C'est ce même souci qui débouchera sur la loi du 2 mai 1930 pour « la protection des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ». On ne protège plus seulement les châteaux et les cathédrales, mais aussi le décor pittoresque qui fait partie du patrimoine.

Dès les débuts de la Troisième République, et, en cela, précédés par les scientifiques qui avaient fondés la Société Impériale Zoologique d'Acclimatation en 1854, les pouvoirs publics prennent conscience de l'intérêt des oiseaux en matière d'agriculture. Le ministère de l'Instruction Publique, qui coiffe le Muséum d'Histoire Naturelle, adresse alors des ques-

crédit : T. Degen - MEEDDAT

tionnaires aux agents de l'État (forestiers surtout) pour obtenir un maximum d'informations sur la gent ailée. Cela débouche en 1902, par le vote d'une loi pour la protection des « oiseaux utiles à l'agriculture », notamment les rapaces nocturnes qui détruisent mulots et souris.

C'est encore au nom de la protection des oiseaux, mais cette fois sans aucun lien avec l'agriculture, que sera créée en 1912 la première réserve naturelle dans l'archipel des Sept-Iles, en Bretagne. A la demande d'une association privée, la Ligue pour la protection des oiseaux, le préfet des Côtes-du-Nord a accepté d'interdire la chasse aux macareux moines dans ces îlots inhabités. Il accepte de confier à la LPO la gestion des lieux. Quant aux réserves naturelles créées par l'État, elles attendront 1946 pour qu'on en discute au Parlement et le 1er juillet 1957 pour que la loi soit votée.

Un décret du 27 novembre 1946 crée le Conseil national de protection de la nature, d'abord confié au ministère de l'Education nationale, puis au ministère des Affaires culturelles. Ce conseil est notamment chargé de dresser la liste des monuments naturels et sites à protéger et classer.

La loi sur les parcs nationaux est votée le 22 juillet 1960. Un premier parc, La Vanoise, est créé dans les Alpes en 1963, un demi-siècle après le projet avorté de 1914 dans le massif de l'Oisans et les divers projets envisagés ou réalisés dans les colonies.

Pour lutter contre la pollution des rivières, qui est une des rançons de la croissance, le gouvernement fait voter en 1964 une loi qui crée les Agences financières de bassin. Etrangement, cette loi n'hésite pas à confier à des organismes de bassin indépendants (où sont représentés l'État, les élus et les professionnels) le soin de récolter des taxes pour financer la dépollution. Sans contrôle du Parlement et sans tenir compte des limites administratives, puisque l'on prenait en compte des « bassins versants » définis seulement par la géographie physique. À l'époque jeune inspecteur des finances, Michel Rocard a dû se pencher sur cette innovation peu orthodoxe, mais il l'a finalement trouvée judicieuse, et les agences ont pu se mettre en place progressivement.

En ces années gaulliennes, c'est la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) qui traduit sur le terrain la politique « environnementale » du gouvernement. Un décret du 18 juin 1963 crée la mission interministérielle « pour l'aménagement tou-

ristique du littoral Languedoc-Roussillon », confiée à Philippe Lamour. Persuadé qu'il faut faire la part du feu et créer des abcès de fixation pour épargner les territoires vierges, Philippe Lamour n'hésite pas à concentrer les infrastructures comme à la Grande Motte, des tours de béton dans le sable du littoral. Un décret du 20 octobre 1967 crée la mission interministérielle « pour l'aménagement de la côte aquitaine », confiée à Philippe Saint-Marc. L'énarque adopte la politique inverse en préservant au maximum le littoral et en multipliant les initiatives pour revitaliser l'arrière-pays landais.

La DATAR songe alors à créer des parcs naturels régionaux, comme il s'en fait notamment en Allemagne depuis 1956, dans un pays au réseau industriel très dense. En septembre 1966, elle organise à Lurs (Basses-Alpes) un colloque réunissant quelques 140 personnes plus ou moins concernées par l'aménagement régional (préfets, maires, directeurs d'administration, hauts fonctionnaires, universitaires et associatifs). Le patron de la DATAR, Olivier Guichard, explique alors que « la nature doit être prise au sérieux » et que « la protection, la recréation de la nature sont maintenant à considérer, au même titre que les autres équipements, l'adduction d'eau, la création des routes, la mise à disposition de l'électricité ». Le baron du gaullisme ajoute même que la nature est « parfois plus importante que d'autres biens, car il s'agit de notre équilibre biologique ».

La DATAR charge alors Michel Parent de silloner la France pour inventorier les sites propices à la création de parcs régionaux. D'autres chargés de mission vont voir ce qui se fait à l'étranger (Europe, Japon et Amérique du Nord). Les missionnaires rendent leurs rapports et le 1er mars 1967 est publié le décret créant les parcs naturels régionaux.

Serge Antoine et le contexte des années 60

Après Olivier Guichard et Jérôme Monod, l'homme le plus influent à la DATAR est Serge Antoine, un énarque atypique qui agit beaucoup en sous-main pour la protection de l'environnement. Comme son collègue Philippe Saint-Marc, protecteur attitré de la vallée de Chevreuse, Serge Antoine a commencé par se lancer dans la protection de la vallée de la Bièvre, où il habite. Serge Antoine est magistrat à la Cour des Comptes. Il y est entré en 1954 et s'est occupé notamment de deux rapports du Comité du coût et du rendement des services publics, l'un sur les aménagements de territoire (en septembre 1957), qui recommandait la création d'une délégation interministérielle, et l'autre sur l'harmonisation des circonscriptions d'action régionale en mars 1958, à l'origine de décrets et finalement de la création des Régions. Il entre en 1963 à la DATAR où il est rapidement chargé de la recherche. En 1969, la DATAR le charge de préparer un programme gouvernemental pour la protection de l'environnement et, le cas échéant, de jeter les bases d'une future administration de l'Environnement. Serge Antoine va être le fer de lance de la création du ministère de la Protection de la nature et de l'Environnement, à une époque où l'opinion publique et les médias commencent à peine à pousser à la mise sur agenda étatique d'une lutte intégrée pour l'environnement.
Il faut alors se demander pourquoi l'époque des grands travaux avec les constructions d'autoroute, de centrales, de voies sur berge etc. est aussi la période faste pour la création d'administrations environnementales au niveau central. Il faut donc resituer l'action décisive de Serge Antoine dans le contexte de l'époque et le patchwork que représente l'activité au sein de la DATAR.

Olivier Guichard et Serge Antoine avec l'ingénieur Bertin sur le chantier de l'aéro-train
crédit : famille S. Antoine

Serge Antoine s'invente un rôle de composition à la DATAR. Il brasse des idées autour de la nature telle qu'elle émerge dans les instances internationales notamment au Conseil de l'Europe dans les années 60 avec le rôle de Georges Tendron du Muséum, ou bien dans les milieux de l'urbanisme dans ce qu'une note de l'époque appelle « les manifestation internationales relatives au milieu de vie », entre septembre 1968 et mars 1969[1]. En 1966 paraît à la Documentation française un petit livret intitulé « La nature dans votre commune » qui préfigure largement le champ de la protection de la nature et de l'environnement[2]. Ce qui intéresse alors Serge Antoine, c'est d'instaurer une vigilance sur les mutations de la société. Dans le cadre des recherches de la DATAR, il convoquera des intellectuels de la trempe d'un Braudel ou d'un De Jouvenel. Au niveau international il ira visiter les Herman Kahn de l'époque c'est à dire tous ceux que la compétence technique désigne comme des prospectivistes. L'époque est en effet à la primauté accordée aux élites technocratiques pour servir de guide pour la société moderne et Serge Antoine ira voir plusieurs fois le professeur Moynihan, alors conseiller spécial du président des États-Unis.

La deuxième dimension, outre la prospective, qui occupe Serge Antoine, est de tisser des liens, de réunir ce qu'il appelle des « connivences ». Il est en relation permanente avec Jérôme Monod, et cherche à fédérer les compétences de différents ministères, en choisissant de réunir dans un petit groupe des fonctionnaires de second ordre, plus disponibles et libres que les directeurs d'administration. Il entreprend de mettre sur pied une équipe pour préfigurer ce qui pourrait être une nouvelle administration transversale. Il s'entoure pour cela d'une équipe de hauts fonctionnaires sensibilisés à la question, appartenant à des corps ou des administrations différents. On retrouve naturellement son collègue énarque Philippe Saint-Marc, qui a fait ses preuves dans la mission Aquitaine, Jean-François Saglio, un ingénieur des Mines qui a œuvré pour la création des agences

[1] *Ministère de l'Equipement et du Logement. (1969), Note d'information. « Les manifestations internationales relatives au milieu de vie », mars, 15 p.*
[2] *SNPN (1966). La nature dans votre commune, Paris, La Documentation française, juin, 127 p.*

financières de bassin, Yves Bétolaud, un ingénieur général des Eaux et Forêts chargé des parcs nationaux, et Alain Baquet, un fonctionnaire de l'Équipement sensible aux problèmes d'architecture et d'urbanisme. Un énarque, un polytechnicien, un ingénieur agronome et un architecte : cela donne une équipe pluridisciplinaire, ouverte et compétente.

En dehors de ces cousinages intellectuels, c'est tout son réseau de connaissances que mobilise Serge Antoine, tel un Bertrand Cousin qui jouera un rôle de porte-plume dans la création de la première politique de la protection de la nature et de l'environnement, et qui est ami de la famille. Il existe également des affinités électives avec ceux dont la résidence secondaire est dans les Alpes. En anticipant sur la suite on peut dire que, de la même manière, Robert Poujade, le premier ministre de la Protection de la nature et de l'Environnement sera nommé par Georges Pompidou en raison, entre autre, de leur même cursus universitaire, étant passés tous les deux par l'École Normale Supérieure.

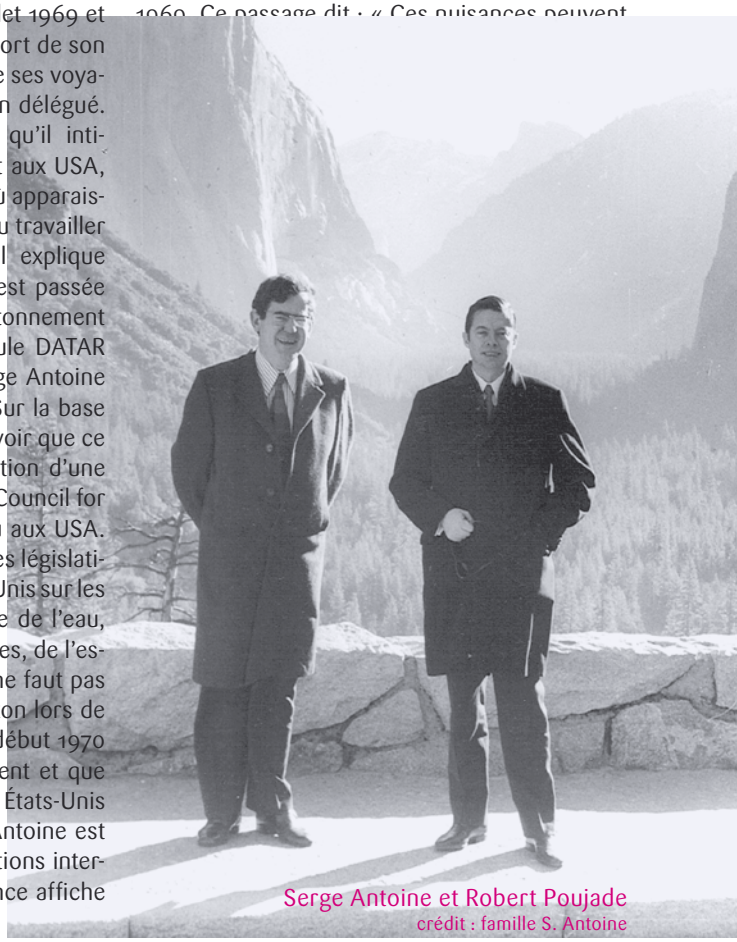
L'élite technocratique et sa formation réticulaire ne suffit pas pour expliquer le paradoxe, mentionné plus haut, de la période « bétonneuse » et en même temps « précautionneuse » des années 60. Il faut y ajouter l'optimisme technologique. De Serge Antoine certains disent qu'il est aussi proche des réseaux d'EDF. Il est sûr que la question des corps joue beaucoup sur l'orientation et la réflexion de l'époque qui célèbre le progrès technique. À partir de la catastrophe de Feyzin en 1966, le corps des Mines va progressivement se doter de la compétence des installations classées. Or le fonctionnement de cette administration en France s'opère par une étroite connexion avec les milieux industriels. Le Centre de formation et de documentation sur les Nuisances créé en 1969 met en présence, dans les mêmes cours, des administratifs et des industriels. Il est alors bien évident que l'argument de la sortie des problèmes environnementaux par la solution technologique –filtres à air pour les usines, hauteur de cheminée, systèmes de traitement des déchets etc.- est souvent invoqué. C'est d'ailleurs approximativement la thèse de Jacques Vernier, ingénieur des Mines, qui publiera un livre sur l'environnement en 1971, où il est question des dégâts du progrès et de leur résorption par toujours plus de technique.

Il faut bien comprendre que nous ne sommes pas encore dans une phase de contestation massive du progrès, malgré les travaux avant-coureurs du Club de Rome qui débutent à cette époque et qui donneront lieu au rapport « halte à la croissance » en 1972.
Fort de ce contexte, la solution Antoine, qui mise sur la transversalité et une politique moins autoritaire que séductrice, va être confortée par son ministre. À la question d'un député, Gabriel Péronnet, qui suggère la création d'un secrétariat d'État à la Protection de la nature, le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du territoire, André Bettencourt, répond en octobre 1969 :
« Sans méconnaître les avantages que pourrait présenter le regroupement dans un organisme administratif unique des fonctions de lutte contre les nuisances, le Gouvernement a estimé que la création d'un secrétariat d'État à la Protection de la nature n'apporterait pas, à elle seule, une solution efficace... Une politique globale d'environnement et de lutte contre les nuisances ne peut être menée qu'en coordination étroite entre les principaux ministères concernés et responsables de l'Agriculture, de l'Industrie, de l'Équipement, de la Santé publique et de l'Intérieur (...). La création d'un département ministériel spécialisé qui superposerait une compétence de gestion aux attributions propres des différents ministères concernés ne paraît pas indispensable ». (J.O. du 1er novembre 1969, p.3223).

Micro-décision et grands effets : Serge Antoine et les premières mesures pour l'environnement

Mais novembre 1969, c'est déjà trop tard pour comprendre les circonstances de création du ministère. Il existe une scène de ce que les politologues appellent la mise sur agenda, où des événements critiques vont déterminer le coup d'accélérateur et de publicisation des préoccupations pour la protection de la nature et l'environnement au niveau national. L'affaire se joue en moins d'un an, entre le 11 juillet 1969 et le mois de juin 1970. Serge Antoine, fort de son groupe de réflexion de la DATAR, et de ses voyages multiples aux États-Unis alerte son délégué. Cela culminera dans une synthèse qu'il intitule « la politique de l'environnement aux USA, éléments récents : 18 février 1970 » où apparaissent tous les thèmes majeurs qu'il a pu travailler depuis 1 an. Dans ses souvenirs, il explique que la barre de la mise sur agenda est passée lorsqu'il sort de sa réserve et du cantonnement de ses notes à destination de la seule DATAR pour alerter le Premier ministre. Serge Antoine situe cette alerte à l'automne 1969. Sur la base de la note du 18 février 1970 on peut voir que ce qui le préoccupe est d'abord la création d'une structure administrative à l'image du Council for Environmental Quality créé il y a peu aux USA. C'est aussi le raz de marée des mesures législatives dans les différents états des États-Unis sur les questions de pollution atmosphérique de l'eau, des déchets, des pollutions industrielles, de l'espace rural et du littoral américain. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque le président Nixon lors de son discours sur l'état de l'Union de début 1970 a fait une large place à l'environnement et que Georges Pompidou doit se rendre aux États-Unis fin février 1970. La récente mission Antoine est donc aussi justifiée par les considérations internationales qu'il serait bon que la France affiche dans le concert des nations.

Mais revenons à l'été 1969 quand Serge Antoine prépare le terrain de l'environnement à la DATAR. Au même moment, à savoir le 11 juillet 1969, Louis Armand, ancien patron de la SNCF et remueur d'idées bien introduit dans les arcanes du pouvoir, va trouver son ami Jacques Chaban-Delmas, alors Premier ministre, pour lui proposer la rédaction d'un « Livre blanc sur l'environnement ». Comme c'est souvent le cas, il lui propose, après la réunion, dans une lettre du 22 juillet 1969, un brouillon de lettre de mission que Chaban pourrait officiellement lui adresser. On peut lire un passage, finalement supprimé dans la lettre finale et officielle du 23 octobre 1969. Ce passage dit : « Ces nuisances peuvent



Serge Antoine et Robert Poujade
crédit : famille S. Antoine

nouvelles, Jacques Chaban-Delmas est soucieux du souffle initié par Mai 1968. Il présentera d'ailleurs un texte sur la « Nouvelle société » qui en surprendra plus d'un.
Mais Chaban est aussi soucieux des deniers de l'État ; le Premier ministre confie à Louis Armand et, conjointement, à la DATAR, la mission d'établir un programme d'action. Il n'impose qu'une condition : que ce programme n'excède pas les crédits affectés aux administrations concernées.

Pour rédiger son Livre blanc, Louis Armand recrute deux jeunes gens complices : François-Henri Bigard et Christian Garnier, ingénieur centralien amoureux de la nature, qui a effectué en 1963 une mission sur les parcs nationaux américains pour la SNPN (Société nationale de protection de la nature) et qui a assisté au colloque de Lurs en 1966. Ils seront assistés pour le style administratif de Bertrand Cousin, un énarque proche de Serge Antoine. Serge Antoine se souvient des nombreuses allées et venues entre le bureau de Louis Armand et la DATAR, dans la phase de fabrication de cette nouvelle politique.
À la DATAR, Serge Antoine s'adjoint les services de personnes travaillant déjà dans la maison, de son cercle de connivences, de personnels contactés via Roland Bechman de la revue Aménagement et Nature ou via la Société Nationale pour la Protection de la Nature.
C'est André Bettencourt, alors membre du gouvernement, qui a l'idée d'intituler le programme préparé par Antoine et avec le soutien prospectif du groupe Armand : « Cent mesures pour l'environnement », sur le modèle alors en vogue des « Cent fleurs » du président Mao Tsé Toung. Le 11 mai 1970, Louis Armand remet son livre blanc au Premier ministre et, le 10 juin, André Bettencourt présente au Conseil des ministres les « Cent mesures pour l'environnement ». Le gouvernement s'engage donc à prendre des mesures en faveur de l'environnement, mais il n'est pas question de créer un ministère pour cela. A ce même Conseil des ministres, le président Pompidou souligne que cette action à mener ne peut être qu' « interministérielle ». Le gouvernement, par un décret

crédit : Laurent Mignaux - MEEDDAT

du 30 juillet 1970, crée donc un Haut Comité de l'Environnement, en principe chargé de contrôler cette action interministérielle. Ce Haut Comité est présidé par le délégué à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale, Serge Antoine en est le secrétaire général.

Mais l'opération de dépeçage qu'ils envisagent pour constituer un ministère de l'Environnement rencontre de fortes résistances. Le ministère de l'Industrie ne veut absolument pas perdre le contrôle des pollutions industrielles et obtiendra de conserver une co-tutelle sur les DRIR (directions régionales de l'Industrie et des Risques) . Le ministère de l'Agriculture va perdre la tutelle de la chasse, de la pêche et de l'eau, mais il se bat pour conserver la tutelle des forêts et de la pêche en mer. Et il gardera une co-tutelle sur l'eau, avec l'Industrie et la Santé.

La recomposition institutionnelle

Un décret du 10 avril 1970 conforte le ministère de l'Agriculture dans son rôle de tuteur potentiel de l'environnement en créant une direction générale de la Protection de la nature. Cette direction est chargée des parcs nationaux, des parcs naturels régionaux, des réserves naturelles, de la protection de la faune, de la réglementation et de l'organisation de la chasse et de la pêche, des haras et de la forêt (J.O. du 12 avril 1970). Elle est voulue expressément par Georges Pompidou qui en a discuté longuement avec Jacques Duhamel, le ministre de l'Agriculture, avant le 19 décembre 1969. C'est donc dès le début de l'opération des 100 mesures lancé par son Premier ministre que Georges Pompidou se préoccupe de l'environnement. Suit son discours de Chicago du 28 février 1970, véritable plaidoyer écologique. Georges Pompidou se montre alors ostensiblement ouvert à la préoccupation environnementale. Il veut toujours moderniser la France et l'industrialiser, voire « adapter la ville à l'automobile », mais il sent bien que l'on aborde des temps nouveaux où s'exprime une exigence environnementale soucieuse de compenser les dégâts du progrès. Il aurait subi à cet égard l'influence de deux proches collaborateurs, Michel Jobert, alors président de l'Office national des forêts (ONF), et son ami Pierre Juillet, éleveur de moutons dans le Cantal et grand amateur de chasse. Il n'est alors pas étonnant que dans l'escarcelle de la protection de la nature et de l'environnement tombent bien les domaines qui concernent la France rurale, mais à l'exception de l'ONF.

En outre, le ministère de l'Industrie sentant le vent venir et entérinant une évolution dont on a parlé, crée, par le décret du 12 mai 1970, une direction de la Technologie, de l'Environnement industriel et des Mines qui se substitue à l'ancienne direction des Mines (J.O. du 13 mai 1970). Cette direction était responsable de la prévention des nuisances, des problèmes de pollution, de la réglementation des installations classées et de l'eau. Malgré toutes ces mesures en faveur de la protection de l'environnement, on ne semble pas du tout s'acheminer vers un ministère entièrement dédié à l'environnement.

La recomposition institutionnelle semble donc se faire en ordre dispersé et de manière éclatée, avec comme seul liant le Haut Comité à l'Environnement qui ne fonctionnera d'ailleurs pas tout de suite. Six mois plus tard, curieusement, le gouvernement change son fusil d'épaule. A la faveur d'un remaniement ministériel, le 7 janvier 1971, Robert Poujade est nommé ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la Protection de la nature et de l'Environnement. La surprise est totale, aussi bien dans le microcosme politique que dans les milieux écologistes. Comment ? La France, habituellement considérée de par le monde comme un « cancre écologique »,

se dote la première d'un ministère de plein exercice pour la protection de l'environnement ! Robert Poujade lui-même a été surpris lorsqu'on lui a proposé ce « ministère de l'impossible », alors qu'il avait refusé le portefeuille de l'Éducation nationale en 1968 et guignait ensuite le ministère de la Culture, abandonné en 1969 par André Malraux. Mais il ne peut rien refuser à son camarade normalien, Georges Pompidou, et il n'est pas fâché d'abandonner ses fonctions de secrétaire général de l'UDR, qu'il juge ingrates. Avant lui, on avait songé à des personnalités plus marquées, comme Jean Sainteny, ancien haut-commissaire en Indochine, que le général de Gaulle avait choisi pour présider le WWF France. On avait aussi pressenti François Sommer, ancien résistant adoubé par de Gaulle et aviateur, ami d'André Malraux. Mais cet industriel du textile passionné par l'Afrique et sa grande faune, préfère poursuivre ses activités professionnelles et traquer les grands fauves avec sa femme Françoise, qui fait les photos. Certains acteurs de l'époque notent le calcul politique de Georges Pompidou dans cette création. Conseillé par Pierre Juillet et Marie-France Garraud, le Président fait un geste en direction du noyau dur de la droite, qu'il sait ancré dans le rural, et cherche donc, aussi par calcul politique, à se recentrer sur son électorat naturel.

Quant à Jacques Chaban-Delmas, qui n'a pas non plus la fibre spécialement verte, il prône une « nouvelle société » qui doit forcément s'ouvrir aux idées nouvelles. La préoccupation écologique est de celles-là. Il accepte donc de relever le défi politique qui consiste à redistribuer les rôles dans une équipe gouvernementale, quitte à devoir régler ensuite des querelles de périmètre et arbitrer des conflits de compétences. Car le ministre de la Protection de la nature et de l'Environnement est délégué auprès du Premier ministre, et tire son autorité de Matignon, qui tranche toujours en dernier recours.

Robert Poujade va lui aussi relever le défi, grâce à un travail obstiné et habile. Pourtant, des domaines essentiels lui échappent, comme l'aménagement du territoire, l'équipement, l'urbanisme, le littoral, les forêts, la pollution des mers. Mais il réussit à se faire une place grâce notamment au remarquable entregent de Serge Antoine, « le Français qui a le mieux senti dès l'origine, les problèmes de l'environnement », écrira-t-il dans son livre « *Le ministère de l'impossible* », publié en 1975 après son éviction du gouvernement. De fait, à toute les étapes de la préparation et de la création du ministère de l'Environnement, on trouve la trace de cet énarque original et malin, qui va rester jusqu'à sa mort la *Statue du Commandeur* de tous les ministres de l'Environnement successifs. ★

Robert Poujade

Bibliographie

★ **Annales des Mines (2007)**. *1970, L'invention de l'environnement, n°46, avril.*

★ **Antoine, S. (1999).** *La Datar et la naissance de la politique de l'environnement. L'aménagement du territoire 1958-1974.* *F. Caron et M. Vaïsse. Paris, L'harmattan: 323-337*

★ **Cans, R. (2006).** *Petite histoire du mouvement écolo en France.* *Paris, Delachaux et Niestlé*

★ **Charvolin, F. (2003).** *L'invention de l'environnement en France.* *Paris, La Découverte*

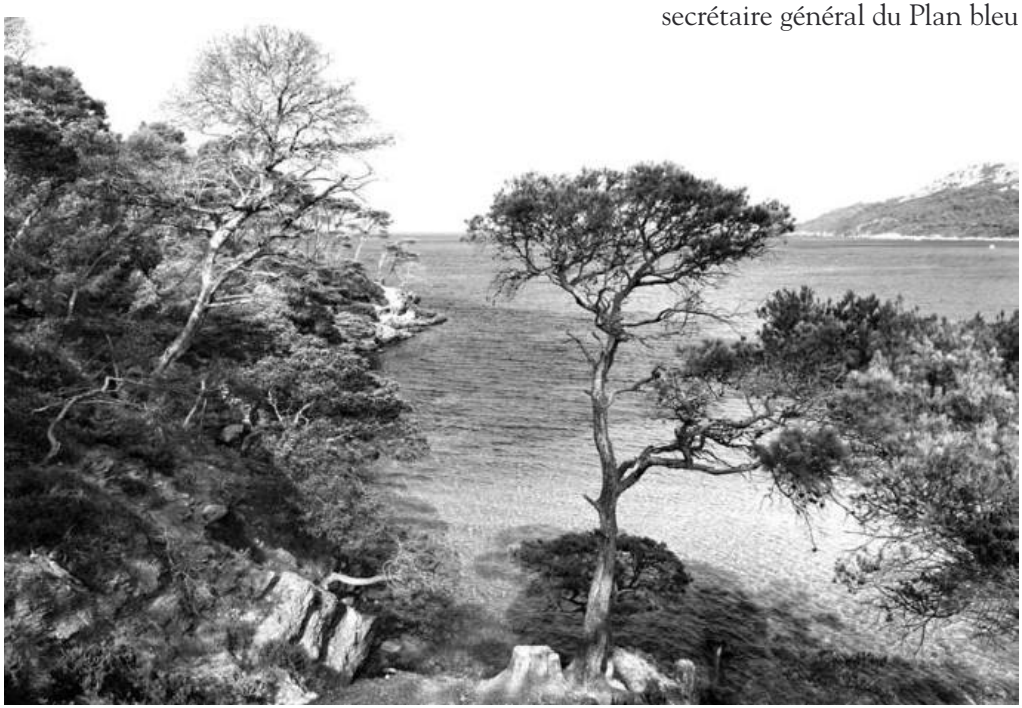
★ **Charvolin, F. (2007).** *Georges Pompidou et la création de la Direction générale de la Protection de la Nature en 1970.*

★ **Georges Pompidou et le monde des campagnes 1962-1974.** *G. Noel et E. Willaert. Bruxelles, Peter Lang: 263-273*

★ **Poujade, R. (1975).** *Le Ministère de l'impossible.* *Paris, Calmann.Lévy*

Serge Antoine : un engagement méditerranéen " la Méditerranée se fera "

Par Bernard Glass, inspecteur général honoraire de l'Environnement
ancien directeur du Plan bleu (1989-1997)
secrétaire général du Plan bleu



Parc national de Porquerolles
crédit : MEEDDAT
Laurent Mignaux

"l'Europe en l'an 2000 sera ce que les européens en feront entre 1976 et l'an 2000. L'an 2000 n'est pas une tranche horizontale de temps, un jardin tout planté comme les enfants en dessinent quand on leur en parle. Nous sommes trop enclins à confondre futurologie et art divinatoire et à imaginer l'avenir comme un état. Il suffit d'ailleurs de parler, non plus de l'an 2000, mais des 25 prochaines années, pour que les dessins des enfants changent d'objet.
L'an 2000 commence en 1976, première année du dernier quart de siècle. Ce que nous ferons donc, entre européens, pendant le dernier

quart de siècle est décisif. Je dirai plus : ce que nous imaginerons vouloir devenir me paraît la clef essentielle de notre avenir. L'Europe politique est, jusqu'à présent, passée à côté de cette poétique qui dégage des vues d'avenir et dont les peuples ont besoin. Comme le disait l'architecte Claude Nicolas Ledoux au XVIIIe siècle en construisant la Saline de Chaux : « si les progressions particulières sont insensibles, celles qui sont stimulées par des vues ultérieures qui s'associent à leur puissance sont très rapides ».
Faute de vues politiques à long terme, d'une prospective volontaire de l'Europe dans la qualité de sa vie, dans sa culture de demain, dans ses rapports avec le monde, l'Europe communautaire serait au mieux l'Europe fade des technocrates, l'Europe des compromis. Je ne souhaite pas à l'Europe une catastrophe pour qu'elle se force à définir son destin, mais je crois qu'elle devra se fixer des objectifs et des ambitions claires pour devenir et, même tout court, pour être. La prospective peut aider la politique : mais il faudrait que les futurologues cessent d'aligner des contraintes et des prédictions par trop mondialistes. Il faudrait que, pour définir un « futur voulu », la prospective bâtisse in situ des scénarios alternatifs de société, des projets globaux de vie économique et sociale, des modèles de croissance fabriqués autrement qu'en ajoutant des pourcentages à des P.N.B. mal conçus et qu'elle décrispe ainsi le dialogue entre responsables et techniciens. Il faudrait que l'on passe plus de temps à l'Europe qualitative qu'à l'Europe quantitative et marchande. « Dis-moi quelle qualité de vie tu veux et je te dirai quelle Europe tu auras ».
En parlant de l'avenir de la Méditerranée, je ne parle pas d'une autre communauté mais de l'Europe elle-même. Elle y doit sa naissance comme d'autres civilisations. Bien sûr, la Méditerranée n'est pas l'Europe mais, sans elle, l'Europe n'aurait pas été et ne sera pas.
La Méditerranée n'appartient plus à l'Europe comme une facilité, une dépendance. Elle vient de se décoloniser et trouve - avec un siècle de retard par rapport à elle - l'affirmation de ses nationalités majeures. Sera-t-elle en avance sur l'Europe pour le mûrissement de sa communauté?
Que l'événement ne cache pas l'essentiel. Entre les soubresauts événementiels entre pays frères, les fratricides luttes du Liban, les douloureuses confrontations israéliennes ou chypriotes, la Méditerranée, à travers la diversité de ses régimes et de ses ethnies, est en train de rechercher ce qui la fera elle-même.
L'Europe s'est bâtie dans les années 50, à partir d'une interrogation sur le charbon et l'acier. La Méditerranée en 1975 commence à se construire sur les risques de survie de sa mer. La pollution est un premier jalon. Un programme d'action d'environnement a été adopté en février 1976 à Barcelone. Et l'on parle déjà d'un « Plan bleu » destiné à dégager les différents choix de développement et retenir ceux qui respectent les équilibres écologiques, l'écosystème de la mer et de ses littoraux.
Alors que les 250 millions d'Européens actuels seront 290 ou 300 millions en l'an 2000, les Méditerranéens, dans le même temps, passeront de 250 à 450 millions. Conscients de la multitude de problèmes que pose une telle évolution, ces derniers savent qu'il leur faut miser sur le progrès et le choisir sur mesure.
La manière dont les pays méditerranéens envisagent une communauté est intéressante : affirmation de l'indépendance globale et des indépendances nationales, refus d'une société stéréotypée, quête du développement en posant d'abord ses finalités et ses impacts.
Une solidarité méditerranéenne, loin de concurrencer la communauté européenne ou la communauté arabe, par exemple, est un stimulant pour toutes les sociétés, qui, comme autrefois, puiseront à sa source."

Cet article de Serge Antoine publié dans le revue "2000" en 1976, résume son engagement méditerranéen et sa prophétie d'une communauté des pays méditerranéens.

Serge Antoine et Michel Batisse
en Egypte en octobre 1991
Crédit : Plan bleu

Il ne s'agit pas d'une improvisation technocratique ni d'une lubie opportuniste mais d'une affirmation mûrie et structurée qui repose à la fois sur une imprégnation méditerranéenne permanente et sur une forte implication professionnelle dans les domaines de l'international, de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la prospective.

La Méditerranée a toujours été, selon lui, la référence planétaire justifiant une mobilisation internationale pour sa sauvegarde et, la mer étant indissociable de la terre, pour un développement respectueux de l'environnement, en engageant une véritable coopération écorégionale.

Avant de rappeler les activités méditerranéennes dont il fut le promoteur et qu'il a transcrites dans son ouvrage de 1995 "Méditerranée 21- 21 pays pour le 21ème siècle. Développement durable et environnement", il faut souligner que familialement, géographiquement voire physiquement il pouvait prétendre à la citoyenneté méditerranéenne.

Bien que né en Alsace son ascendance maternelle "garibaldienne" a dû jouer pour l'amener régulièrement à Toulon, la résidence de sa belle-famille, et à Saint Véran dans les Alpes du Sud où il a également "jeté l'ancre" au début des années 50 : pratiquant du littoral et de l'arrière-pays méditerranéens, il vivait concrètement la problématique territoriale de la région.

Passionné de voile, il a sillonné chaque année la Méditerranée vers une destination différente et constaté à ces occasions que la dégradation de la mer résultait davantage de la terre que des transports maritimes.

Amateur de ballades atypiques, il aimait se perdre, avec famille et amis, dans le Haut-Atlas marocain ou le Haut-Aragon espagnol : randonneur il a réalisé la fragilité écologique et économique de la montagne méditerranéenne.

Voici donc ce que Serge Antoine a consigné sur la Méditerranée, vingt ans après l'officialisation de la coopération multilatérale dont il fut le stimulateur comme il fut le père-fondateur du Plan Bleu pour l'environnement et le développement.

"Malgré les conflits sanglants et les problèmes de survie dont la Méditerranée n'a pas été exemptée et que l'historien Fernand Braudel a toujours dû rappeler, l'évocation de cette région du monde est, le plus souvent, faite sur un fond bleu de sérénité marine. Le legs d'un passé plusieurs fois millénaire, le berceau monothéiste de plusieurs civilisations et de grandes religions, la marque des paysages tranquilles de pays faits de mesure et d'équilibre comme les cités dont elle a donné au monde le modèle, ne prédisposent pas à souffler sur les tempêtes d'hier ou peut-être de demain. Les observateurs comme les poètes de la Méditerranée ne la décrivent pas volontiers dans l'instabilité ou le risque. Son climat est dit tempéré et l'explosion de pays en développement se décline, en général, en référence à l'Asie, à l'Afrique ou à l'Amérique latine, mais pas ici.

Certes, la mémoire estompée des fureurs du Vésuve, de l'Etna ou de Santorin, celle des séismes répétés et surtout la plaie à vif des guerres fratricides paraît se panser et, avec la Bosnie, Israël, la Palestine ou le Liban, on commence à espérer. Et lorsque le fondamentalisme intransigeant et primaire fait irruption, on voudrait le ranger dans l'événementiel des attentats en gommant ses racines.

Or la Méditerranée implose et, en tout cas, est très fragile : population, urbanisation, écologie, sociétés et cultures sont interpellées; elle se décline dans l'inquiétude.

Le service que l'on peut rendre à cette Méditerranée qui se déshabitue de s'affirmer et, cela, surtout auprès d'Européens insouciants qui la vivent, il est vrai, souvent en vacances, est de mieux faire connaître les problèmes majeurs qui sont les siens ou seront ceux de demain. Et de permettre ainsi aux Euro-méditerranéens largement unis par leur destin, depuis toujours et pour longtemps, de regarder mieux le futur et les marges étroites qu'ils ont pour choisir entre plusieurs avenirs".

Barcelone 1975

La naissance d'une coopération multilatérale.... et d'une région méditerranéenne avec un Plan d'action pour la Méditerranée (PAM).

La coopération méditerranéenne environnement-développement conçue après la Conférence de Stockholm en 1972 et lancée à Barcelone en 1975 est peu connue. Ses vingt ans révolus permettent un regard, critique mais optimiste, sur un travail précurseur du « développement durable » qui, pour la première fois, a réuni, à l'échelle géographique du bassin méditerranéen entier, des états riverains de fort contraste. L'Union européenne se trouve être l'un des pôles de cette coopération et pourrait bien, demain, s'investir davantage pour jeter les bases d'un espace euro-méditerranéen peuplé comme les États-Unis et l'ex-URSS réunis.

A Barcelone, en 1975, dix-sept États riverains ont rédigé la première convention méditerranéenne. Elle établit, entre eux, une sorte de communauté de travail. De constitution originale dans le droit international, c'est une convention, signée puis ratifiée par les États riverains (Espagne, France, Monaco, Italie, Malte, Yougoslavie, Grèce, Chypre, Turquie, Syrie, Liban, Israël, Égypte, Libye, Tunisie, Algérie, Maroc), à laquelle l'Albanie s'est jointe en 1990; la CEE, fait exceptionnel, a été, dès le début, partie signataire. La question des pays de la mer Noire, qui, certes, au plan des milieux marins notamment, est d'une famille proche de la Méditerranée, a été tranchée avec sagesse : ils ont été conduits à créer leur propre organisation du type de celle du PAM avec lequel des échanges existent.

La personne morale Méditerranée créée par la Convention, dispose d'un « fonds d'allocation spécial », doté aujourd'hui de plus de six millions de dollars par an (alimenté par des contributions nationales calculées sur la base du PIB de chaque pays). Une assemblée réunit tous les deux ans les représentants désignés par les ministères des Affaires étrangères et de l'Environnement. Le bureau de six membres, élu par l'assemblée sur la base de trois membres du nord et de trois du sud, prend, entre temps, les décisions. Un exécutif permanent - l'Unité de coordination (une dizaine de personnes) - est installé à Athènes depuis 1982 ; son responsable et ses services gèrent la coopération selon les règles des Nations Unies dans le cadre du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement) avec impulsion forte pendant dix ans de son directeur exécutif Mostafa Tolba. Le Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), s'appuie sur six centres :

- ★ Un centre, établi à Malte en 1976, dit REMPEC, s'attache à la prévention des risques maritimes relatifs au transport des hydrocarbures et, depuis 1990, à celui des produits chimiques. Un contrôle plus strict du trafic, en particulier sur le « rail» Gibraltar-Suez, serait le bienvenu avec les moyens des satellites.
- ★ Un centre a été créé à Palerme à l'initiative de l'Italie pour encourager l'usage de la télédétection (1993).
- ★ Pour ce qui touche à la protection des sites naturels (aires littorales protégées), un protocole, signé en 1982 et substantiellement renforcé en 1995, a conduit à l'ouverture d'un centre en Tunisie (en 1985). Les États méditerranéens ont créé, chez eux, une centaine de parcs nationaux et régionaux et des « réserves de biosphère » du MAB (Programme sur l'homme et la biosphère). Cependant, moins d'un quart est doté d'une institution responsable de la gestion, bien identifiée et munie de moyens suffisants.
- ★ Les sites historiques font également l'objet d'une coopération, en liaison avec l'UNESCO.

Les États ont décidé, en 1987, d'identifier un « patrimoine littoral historique d'intérêt méditerranéen» : plus de 100 sites ont été définis, et leurs responsables ont tissé, dans le cadre du PAM, un réseau dont le noyau est accueilli par la ville de Marseille.

- Un programme de formation et de méthodologie pour la « planification intégrée » a été lancé en 1982 dans le cadre des « Programmes d'action prioritaires », à partir du centre de Split, en Croatie. Ses permanents - une dizaine de personnes installés dans le palais de Dioclétien - facilitent les échanges d'expérience et la formation sur plusieurs thèmes (eau, aquaculture, risques sismiques, ...). Ce centre s'intéresse aussi aux « projets pilotes littoraux» ; mais ces projets pilotes décidés par le PAM n'ont pas réellement bénéficié de la volonté conjointe des États et des autorités locales, ni de leurs moyens.
- Un Centre pour l'assistance aux technologies appropriées est en création à Barcelone.

Enfin, un volet de prospective sur l'avenir de la Méditerranée à l'horizon 2025 a été lancé, dans le cadre du PAM, dès 1980. C'est à Sophia-Antipolis, en France, que fonctionne le « Centre d'activités régionales du Plan Bleu » où sont entrepris des travaux sur le long terme (20, 40 ans et au-delà), destinés à mesurer les grandes tendances et les choix possibles pour les gouvernements et pour la coopération intraméditerranéenne. S'appuyant sur des données statistiques, le Plan Bleu, présidé aujourd'hui par Michel Batisse, a exploré deux types de scénarios : des « tendanciels » qui prolongent les évolutions et des « alternatifs » qui cherchent à concilier la croissance économique et la sauvegarde de l'environnement à long terme, en privilégiant une étroite coopération et d'autres formes de développement.

L'accord de Barcelone a d'abord eu la vertu de reconnaître l'identité de la région méditerranéenne. Celle-ci, écartelée bien souvent entre trois continents et, jusqu'ici, explicitement ignorée par toutes les institutions internationales qui la découpent entre Europe, Afrique et Asie, ne connaissait, jusqu'en 1975, aucune forme de coopération multilatérale entre pays riverains. Les échanges intraméditerranéens ne comportaient, après la fin des systèmes coloniaux (vers 1960), que des relations bilatérales engagées surtout dans le cadre d'accords annuels entre un pays du nord du bassin et un pays du sud.

Depuis les accords conclus à Barcelone en 1975 et 1976, un début de coopération multilatérale s'est dessiné, confirmé à Gênes dix ans après. On le doit d'abord au souci de sauvegarder l'environnement marin (celui d'une mer fragile) ; puis on a élargi cette préoccupation à l'environnement terrestre, en tout cas littoral, et en esquissant, depuis la Conférence de Rio, l'appel au « développement durable » surtout après l'impulsion donnée par la Tunisie en novembre 1994. Cette coopération interpelle l'Union européenne, d'ailleurs signataire, avec dix-sept États riverains, de la Convention de Barcelone. Cette coopération est, pour les optimistes dont je suis, considérée comme un exemple intéressant « d'écorégion » démultipliant ici l'action planétaire, souvent impotente à cette échelle et préfigurant une liaison plus affirmée entre développement et environnement.

Autour d'une mer fragile :

Mer morte ?

Non, la Méditerranée n'est pas une mer morte. Elle l'est bien moins que la mer Noire, sa sœur, ou la mer Baltique. Mais c'est une mer fragile semi fermée, qui se renouvelle peu et dont la vitalité biologique n'est pas celle d'autres mers : Cette fragilité et, il faut bien le dire, une dégradation

constatée depuis vingt ans, vient en partie seulement des navires (15 % des tankers du monde transitant entre Suez et Gibraltar ou venant de la mer Noire), mais surtout des habitants des rivages dont les villes continuent à déverser directement leurs eaux usées et des déchets, pour près de 60 % d'entre elles. La Méditerranée reçoit ainsi des pollutions « telluriques» de fleuves dont la qualité ne s'améliore pas (le Pô, le Rhône, l'Èbre et, au sud, le Nil, qui se détériore de plus en plus et dont le débit s'étiole).

Mais peu nombreux sont ceux qui savent que la qualité de l'air, venant de l'Europe industrielle, principalement mais, bientôt, de plus en plus, du sud aussi, est pour beaucoup (près de 50 %) dans le dépôt des métaux lourds, aussi dangereux que la pollution biologique côtière.

Si on ne peut parler donc de mer morte, il faut bien dire que l'écosystème marin est atteint et menacé de dégradation. Il est exagéré de parler d'écosystème unique. Rappelons que, dans l'antiquité, on ne parlait pas de mer Méditerranée mais de mer de Byzance, de mer de Syrie, de mer catalane, de mer barbaresque : « Ce n'est pas une mer, mais une succession de mers» (Fernand Braudel). Et, aujourd'hui on constate bien des différences de situation (plus sensibles encore pour l'avenir) au moins pour les zones proches du littoral.

Il est vraisemblable que l'ouest du bassin actuellement bien pollué, devrait évoluer favorablement grâce aux efforts d'épuration entrepris et à la discipline maritime. Mais l'est du bassin, qui connaîtra de fortes concentrations démographiques et l'intensification du trafic par le Bosphore et qui est en retard quant à l'épuration, va sans doute connaître des dégradations. La partie de la Méditerranée la plus atteinte et la plus menacée est l'Adriatique où s'ajoutent la faible desserte en stations d'épuration et les déversements du Pô ; on attend là, depuis des années, la création d'une agence de bassin pour cet important fleuve et on attendra encore, du fait des déchirements en ex-Yougoslavie, la mise sur pied d'une coopération adriatique (à l'image de celle lancée en 1970 pour le littoral allant de Saint-Raphaël à Monaco et Gênes dans le cadre du programme dit RAMOGE, et aujourd'hui de Marseille à Monaco et la Spezia).

Les côtes mais aussi les arrière-pays sont tout autant menacés. Il n'y aurait aucun sens à s'intéresser à la mer si l'on ne prêtait pas attention au littoral et aux arrière-pays. L'amont tient l'aval en l'état et, bien souvent, c'est le pays entier qu'il faut analyser pour mesurer l'impact sur la mer. De surcroît, les problèmes d'environnement des États riverains sont très divers et tout n'est pas fait que de problèmes marins. Ainsi les disponibilités en eau douce sont un exemple évident d'une problématique environnement-développement qui commence à faire peur. Bien plus peur, même, que l'état de la mer.

Les travaux du Plan Bleu dressent les perspectives à 40 ou 50 ans. La donnée majeure dans cette région, comme dans d'autres, d'ailleurs, du tiers monde ou proches de lui, est la démographie. La population explose : 200 millions d'habitants en 1950, 450 en l'an 2000 et, sans doute, près de 550 en 2025. Au-delà, vers 2100, la population sera peut-être stationnaire, mais avec 600 ou 700 millions d'habitants. En soixante-quinze ans - durée moyenne de vie d'un être humain -la population aura crû de 350 millions et pratiquement doublé!

Entre le sud et le nord se marque l'une des frontières les plus contrastées du globe. En 1950, le nord de la Méditerranée représentait les deux tiers de la population; en 1985 ; la moitié; en 2025, il n'en formera plus que le tiers et l'on s'acheminera ensuite vers le quart en 2050.

Parc national de Porquerolles
crédit : MEEDDAT
Laurent Mignaux

Le contraste par le nombre se double par celui des âges : 45 % de jeunes de moins de quinze ans au sud contre moins de 25 % au nord, avec ses conséquences pour le dynamisme mais aussi pour l'emploi. Entre 1985 et 2025, le nombre des actifs potentiels croîtra de 6 millions au nord (de 125 à 131) et de 135 millions au sud (de 90 à 230). Nous sommes ici dans l'une des perspectives les plus dures pour les gouvernants des états méditerranéens. Chaque année le nombre nouveau de demandeurs d'emploi en Égypte est de l'ordre de 500000. Tout le problème de l'immigration est là ; ou le sud et l'est trouveront en eux-mêmes des espoirs de développement, ou la pression sera si grande que la migration apparaîtra comme une solution ; mais pour où ? Le temps n'est plus où les Turcs pouvaient trouver leur Allemagne. Tout cela devrait conduire le nord à se préoccuper davantage d'un développement endogène dans le sud et l'est du bassin.

L'agriculture (et le monde rural) ne constituera plus un réservoir d'expansion ; à titre de référence, elle occupe moins de 5 % de la population active en France et l'on risque de tendre, en Méditerranée, vers 2025 ou 2050 vers des chiffres de 10 à 15 % (le Maroc et la Turquie ont encore un taux de 50 %, la Grèce et l'Algérie de moins de 25 % déjà, et seule la Syrie a une part de l'agriculture dans le PIB de plus de 35 %).

Tout ce qui est calculé à l'horizon 2025 par rapport à 1995 - sauf le niveau de vie hélas - se trouve multiplié par deux, trois, quatre ou même cinq. Il en est ainsi pour le trafic aérien qui risque de doubler d'ici 2005, déjà. Il en est ainsi de l'automobile (16 millions en 1965, sans doute près de 175 en 2025) ou des engrais, qui quintupleront. Plus explosive encore est l'image d'une croissance supposée calquée sur les chiffres actuels par tête du nord de la Méditerranée ; si, en 2025 par exemple, tous les pays de la région s'alignaient sur la France et sur l'Italie pour leur consommation de viande, l'autosuffisance supposerait une augmentation des productions d'un facteur

20 pour le Maghreb. Un grand nutritionniste tunisien, M.Khallal, a observé des tendances qui vont vers cet appétit en déstabilisant les équilibres locaux et les cultures endogènes.

Dans cette région où la mer est si bleue et le climat si tempéré, où les souvenirs décantés de l'histoire sont si forts et les cités autrefois synonymes d'équilibre et de taille si humaine, ces changements d'échelle sont le premier choc du futur.

L'ampleur de l'urbanisation est déjà et sera dramatique. La croissance urbaine sera si vive ; que d'ici à 2030, les citadins supplémentaires seront, selon les scénarios du Plan Bleu, entre 200 et 240 millions, soit autant que ceux des villes actuelles de tous les États méditerranéens, construites depuis des millénaires. S'y ajoutent, l'été, les touristes internationaux dans les pays riverains (70 millions en 1990, 150 ou peut-être 200, soit près de trois fois plus, en 2025).

Le taux d'urbains tendra presque partout à 70 % puis à 80 %. La vraie différence pour les villes des rivages nord et sud sera celle des rythmes : cinq fois plus rapide au sud qu'elle ne l'a été autrefois, entre 1800 et 1950, en Europe. La progression urbaine qui a pris, au nord, plus d'un siècle à se faire, une urbanisation mal maîtrisée, sera réalisée en vingt ans au sud et à l'est du bassin dans des conditions encore plus difficiles. Ce qui faisait la caractéristique du monde méditerranéen - l'équilibre de petites et moyennes cités - va sans doute disparaître avec les mégalopoles et leurs banlieues.

Autre grand écart avec l'alimentation. Tandis que le nord se débat dans les problèmes de surplus, le sud connaît une régression de ses taux de suffisance alimentaire, déjà perceptible depuis un quart de siècle. Quant à l'énergie : entre 1970 et 1985, la croissance de la consommation a été en moyenne de 2,8 % par an pour les pays du nord (avec, il est vrai, une politique intéressante d'économie d'énergie) et de 7,2 % pour ceux du sud. Dans trente ou quarante ans, les premiers auront peut-être réussi, en moyenne, à stabiliser leur consommation et afficher la croissance zéro du CO^2 ; que feront ceux du sud, dont la consommation est appelée à croître de 4 à 5 fois, à l'heure d'une planète soucieuse des gaz à effet de serre ?

Aujourd'hui, les pays du nord consomment l'équivalent de 480 millions de tonnes de pétrole et ceux du sud, 130 millions. En 2025, ces chiffres devraient atteindre respectivement 580 à 790 millions de tonnes et 315 à 700 millions selon les scénarios. L'électrification continuera sans doute à aller de pair avec l'urbanisation et l'industrialisation. Ainsi, la consommation électrique du nord passerait de 740 TWh en 1985 à 1 380 à 1 880 TWh en 2025 ; dans le sud, les chiffres pour la même période seraient respectivement de 130 TWh et 400 à 1 000 TWh. L'éventail des scénarios est ici très large. Si aucune mesure n'est prise, il faudra construire un grand nombre de centrales thermiques, la plupart sur le littoral. Quand on considère le linéaire côtier du Maroc à la Turquie, un tel développement pourrait aller jusqu'à demander la construction d'une usine tous les vingt kilomètres en moyenne.

La politique énergétique est un problème à prendre de front. De plus, ce que l'on peut recommander à ce stade est l'interconnexion des réseaux énergétiques basés sur le gaz naturel et l'électricité et le développement des énergies renouvelables.

Le sud, c'est probable, prendra - la démographie aidant - plus de poids ; l'écart se réduira sans nul doute pour toute une série d'indicateurs. En 1985, le nord « pesait» 80 % pour l'acier, la consommation d'énergie, l'accueil des touristes, le trafic des aéroports. Demain

Port de la Ciotat
Crédit : Maison de la France
Photo : Jacques Guillard

les chiffres seront différents. Mais cela veut-il dire que le sud aura « rattrapé le nord » ?

Quel sens a une telle qualification ? Pas plus que celui, vécu, du PIB. Surtout si, en comptabilité patrimoniale, on chiffre bien les effets pervers ou les prélèvements sur le capital que représentent des atteintes à l'eau, au sol, au climat et à la nature.

L'eau est un obstacle encore plus grand au développement. Les terres agricoles utilisent, quant à elles 80 % (et dans l'avenir 60 puis 40 %) des disponibilités pour 16 millions d'hectares à irriguer. Or, à l'avenir, on estime la croissance probable à 11 millions d'hectares, nécessitant, 110 milliards de mètres cubes d'eau par an. Même en tenant compte des économies possibles, pour l'eau (de l'ordre de 30 %), le développement agricole se heurtera donc à la ressource en eau. En ville, en l'an 2025, l'augmentation attendue de consommation serait de l'ordre de 400 % au sud et à l'est. Globalement cinq pays utilisent déjà l'eau au-delà de leur capacité : ils seront sept ou huit dans vingt ans.

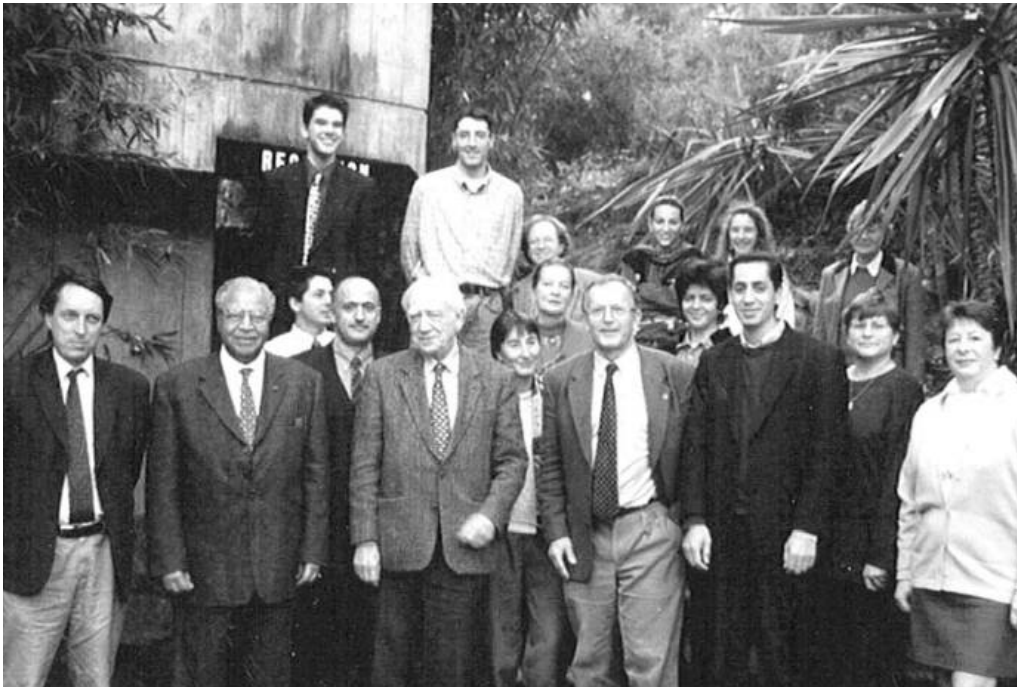
Il faut aussi parler du sol menacé de désertification et de la régression des surfaces cultivables des plaines agricoles littorales si étroites dans la région. La perte des sédiments productifs est évaluée à 300 millions de tonnes par an. Le tiers des terres cultivées dans le bassin est touché par l'aggravation de l'érosion. L'insuffisante maîtrise des techniques d'irrigation, l'intensification agricole dans le sud et l'est, la salinisation, les pratiques culturales nouvelles sont autant de facteurs aggravants. S'y ajoute la consommation de terres pour l'habitat, l'industrie et les routes, souvent de manière bien désordonnée.

Le littoral lui-même constitue également un facteur limitant: 46000 kilomètres de côtes, déjà encombrées pour plus du tiers. D'ici à 2025, le tourisme, l'urbanisation et l'industrie pourraient bien soustraire à la nature et « miter » quelque 3 000 à 4 000 kilomètres supplémentaires de côtes, dont plus de 15000 le sont déjà irrémédiablement. Le naturel se réduit comme une peau de chagrin et on pourrait même assister à des reflux touristiques là où la côte a été trop « bétonnée» ou « mitée ».

Les forêts qui, autrefois, bordaient le bassin sont aujourd'hui si menacées par les incendies au nord, par les prélèvements en bois de chauffage ou les surpâturages au sud, que les scénarios les plus probables font état pour 2025 d'un risque de réduction d'un quart des surfaces. Pour ce qui concerne les incendies, les surfaces brûlées ont été (moyenne 1980-1985) de 620 000 hectares dont 40 % en Espagne (248000 ha).

La biodiversité de la région qui est au monde l'une des plus significatives (après la forêt tropicale) est menacée ; pour les seuls oiseaux, l'estimation du risque est, en moyenne, par pays, de disparition de dix à trente espèces. Les deltas et les zones humides de la Méditerranée sont parmi les espaces les plus fragiles. La flore terrestre est riche de quelque 25 000 espèces, dont plus de la moitié est endémique. L'action humaine a profondément modifié et façonné ces écosystèmes. Les Méditerranéens ont défriché les forêts, asséché les marais et composé des paysages aujourd'hui marqués par l'extraordinaire diversité de leurs monuments, de leurs villages, de leurs cités. Ce mélange d'un héritage naturel et culturel est la vraie richesse du bassin méditerranéen ; elle est aujourd'hui menacée.

Tous ces problèmes sont d'autant plus sérieux que les ressources sont, en Méditerranée, très limitées, que les milieux sont fragiles et que les marges de liberté sont étroites.



1998 :
l'équipe du Plan bleu autour de
Michel Batisse,
au centre, président ;
Guillaume Benoit,
1er à gauche, directeur ;
à droite de Michel Batisse,
Bernard Glass,
ancien directeur

Crédit : Plan bleu

Serge Antoine : du PAM au Plan bleu

Cette présentation d'une vingtaine d'années de travaux et d'activités du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) ne fait pas état de la contribution régulière de Serge Antoine à la vie des institutions concernées où il percevait un risque croissant d'engourdissement bureaucratique. En liaison avec Lucien Chabason, coordinateur du PAM, il a fortement impulsé la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement à la conférence Med 21 à Tunis en 1994 qui a recommandé, entre autres, une Commission méditerranéenne du développement durable (CMDD), créée en 1995 lors de la 9ème réunion des Parties contractantes à la convention de Barcelone et où il fut le représentant de la France jusqu'à sa mort. La même année l'Union européenne a démarré le partenariat avec les pays tiers méditerranéens sous le terme de "processus de Barcelone".

Dès 1996 la CMDD a mobilisé le Plan Bleu comme centre d'appui et d'expertise pour l'ensemble des thèmes qu'elle s'est assignée. Ce nouveau cadrage d'activités a ainsi légitimé le Plan Bleu pour l'ensemble de ses travaux intéressant le développement durable en Méditerranée jusqu'à ce jour.

Ainsi de 1972 à 2006 Serge Antoine fut le principal témoin et acteur de la création et du cheminement du PAM et du Plan Bleu dont les étapes méritent d'être résumées.

Phase 1. 1972-1992

De la Conférence de Stockholm au rapport "Le Plan Bleu : avenirs du Bassin méditerranéen"

1972

1ère Conférence mondiale pour l'environnement (Stockholm). Création du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement), lequel est invité à développer une action sur les "mers régionales".

1975-1976

Lancement du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) et adoption de la Convention de Barcelone par tous les pays riverains et la Communauté Européenne sous l'égide des Nations Unies (PNUE). Décision d'inclure dans ce dispositif un "Plan Bleu".

1977-1979

Réunion intergouvernementale de Split pour la définition du mandat du Plan Bleu. Le Plan Bleu, installé en France (Alpes-Maritimes), agit en tant que "centre d'activités régionales" du PNUE/PAM. Ses activités et son budget sont décidés tous les deux ans par la réunion des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone. La France, en tant que pays hôte, apporte un appui spécifique.

1980-1992

Des études dans de nombreux domaines mobilisent des experts qualifiés des deux rives. "*Le Plan Bleu* : avenir du Bassin méditerranéen" est publié en 1989, en cinq langues (français, anglais, arabe, turc, espagnol). L'ouvrage invite à un renforcement des politiques d'environnement et de développement dans les pays et de la coopération Nord/Sud et Sud/Sud.

La Banque mondiale avec la Commission européenne, la Banque européenne d'Investissement (BEI) et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), initie le METAP, un programme pour l'environnement en Méditerranée. Plusieurs pays s'attachent à mettre en place des institutions et politiques environnementales.
Le Plan Bleu commence à décliner l'approche systémique et prospective sur les principaux thèmes (publication de la série des "fascicules") et à l'échelle de certaines régions côtières.

Phase 2. 1992-2002

Naissance d'une dynamique méditerranéenne pour le développement durable après la Conférence de Rio. Elargissement des activités.

1992

La 1ère Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (Conférence de Rio), invite à l'engagement (Action 21) pour corriger les évolutions non durables constatées. Des "indicateurs" doivent être sélectionnés et suivis pour rendre compte des progrès.

1993

Les Parties Contractantes confient au Plan Bleu la fonction d'"observatoire méditerranéen de l'environnement et du développement". La Banque mondiale et la Commission européenne appuient financièrement l'action du Plan Bleu sur les indicateurs de performance environnementale et sur les indicateurs de développement durable.

1995-1996

La Convention de Barcelone est révisée pour prendre en compte le littoral et les principes de développement durable. Les pays riverains et l'UE décident de créer au sein du PAM, une "Commission méditerranéenne du développement durable" (CMDD) ouverte à une société civile devenue beaucoup plus active. Le Plan Bleu en devient le principal centre support. il anime de 1996 à 2005 les activités relatives à l'eau, aux indicateurs, au tourisme, aux villes, au libre-échange, au financement et coopération, et il est chargé de finaliser le projet de stratégie méditerranéenne.
Les 15 pays de l'UE et 12 pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée lancent à Barcelone le "Partenariat euro-méditerranéen".

1997

Les Parties Contractantes adoptent les recommandations relatives à la gestion de l'eau et à la gestion des zones côtières.

1999

Le Plan Bleu est retenu par la Commission européenne pour mettre en oeuvre le projet euro-méditerranéen MEDSTAT Environnement de renforcement des capacités des instituts de statistiques. Une 2ème phase est engagée en 2003, puis une 3ème en 2006.

Les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone adoptent les recommandations relatives aux indicateurs pour le développement durable et au tourisme.

1999-2000

Le Global Water Partnership (GWP) et le Conseil mondial de l'eau développent une vision mondiale dans le domaine de l'eau. Un réseau des principales institutions méditerranéennes compétentes dans le domaine de l'eau est constitué (devenu le GWP Med). Le Plan Bleu élabore la Vision méditerranéenne.

2001

Une évaluation externe du Plan Bleu souligne la qualité et l'importance des travaux du Centre.
Les pays riverains et l'UE demandent au Plan Bleu de préparer un nouveau rapport sur la Méditerranée, ils adoptent les recommandations relatives à la gestion des villes.

2002

Des accords de coopération sont passés entre le PAM/Plan Bleu et la FAO (organisation des Nations Unies pour l'agriculture et l'alimentation) pour contribuer à re-dynamiser la coopération forestière Silva Mediterranea, ainsi qu'avec le Centre International de Hautes Études Agronomiques Méditerranéennes (CIHEAM) pour les questions agricoles et rurales.

Phase 3. Après 2002

Du Sommet de Johannesburg au Rapport *Méditerranée, les perspectives du Plan Bleu*, et aux Stratégies méditerranéenne et nationales de développement durable

2002 – 2005

Le Sommet mondial sur le développement durable (Johannesburg) invite à la mise en place de partenariats et de stratégies nationales de développement durable, ainsi qu'au renforcement des mécanismes institutionnels à l'échelon régional. La lutte contre la pauvreté, la modification de nos modes de consommation et de production non viables, la protection et la gestion des ressources naturelles aux fins du développement économique et social et une meilleure intégration du développement durable dans la mondialisation sont notamment mis en avant. Une stratégie méditerranéenne est annoncée.

« Imagine », une nouvelle approche prospective participative avec choix d'indicateurs de développement durable, est conçue (avec le Dr S. Bell) et mise en oeuvre dans le cadre des programmes d'aménagement côtier du PAM.

Elaboration et publication de : *Méditerranée, les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*. Cette œuvre collective assemble, valorise, synthétise, élargit et met en perspective les travaux réalisés depuis dix ans par le Plan Bleu et de nombreux experts méditerranéens. Les Parties Contractantes soulignent l'importance du rapport et recommandent sa diffusion dans la langue des états riverains.

Le Plan Bleu est chargé par le Coordinateur du PAM d'assurer sous sa direction la finalisation du projet de "Stratégie méditerranéenne pour le développement durable" (SMDD). Cette stratégie "cadre" est adoptée par la CMDD (Juin 2005), puis par la réunion des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone et par le Sommet euro-méditerranéen de Barcelone (novembre 2005). La SMDD est centrée sur 7 problématiques : eau, énergie et climat, transports, tourisme, agriculture et développement rural, développement urbain, mer et littoral. Une liste de 34 indicateurs prioritaires est retenue pour permettre un suivi régulier des progrès.

2006-2008

Le Plan Bleu établit sous le terme “un semeur d’avenirs médditerranéens” un document d’orientations stratégiques puis un cadre d’intervention stratégique pour la période 2007-2015, validé par les 21 pays riverains.

Pour le Sommet de Paris pour la Méditerranée du 13 juillet 2008 il a réalisé le document *Les perspectives du Plan Bleu sur le développement durable en Méditerrannée* remis à chaque délégation des 44 pays membres de l’Union pour la Méditerranée.

Aujourd’hui la Méditerrannée se fait

Il est indéniable que la capitalisation des travaux du PAM et du Plan Bleu, conjuguée à l’échec du processus de Barcelone initié en 1995, a contribué à l’émergence du projet de relance de la coopération multilatérale en Méditerranée. Le Président de la République en a fait un enjeu majeur pour la Présidence française de l’Union européenne : le lancement de l’Union pour la Méditerranée au Sommet de Paris pour la Méditerranée, a réuni les 44 pays concernés. L’unique document de synthèse remis aux participants, *Les perspectives du Plan Bleu sur le développement durable*, s’appuyait sur les travaux menés depuis plus de trente ans par le Plan Bleu.

C'est, d'une certaine façon, la contribution *post-mortem* de Serge Antoine.
Désormais c’est au niveau politique le plus élèvé que se situe l’avenir de la structure de coopération : « Union pour la Méditérranée » décidée au Sommet de Paris. ★

Serge Antoine et la délimitation des régions

Portrait de Serge Antoine - crédit : C. Daumerie

J'ai l'intention la paix venant, si Dieu me fait la grâce de vivre, de proposer un ingénieur directeur pour chacune province (sic) du royaume outre ceux des frontières, lequel sera chargé de prendre soin ou du moins de tous les améliorissements (sic) qui se pourront faire dans les provinces, comme par exemple de l'entretien des vieux châteaux et bâtiments royaux, des murailles, portes et fontaines des villes et autres ouvrages publics, des grands chemins, ponts et chaussées et leurs améliorations, des rivières navigables et de celles qui pourront le devenir par industrie et l'utilité des arrosements qui s'y peuvent faire pour rendre les pays plus fertiles, comme aussi de rechercher à quoi les mêmes provinces peuvent être propres, tant pour la nourriture de toutes les espèces de bétail que pour la semence, production de toutes les sortes de grain, comme aussi toutes les manufactures visitées dans les pays qui se peuvent améliorer, de celles qui y manquent et de celles que l'on y pourrait introduire avec facilité, observer encore la stérilité et la fertilité des terres et où il y a des mines, minéraux et de quelle nature et ce qu'on en puit faire. C'est de quoi en temps et lieux on pourra dresser de grandes et amples instructions…. »

Vauban à M. Rousselot, le 15 avril 1695

Ingénieur en Chef pour le Roussillon

Cette citation tirée d'une lettre de Vauban, comme bien souvent prémonitoire, ne pouvait offrir meilleure introduction pour un article consacré au rôle que Serge Antoine, alors jeune auditeur à la Cour des Comptes, et connu pour sa passion de la géographie, fut amené à jouer en 1956, dans la délimitation de circonscriptions regroupant plusieurs départements et dans lesquelles, pourraient s'inscrire les politiques des ministères en faveur du développement territorial.

Nous sommes à peine une dizaine d'années après la fin de la Deuxième guerre mondiale qui laissa dans notre pays un champ de ruines où tout était à reconstruire. Pour ce faire un levier paraît à l'époque susceptible de conduire la politique d'aménagement du territoire : la Planification. Reste à trouver le point d'appui de ce levier. Devant la rareté des talents indispensables pour conduire cette politique volontariste, il apparaît vite que le département, conçu quelques 150 années plus tôt sous la Révolution et dimensionné pour permettre aux citoyens d'effectuer un aller-retour au chef lieu en une journée de cheval, n'est probablement plus la dimension la plus judicieuse pour ces programmes ambitieux d'une indispensable modernisation du pays.

Pourtant c'est ce même département qui, pour toutes les administrations, constitue toujours l'unité d'action planificatrice réclamée par toutes les instances politiques, dans la perspective d'une Europe en train de naître, aux communes moins nombreuses et aux circonscriptions de décision, en général, bien plus étendues qu'en France.

Pour y remédier Edgar Faure, alors Président du Conseil, décide de lancer des « programmes d'action régionale » où seront définis des objectifs à cinq ans et les moyens de les atteindre.

Dans la foulée, le Commissariat général au Plan leur donna un cadre : celui des « régions de programmes », en effectuant à la hâte un premier découpage et en y nommant des chargés de missions. 19 régions furent ainsi été définies qui deviendront 22 par un arrêté du 28 novembre 1956.

Cette expérience tourne court car les regroupements supra-départementaux opérés par les ministères ne se superposent pas. C'est dans ce contexte que Serge Antoine reçoit, cette année-là, mission de procéder à un découpage pertinent et viable de ces circonscrip-

tions d'action régionale. Elles ne sont alors pour l'Exécutif, qu'un échelon de travail pour les administrations de l'État en mal de coordination et non les collectivités territoriales que nous connaissons aujourd'hui.
Il commence d'abord par juxtaposer sur un calque les différentes circonscriptions de toutes les administrations de l'État. Au total plus de 80 divisions administratives existent alors et certains ministères, comme l'Agriculture, ont par exemple des regroupement départementaux différents pour le génie rural, les eaux et forêts, la protection des végétaux ou les services vétérinaires.
Ce calque tout coloré des limites des différentes administrations sur le terrain, fait apparaître des régions qui font l'objet d'un consensus comme l'Alsace, la Bretagne ou l'Auvergne. Pour d'autres en revanche, si un espace semble se dessiner autour d'une grande ville jouant un rôle de pôle d'attraction, les contours exacts de son influence demeurent flous. Ainsi l'Indre est-elle associée à 12 circonscriptions différentes selon les ministères, tout comme certains départements du centre-ouest ou du sud-ouest de la France tels que l'Indre et Loire ou l'Aveyron.
Pour en sortir, Serge Antoine se penchera de manière approfondie sur l'armature urbaine de la France et pour s'éclairer de données réelles, il aura l'intuition de s'appuyer sur le trafic téléphonique, même si à l'époque du « 22 à Asnières », le système de télécommunications est à des années-lumière de ce qu'il est aujourd'hui. Toutefois le volume des communications se révèlera très utile pour départager les départements excentrés et établir la réalité de leurs liens avec telle grande ville, future capitale régionale plutôt qu'avec telle autre.
Ainsi, parce que Nîmes téléphone plus à Montpellier qu'à Marseille, elle sera rattaché au Languedoc-Roussillon plutôt qu'à la Provence-Côte d'Azur, et Périgueux davantage liée à Bordeaux plutôt qu'à Limoges se retrouvera en Aquitaine.

Pour parvenir à un découpage qui ne soit pas immédiatement contesté par les administrations, Serge Antoine se fixe trois règles contraignantes qui viennent limiter l'exercice d'imagination et certains regroupements plus larges et plus audacieux, qu'il regrettait encore cinquante ans après, de n'avoir pas proposés.
Ces règles sont, premièrement, le respect des limites départementales, seul échelon de base commun à toutes les administrations, deuxièmement, de parvenir à des ensembles d'au moins un million d'habitants, troisièmement, de tenter de limiter la force du rayonnement de la Région parisienne qui s'étend pratiquement au tiers des départements métropolitains.
Aux limites de cet espace hypertrophié que Gravier avait dénoncé en 1946 dans « Paris et le désert français », il n'y avait de solutions que volontaristes et donc amputatoires… Les régions Picardie, Centre et Pays de Loire devront à cette nécessité leur existence ou leur actuel tracé.

Peu à peu, une carte de 21 régions, apparaît qui ressemble en partie à la carte des « Régions de programme » de 1956. Serge Antoine a dû aussi trancher souvent contre de puissants ministères comme la Défense et l'Intérieur, qui ne voulaient pas voir la frontière pyrénéenne découpée en trois régions, ou souhaitaient regrouper les trois départements alpins Haute-Savoie, Savoie et Isère en une seule entité.

En 1958 son travail est terminé. Il lui faut le faire valider par le Gouvernement de la toute nouvelle Vème République et plus particulièrement par son Premier ministre, Michel Debré, qui au début des années 1950 prônait une France de 47 départements. C'est Jérome Monod, futur délégué à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale, alors conseiller au cabinet du Premier ministre qui l'y aidera. Les décrets des 7 janvier 1959 et 2 juin 1960 que Serge Antoine préparera et défendra au Conseil d'État, officialisent son découpage et harmonisent ainsi les circonscriptions de trente ministères.
A part quelques modifications comme, en 1972, le détachement de la Corse de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, cinquante ans après, ces régions existent encore sous leur découpage de 1960, en dépit de multiples projets de regroupement comme pour les deux Normandie, ou de sécession pour les deux Savoie ou les Alpes-Maritimes.

Le sujet redevient à la mode avec les débats récents sur le maintien des départements et la création de grands ensembles régionaux de la taille des länder allemands, comme le Grand Est, le Grand Ouest ou le Grand Sud Ouest.
Aussi nous a-t-il paru intéressant de donner la parole à Serge Antoine pour commenter son travail de découpage à deux moments de sa vie avec un recul différent : en mai-juin 1959 juste après l'adoption de son découpage dans un article écrit pour la revue « Economie et Humanisme », dans lequel il expose les points de vue des administrateurs et des économistes, et en 2004, dans une interview accordée au magazine « l'Express » où, région par région il révèle en quelque sorte le dessous des cartes … le dessous de sa carte des régions, qui depuis sont devenues de puissantes collectivités territoriales.

Alain Monferrand
secrétaire délégué du Comité d'histoire

Réforme administrative et régions économiques

Article de **Serge Antoine** paru dans le numéro 118
de la revue Économie et Humanisme de mai-juin 1959

L'efficacité économique et administrative des pouvoirs publics français est aujourd'hui commandée par un cadre administratif départemental fondé sur les moyens techniques et les besoins économiques du XVIIIe siècle, mais sans rapport avec ceux de cette seconde moitié du XXe siècle. Reste à déterminer les objectifs que doit poursuivre toute restructuration administrative. Doit-on donner la priorité à l'efficacité administrative ou au développement économique ? Serge Antoine nous permet de mieux comprendre les positions en présence et de les juger non seulement en fonction du possible, mais aussi des perspectives de la démocratie réelle.

Un décret récent paru au « Journal Officiel » du 11 janvier 1959, puis des informations rapidement démenties quant à la création de nouveaux départements, ont ramené l'attention sur un problème bien souvent débattu en France : celui des découpages territoriaux des administrations.

Pour faire le point, on doit analyser les deux écoles qui, très schématiquement, divisent en 1959 l'opinion des spécialistes et dont il se pourrait qu'elles soient, en définitive, renvoyées dos à dos au profit d'une notion de synthèse. « In medium stat virtus », c'est du moins ce qui se passe bien souvent en France.

I · Position des « administrateurs »

La position de ce que l'on pourrait appeler l'École Administrative est assez exactement représentée par les thèses exprimées il y a 10 ans par M. DEBRÉ ; elle consiste au point de départ à constater que l'existence de 90 départements est, du strict point de vue de l'efficacité administrative, gênante. Pourquoi ?

1. Du point de vue des administrés d'abord, la raison d'être du département, dessiné il y a 150 ans, est de représenter une circonscription où les habitants peuvent se rendre au chef-lieu aller et retour en une journée. Or, compte tenu de ce principe, VIDAL de la BLACHE, dès le début du siècle pouvait conclure, avec l'avènement des chemins de fer, à la suppression de quelques 30 préfectures. En 1959 à l'âge de l'automobile, les isochrones à partir du chef-lieu permettraient de réduire encore le nombre des départements au point qu'il ne devrait plus en subsister qu'une quarantaine.

2. Du point de vue de l'administration ensuite, les départements actuels ont plusieurs défauts : leur tracé tout d'abord est

à l'origine de nombreux doubles emplois et parfois même de suréquipements.
Donnons-en quelques exemples concrets :

- Lorsque par suite de la pénurie d'essence, aux temps de l'affaire de Suez, on dût n'autoriser les déplacements en voiture que dans les seuls départements limitrophes, les courants commerciaux du sud de l'Aisne ont été littéralement coupés puisqu'il était possible mais inutile d'aller à Lille ou Dunkerque alors qu'il était interdit d'accéder à Paris.

- Autre exemple : c'est un non-sens que d'opérer dans le cadre du département, le recensement des besoins ou le choix des priorités dans les équipements agricoles : les priorités établies dans le cadre départemental par des fonctionnaires départementaux ne tiennent pas compte de la hiérarchie des besoins respectifs des départements et permettent dans certains cas des suréquipements. L'existence des départements est responsable de la géographie curieuse de la politique des amendements calcaires, tout comme elle explique en partie l'absence relative d'abattoirs modernes de grande capacité au regard du pullulement de petits abattoirs municipaux parfois distants de moins de 10 kilomètres.

- Comment du point de vue humain et social ou du point de vue des transports, par exemple, peut-on concevoir une gestion cohérente du bassin minier du Nord à cheval sur deux départements et relevant de deux préfets qui, en définitive, se voient fort peu quand ils ne se supportent pas difficilement ?

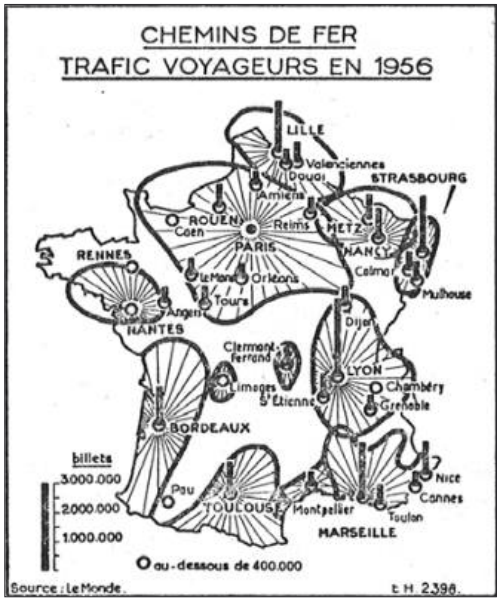
- Comment peut-on sérieusement envisager le jumelage des équipements de petits centres comme Fourmies (Nord) et Hirson (Aisne) dont les rivalités s'accentuent à l'abri de la frontière départementale alors que leur intérêt est de s'épauler l'une l'autre.

Le tracé des départements n'est pas seul en cause : leur nombre est trop élevé et leur cadre trop étroit.

La difficulté, l'impossibilité même de réunir à Paris 90 préfets a déjà été évoquée bien souvent et chacun sait que plus l'autorité a des représentants, plus elle se dilue.

Chacun sait aussi, on le sent confusément, que l'existence de 90 départements ne permet, ni de moderniser les équipements, ni de les doter d'hommes de valeur.

On trouvait en 1850, 90 chefs de bureaux de Préfecture sans trop de difficultés, alors qu'en 1959 les conjoncturistes, les agronomes, les chercheurs, les urbanistes, les sociologues du secteur public se comptent sur les doigts de

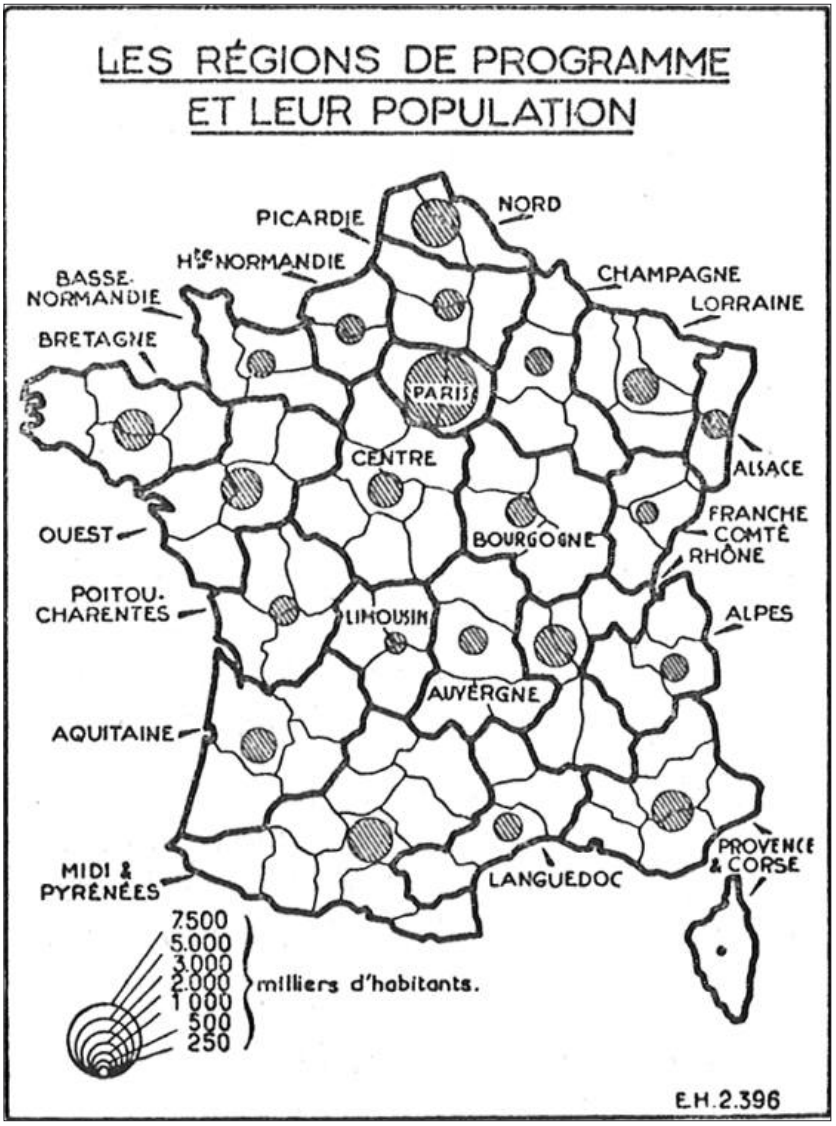


la main. Cet inconvénient était peu sensible à l'époque où les tâches administratives étaient limitées et les décisions individuelles. Il tend à prendre de l'importance lorsque l'étude d'un problème nécessite la collaboration de fonctionnaires de disciplines différentes.

La dispersion des services départementaux ne permet plus de procéder à leur modernisation. Les services mécanisés (Institut de statistiques, Sécurité Sociale, centre de redevance radio etc), savent bien qu'il n'est possible de procéder à cette modernisation qu'avec des échelons plus larges.
De tout ceci on peut conclure à la corrélation inévitable qui existe entre le nombre excessif de départements et l'excès de la concentration administrative. On ne déconcentrera les têtes parisiennes que si des points de chute sérieux sont ménagés en province[1].

De plus, l'existence de 90 départements conduit (plus subtilement car le phénomène passe inaperçu) à accentuer le déclin relatif de certains départements : on a pu constater que des départements pauvres et mal peuplés sont érigés en voie de garage ou en postes de début, alors qu'on devrait y envoyer en priorité des hommes de tout premier plan. On pourrait concevoir une répartition meilleure en jumelant un département pauvre à un département plus riche. Enfin, on remarquera que la pression des intérêts locaux est souvent en rapport avec l'étroitesse de l'espace administratif.

Telle est schématiquement l'analyse des faits : quant aux perspectives de ce que nous appelons l'Ecole Administrative, elles sont les suivantes :



★ éviter tout échelon intermédiaire entre Paris et la Province ; en ce sens l'École Administrative n'est pas régionaliste : l'expérience des Commissaires de la République succédant aux préfets régionaux de Vichy lui semble concluante ;

★ retrouver un échelon polyvalent permettant d'enfermer dans ces frontières le maximum de services.

La projection sur la carte de ces perspectives consiste à trouver, par conséquent, pour la France un nouveau découpage de base : il se situe en l'espèce entre 40 et 25 « grands dépar-

[1] *C'est dans cet esprit que le Ministère de la Construction devait d'ailleurs opérer sa réorganisation.*

tements ». Le tracé diffère bien sûr d'un auteur à l'autre : parmi ceux-ci rappelons celui de M. DEBRÉ, présenté il y a quelques 10 ans et dont nul n'est sûr qu'il corresponde à la pensée du Président du Conseil en 1959.

En corollaire de cette création de grands départements, les réformateurs cherchent à trouver un échelon inférieur de contact avec le public qui, bien souvent, se situe autour de l'arrondissement. La fonction de sous-préfet retrouverait ainsi une importance accrue dans un cadre qui, il faut bien le dire, correspond en gros à des pays homogènes.

II · Position des économistes

L'École Économique procède d'une autre vision des choses. Passant à côté du problème du contact quotidien avec le public, elle s'intéresse essentiellement à ce que l'on appelle « l'administration de mission », c'est-à-dire aux grandes décisions parmi lesquelles l'investissement et les travaux neufs tiennent la première place.

Elle constate ensuite que la géographie administrative est intimement liée à la géographie économique. C'est en partie la géographie administrative qui a conditionné la géographie économique. C'est ainsi que la centralisation parisienne est particulièrement liée à la centralisation politique et administrative du pays. Les chemins de fer et les routes n'ont fait que suivre la prépondérance des légistes du Roi et des ministères parisiens.

Réciproquement, une administration ne peut vivre que si elle se situe dans un milieu économique vivant. Une administration vivante dans une capitale morte est déjà une administration à demi-morte.

Une soigneuse étude des centres de décision privés, des sièges sociaux, des noyaux de transport et de crédit, des directions de communication et de relation devrait donc précéder toute étude de réforme administrative.

Enfin, l'École Économique constate qu'il est nécessaire de prévoir des circonscriptions en tenant compte d'impératifs de grande politique comme ceux du Marché commun. Notre pays dispose, en dehors de Paris, de capitales régionales peu solides qui puissent s'opposer aux capitales européennes et il est indispensable, pour ne pas disperser les efforts, de miser sur le développement de certaines d'entre elles.

Compte tenu des perspectives, l'École Économique cherche à faire coïncider, par conséquent, la géographie administrative et la géographie économique.

Mais ici deux voies sont ouvertes pour le tracé des régions à partir :

- ★ d'une part, du critère de capitales et de régions homogènes
- ★ d'autre part, du critère de capitales et de pôles de développement

On peut en effet, partir de ces deux considérations, parfois contradictoires, pour aménager une circonscription valable.

Les critères d'homogénéité sont à première vue les plus faciles à découvrir et c'est à partir de critères communs de productions agricoles ou industrielles, de géologie ou de terroirs, que les réformateurs ont jusqu'ici opéré. Cependant, il faut bien constater, et M. KLATZMANN l'a bien montré dans le seul domaine agricole, que les critères que l'on peut utiliser sont loin de se superposer.

De plus en plus, la notion de région tend d'ailleurs à se détacher de ce critère pour se centrer autour de la notion de capitale et de pôle de développement.

Le développement économique est, en effet, en grande partie lié aux centres urbains où sont rassemblés les centres de décision d'administration et de crédit[2]. Les études de planification régionale américaines en particulier insistent sur le fait que l'évolution tend à renforcer l'interdépendance entre les régions économiques et les grands centres. Il convient donc d'apporter la plus grande attention au choix des capitales et de ne pas trop disperser les efforts.
La France ne peut pas se permettre de disposer à cet égard de 40 ou même de 20 capitales économiques complètes et il ne conviendrait pas, en découpant les régions, de renforcer la prétention de certaines petites villes à être de fausses capitales.

D'ores et déjà, on constate que les relais bancaires[3], les sociétés de développement régional et les sièges sociaux se concentrent en 8, 9 ou 10 grandes villes au maximum.

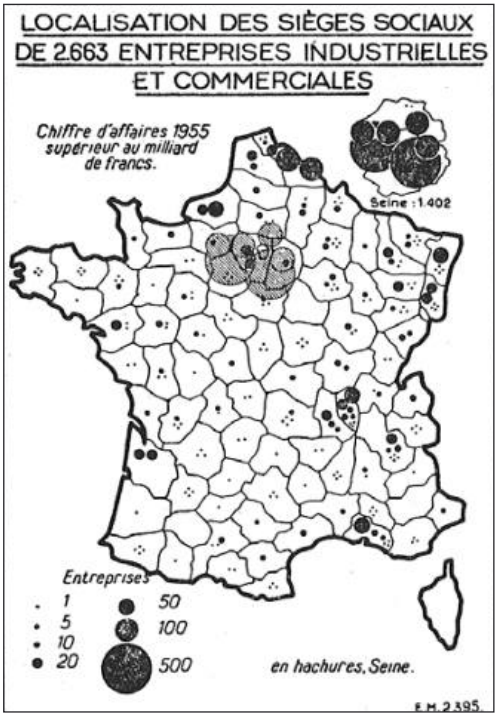
L'analyse de l'École Économique conduit donc, pour les grandes décisions, à choisir un nombre très restreint de capitales et à doter celles-ci d'un échelon léger de conception chargé de mettre sur pied les grands programmes et de surveiller leur exécution.

À cet échelon, une équipe de grands fonctionnaires de mission (et non d'inspection) comprenant un financier, un économiste, un sociologue, un spécialiste des questions rurales, un urbaniste, etc... pourrait devoir préparer les grandes orientations. C'est, en outre, à ce niveau que devraient être situés les commissaires du gouvernement des sociétés d'aménagement les plus importantes afin de veiller à ce que leur action soit bien conforme aux directions générales décidées à l'échelon national.

III · Un compromis

Entre ces deux Écoles, comme toujours, une solution médiane trouve depuis quelques temps, peu à peu, un chemin de lente maturation. Il s'agit essentiellement d'un découpage de la France en 20 ou 25 régions, découpage qui prend sa source dans les « régions de programme » du Commissariat général au Plan et dans les recommandations du « comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics ».
Rappelons ce que c'est que la « région de programme » : on sait que par un décret du 30 juin 1955 (portant le n° 55873), les pouvoirs publics se sont donnés la mission de rassembler dans un même document et pour un même cadre géographique les grands objectifs à atteindre et les mesures prises ou envisagées pour une période de 5 ans, concomitamment avec le Plan national de modernisation et d'équipement. Les programmes d'action régionale complètent le Plan en lui donnant une assise territoriale, et inaugurent pour son

[2] *cf. l'étude de M. LA BASSE :* Les capitaux et la Région
[3] *A titre d'exemple : le Crédit National de son côté envisagerait également des correspondant régionaux.*



élaboration même une procédure de navette entre la capitale et la province que tous les pays, de l'U.R.S.S à la Grande-Bretagne, pratiquent depuis longtemps.

L'article 2 de ce décret prévoyait donc un travail préalable, celui de définir une région. Il précisait :
« Ces programmes seront préparés soit dans le cadre du département, soit dans le cadre de la circonscription des Inspecteurs généraux de l'administration (IGAME) et Inspecteurs généraux de l'Économie nationale (IGEN), soit dans un cadre différent lorsque des facteurs géographiques ou économiques conduisent à s'écarter de ces circonscriptions administratives ».

Un arrêté interministériel du 28 novembre 1956 a déterminé ces régions. Au nombre de 22, ces régions regroupent des départements sans toucher à leurs frontières et elles s'intègrent dans les 10 « IGAMIES »[4].
Une réforme à partir des « régions de programmes » présente l'avantage :

- ★ de respecter provisoirement le département en ne modifiant pas ses frontières et en désignant simplement dans le groupe de deux ou trois départements qui constituent une « région de programme », un préfet chef de file en matière économique,
- ★ de ménager l'évolution du transfert des tâches de gestion au profit de ce nouveau cadre, bousculée, le cas échéant, par quelques suppressions de départements,
- ★ de permettre un regroupement des quelques 80 modèles de circonscriptions supra-départementales existant en 1959 dans les services publics et qui se chevauchent dans un désordre supérieur à celui de 1789. La technique envisagée et retenue, d'ailleurs, par le décret paru au J.O. du 11 janvier 1959 consiste, pour chaque administration, à devoir utiliser comme modèle les « régions de programme », compte tenu du nombre de circonscriptions dont elle dispose pour l'instant. Ce regroupement se trouve pouvoir être opéré au moindre coût du fait que ces 22 régions coïncident précisément avec le commun dénominateur des régions actuellement existantes. C'est cette solution qu'a recommandé en 1957 et 1958 le « Comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics ».

Le fait que les différents projets de réforme aient été élaborés sans que le problème se posât à propos d'un cas précis est une des causes de leur échec.

Le problème de l'expansion régionale fournit l'occasion de repenser ce remodelage autour d'un problème concret : le programme d'action régionale.
Le fractionnement des décisions au niveau

[4] *À une ou deux exceptions près depuis que les Hautes-Alpes, les Landes et les Ardennes ont en 1957, à la demande du Commissariat général du Plan et du Comité central d'enquête, chargé d'IGAMIE.*

des services locaux des ministères peut présenter des inconvénients certains si un terme n'est pas rapidement mis aux chevauchements des nombreux échelons régionaux actuellement recensés.

Du seul point de vue de l'aménagement du territoire et de l'expansion régionale, le remodelage des circonscriptions des services locaux à compétences pluri-départementales paraît indispensable. Ces services devraient obligatoirement faire coïncider leurs limites, soit avec celles des circonscriptions des IGAMES (actuellement 9) soit avec celles des régions dîtes « de programmes « (actuellement 22) comprises en nombres entiers dans les régions d'IGAMIE . Les limites de circonscriptions régionales des différents services devraient être définies par décret et ne devraient pouvoir être modifiées que dans la même forme.

Telle est, très schématiquement résumée, la position médiane ; plus qu'un compromis elle a ses vertus propres et ménage de façon souple les transitions dans l'extension progressive des cadres administratifs de notre pays. On voudrait que cette étape ne constitue pas un temps d'arrêt et que la création de 20 ou de 22 régions ne cristallise pas l'évolution qui, elle, est déjà au-delà et qui pousse inexorablement 8 ou 10 capitales à pouvoir assumer seules un rôle de capitale complète.

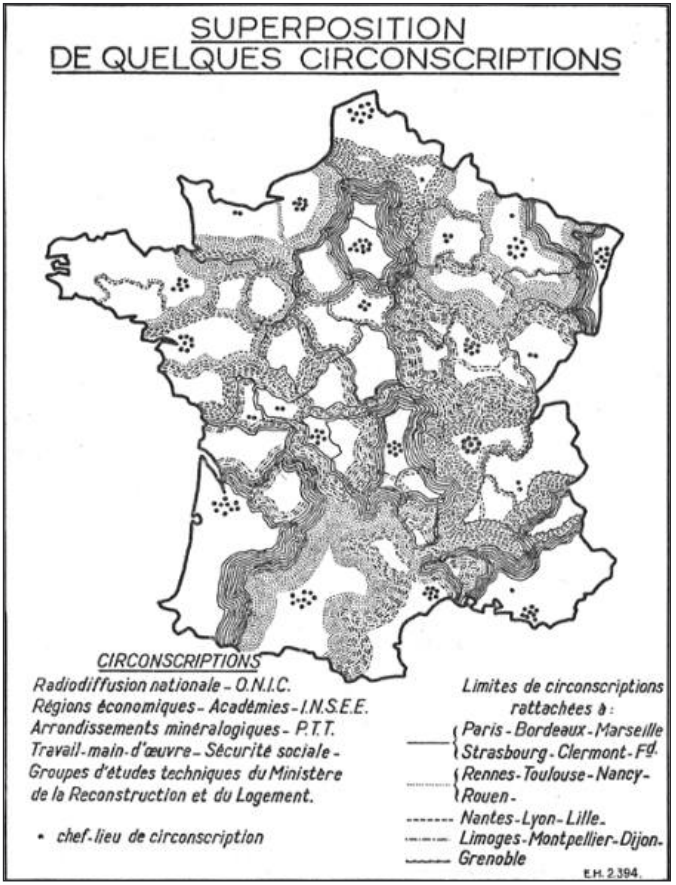
Créer, en 1959, 20 régions fermées et ne pas, dès maintenant, s'ouvrir résolument sur l'évolution, c'est renouveler le jeu dangereux de Mirabeau qui par doctrinarisme antiparlementaire de province nous a imposé 90 départements et 38 000 « petites communes » que nous traînons comme un boulet 150 ans après. Rappelons-nous que dans le débat qui opposait sous la Révolution les partisans des « petites communes » incontestablement plaquées sur les réalités et les communautés existantes (alors), et les partisans des « grandes communes » à l'échelon du canton, ceux qui prévoyaient l'avenir ont été battus. Ne renouvelons pas cette expérience.

IV · Démocratie et technocratie

L'agrandissement des échelles de nos institutions, l'élargissement du cadre de notre vie quotidienne sont des nécessités contre lesquelles il est inutile de lutter même si l'on plaide les vertus de l'agora ou du canton suisse. Demandons-nous plutôt comment retrouver, dans cette course qui éloigne les centres de décision de la base de l'habitant, de nouveaux moyens de contact ? Expliquons-nous.

La commune, dans les grandes agglomérations et même dans les zones rurales, va perdre une partie de sa souveraineté au profit de « districts » ou de syndicats de communes. Qui le regrettera au nom de la technique ? Mais comment ne pas constater les dangers de l'avènement à ce niveau d'une nouvelle technocratie, si des formes nouvelles d'information, de sondage, de réunion de quartier ou autres ne sont pas trouvées rapidement.

Au niveau de la région, quoi de plus facile, diront alors ceux que l'argument convainc, de créer un Conseil régional calqué sur les Conseils généraux des départements, soit élu directement, soit désigné par eux ?
Hâtons-nous de dire que ces sentiers les plus faciles et les plus évidents sont parsemés d'épines, et qu'ils risquent de mener tout droit à la résurrection d'un provincia-



lisme économique que nul n'espère. Aux premières résurgences, aux premières revendications, aux premiers faux pas, les tenants du centralisme parisien prédiront la catastrophe et bloqueront l'évolution. Il faut dès lors être plus imaginatif et prévoir d'autres solutions de contact, soit plus discrètes (des commissions régionales de modernisation, de syndicats de départements), soit plus ouvertes mais tirant leur essence de la représentativité sur le plan national. ★

Le 15 mars 2004, l'Express donnait la parole à Serge Antoine qui précisait, région par région, comment il avait effectué ses choix :

Alsace
« C'est l'une des régions qui apparaissaient avec évidence sur la carte. La plupart des administrations regroupaient le Bas-Rhin et le Haut-Rhin, et eux seuls. Je les ai suivies ».

Aquitaine
« Spontanément, les ministères regroupaient les Basses-Pyrénées (actuelles Pyrénées-Atlantiques), les Landes, le Lot-et-Garonne et la Gironde. Le cas de la Dordogne était plus difficile. Mais le trafic téléphonique montrait que Périgueux communiquait surtout avec Bordeaux. L'autre écueil venait des militaires, qui tenaient à respecter le tracé des frontières et voyaient donc d'un mauvais oeil tout découpage des Pyrénées. Mais j'ai obtenu l'appui de Matignon et j'ai pu rattacher les Basses-Pyrénées à l'Aquitaine ».

Auvergne
« La région ressortait clairement sur les cartes des administrations. Et elle n'était jamais associée au Limousin ni à la région de Lyon. Un cas facile ».

Bourgogne
« La plupart du temps, la Bourgogne et la Franche-Comté étaient associées par les ministères. Mais mon souci de m'appuyer sur les villes m'a fait opter pour deux régions distinctes, l'une autour de Dijon et l'autre, de Besançon ».

Bretagne
« Encore une région évidente. Sa situation de presqu'île la détachait dans tous les découpages administratifs. Quant au retour à la Bretagne « historique », la question n'est pas posée. Toutes les administrations détachaient la Loire-Atlantique des quatre autres départements bretons. On aurait pu se poser la question de son rattachement s'il s'était agi de créer des régions politiques, mais, encore une fois, il s'agissait simplement à l'époque d'un travail économique ».

Centre
« Contrairement à la légende, ce n'est pas la région que l'on a créée en dernier, avec les morceaux qui restaient. En fait, les découpages des administrations montraient qu'il existait, autour d'Orléans, un premier ensemble, visiblement attiré par Paris, rassemblant le Loiret, le Loir-et-Cher et l'Eure-et-Loir. Plus au sud, le Cher et l'Indre faisaient figure d'électrons libres, tandis que l'Indre-et-Loire paraissait attirée vers l'ouest. Finalement, parce que l'on avait décidé de limiter le rayonnement parisien, j'ai décidé d'élargir l'ensemble orléanais en l'associant aux trois départements du sud ».

Champagne-Ardennes
« Il existait un espace entre la capitale et les grandes villes de Lorraine, Nancy et Metz. Certes peu peuplé, il était tout de même bien identifié par les administrations, qui disposaient, toutes ou presque, d'une région autour de Reims ».

Corse
« La seule région qui soit apparue depuis. A l'époque, la question de sa création ne se posait ni économiquement ni politiquement. Elle a été alors logiquement associée à l'actuelle Provence-Alpes-Côte d'Azur ».

Franche-Comté
« Je me suis longtemps demandé s'il fallait la rattacher à la Bourgogne. Mais, à partir du moment où nous avons décidé de nous appuyer sur les villes, j'ai dessiné la Franche-Comté autour de Besançon. Dés lors, les contours de la région étaient assez évidents. Le Territoire de Belfort, par exemple, était clairement tourné vers le sud, et pas du tout vers l'Alsace ».

Ile-de-France
« En réalité, l'influence géographique de la capitale allait déjà bien au-delà de cette « petite »région. Mais il était doublement nécessaire de limiter ce rayonnement parisien tentaculaire. D'une part, pour des raisons d'aménagement du territoire. D'autre part, pour des raisons d'efficacité. Les administrations n'auraient pas pu gérer une région couvrant, à elle seule, le tiers du territoire !
Aujourd'hui encore, je ferais le même choix. En revanche, il faudrait développer la coopération avec les régions qui l'entourent, celles du grand bassin parisien. C'est la bonne dimension pour régler les questions de transport ou d'université par exemple, et éviter l'extension continue de la banlieue ».

Languedoc-Roussillon
« Une région autour de Montpellier, regroupant l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales, se distinguait à l'évidence. Les cas du Gard et de la Lozère étaient plus complexes. C'est en étudiant les trafics téléphoniques que je me suis décidé : Nîmes et

Mende communiquaient davantage avec Montpellier qu'avec Marseille et Toulouse. Voilà aussi une région dont j'imaginais que, à terme, elle pourrait fusionner avec Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse. Cela ne s'est pas produit ».

Limousin

« Ici aussi, j'ai joué les villes. Et quoi qu'on en dise, Limoges existait. À partir de là, j'ai rassemblé les départements qui gravitaient autour : outre la Haute-Vienne, la Creuse et la Corrèze. Mais elle fait évidemment partie des régions dont je pensais qu'elles pourraient plus tard se regrouper avec d'autres, notamment Poitou-Charentes ».

Lorraine

« Dans les découpages administratifs, une région rassemblant la Meurthe-et-Moselle, la Meuse et les Vosges apparaissaient clairement. Le cas de la Moselle était plus délicat. Une partie du département regardait vers l'Alsace, l'autre vers la Lorraine. Mais, puisque nous avions décidé de ne pas toucher aux limites départementales, il était plus logique de la rattacher à la région de Nancy ».

Midi-Pyrénées

« Pas d'hésitation : une vaste région se dessinait autour de Toulouse, avec toutefois deux difficultés. La première concernait l'Aveyron, qui, selon les administrations, était rattaché parfois à Toulouse , parfois à Montpellier. C'est l'étude du trafic téléphonique qui m'a permis de trancher. La seconde venait des ministères de la Défense et de l'Intérieur, qui raisonnaient selon les frontières et ne voulaient donc pas découper les Pyrénées. Nous l'avons fait quand même pour les deux extrémités. Économiquement, Pau et Perpignan regardaient moins vers Toulouse que vers Bordeaux et Montpellier ».

Nord-Pas-de-Calais

« En observant les découpages des administrations, l'existence d'une région Nord était évidente. Ses contours l'étaient moins. Certains y rattachaient la Somme, d'autres l'Aisne. Mais, à partir du moment où l'on voulait créer la Picardie, j'ai limité cette région aux départements, très peuplés, du Nord et du Pas-de-Calais ».

Basse-Normandie et Haute-Normandie

« Ces deux régions actuelles sont évidemment trop petites. Mais, à l'époque, j'ai dû tenir compte des deux grandes villes, Rouen et Caen, qui se regardaient en chien de faïence. Je le regrette encore aujourd'hui... ».

Pays de la Loire

« Cela fait partie des cas difficiles. En observant les découpages administratifs, aucun tracé ne se dessinait clairement. Il était évident qu'il existait une région autour de Nantes, mais définir ses limites n'était pas aisé. J'ai hésité pendant un temps à y rattacher l'Indre-et-Loire, avant d'opter finalement pour la région Centre ».

Picardie

« A partir du moment où il s'agissait de limiter l'influence de Paris, il fallait créer plusieurs régions au sein du bassin parisien. Comme il existait un espace entre Lille et Paris, j'ai dessiné, autour d'Amiens, la Picardie, en associant l'Aisne, la Somme et l'Oise. Bien sûr, ce dernier département était déjà terriblement attiré par la capitale, mais son rattachement à la Picardie permettait de muscler la région amiénoise. C'était une décision volontariste ».

Poitou-Charentes

« Même si cette région apparaît aujourd'hui comme l'une des plus petites, son contour se distinguait assez clairement sur les cartes des administrations. J'ai eu une hésitation pour la Vendée, mais l'étude du trafic téléphonique montrait que ce département était davantage tourné vers Nantes que vers Poitiers ».

Provence-Alpes-Côtes d'Azur

« Une vaste région se dessinait autour de Marseille, mais tout n'était pas si simple. Il y avait d'une part, la vitalité de Nice, mais je ne pouvais tout de même pas créer une région avec un seul département !

Cette décision a fait grincer des dents : aujourd'hui encore, les Niçois ne se sentent toujours pas provençaux... Le cas des Hautes-Alpes était, lui aussi, compliqué. Fallait-il rattacher ce département à Lyon ou à Marseille ? L'étude du trafic téléphonique, les découpages administratifs, l'observation des déplacements des habitants m'ont conduit à opter pour Marseille ».

Rhône-Alpes

« Qu'il faille créer une grande région autour de Lyon ne faisait pas débat. Ses limites, en revanche, étaient complexes.

Dans les « régions de programme », l'Isère était associée aux deux Savoies dans une région « Alpes », différente de la région « Rhône ». Après un examen attentif des trafics téléphoniques, j'en suis arrivé au résultat actuel. Je n'ai guère hésité, en revanche, à rattacher Grenoble à la grande région lyonnaise. À l'époque, la préfecture de l'Isère n'était pas encore une ville de poids.

Et puis, ce rattachement permettait de conforter Lyon dans son rôle de métropole ».

Louis Harel de la Noë,
un ingénieur briochin
(1852-1931)

Le 10 avril dernier, le comité d'histoire a proposé, en liaison avec l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), une conférence consacrée à Louis Harel de la Noë. Georges Ribeill, chercheur au LATTS-ENPC a ouvert la conférence en décrivant le paysage ferroviaire dans lequel s'est inscrit son action, en parlant particulièrement des chemins de fer d'intérêt local. François Lépine, ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées, président de l'Association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë, a présenté sa carrière et ses réalisations remarquables, tant sur le plan technique que pour leur insertion dans le paysage. Anne Querrien, rédactrice en chef des Annales de la recherche urbaine, a apporté un éclairage complémentaire sur les réseaux, leur intermodalité, autant que sur la qualité des réalisations et la spécificité de la carrière de cet ingénieur d'État inscrivant son activité au service du département des Côtes-du-Nord.

Louis Harel de la Noë à Polytechnique

Les chemins de fer d'intérêt local à l'épreuve de trois régimes (1865, 1880, 1913)

par **Georges RIBEILL**, Directeur de Recherche à l'ENPC-LATTS.

Le développement des voies ferrées départementales fut jalonné en France de multiples risques et handicaps. Derrière l'image bucolique et nostalgique de ces petits tortillards ou tacots qui animèrent jusque dans l'entre-deux-guerres les campagnes françaises, se cachent des réalités financières et économiques plus sévères auxquelles furent confrontés les départements et leurs exploitants concessionnaires. Les faibles trafics des lignes départementales ne pouvaient supporter, en effet, des frais d'établissement ou d'exploitation très élevés. Avant d'évoquer la contribution originale d'Harel de la Noë à la résolution de ces problèmes, il convient de rappeler le contexte institutionnel et les règles du jeu évolutives qui liaient les acteurs impliqués.

Le premier régime de 1865 et son détournement

La réaction libérale, provinciale et décentralisatrice, qu'avaient suscitée le développement et la concentration, achevée en 1857, des grands réseaux de chemins de fer français (Est, Nord, Ouest, Paris-Orléans, Midi et Paris-Lyon-Méditerranée), féconda la définition d'un nouveau régime des concessions de chemins de fer à la portée des conseils généraux. Instituée en 1861, présidée par Michel Chevalier, une commission d'enquête examina quelles conditions de construction et d'exploitation à bon marché faciliteraient le développement de chemins de fer vicinaux, et rendit son rapport, favorable, en 1863[1]. La loi du 12 juillet 1865 avec ses 8 articles sommaires, allait en résulter. Dorénavant, dans tout département, le Conseil général a la possibilité de concéder des lignes d'intérêt local. Mais, favorisant trop bien, par les subventions étatiques, la construction du réseau plutôt que son exploitation ultérieure, la loi fut tôt détournée de ses objectifs. Certains concessionnaires n'y virent qu'un moyen de réaliser des bénéfices immédiats sur les marchés de construction qu'ils se réservaient, soutirant au mieux les subventions d'établissement prévues de l'État, avant de se désintéresser de l'exploitation future.

La loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés anonymes, libéralisant leur régime antérieur d'autorisation, facilitera de nouveaux abus, cette fois au détriment des simples actionnaires[2]. Un autre détournement de l'esprit de la loi de 1865 fut la tentation de vouloir faire concurrence aux grands réseaux en s'assurant de la concession de lignes locales connectées par-delà les frontières départementales, en vue d'en faire de véritables réseaux régionaux. Le cas des « entreprises Philippart », un affairiste belge, illustre la plus fameuse de ces tentatives, contrecarrées avec succès par les grandes compagnies[3].

[1] *Enquête sur l'exploitation et la construction des chemins de fer, P., Impr. impériale, 1863*

[2] *Souvent évoqué lors du bilan critique de la loi de 1865, le cas de ce concessionnaire se réservant le 900000 francs de subvention de l'État, en stipulant dans les statuts l'attribution à son profit de cette somme comme part de fondateur!*

[3] *Cf. G. Kurgan-van Hentenryk, Rail, finance et politique : les entreprises Phipippart (1865-1890), Bruxelles, Ed. De l'Université de Bruxelles, 1982.*

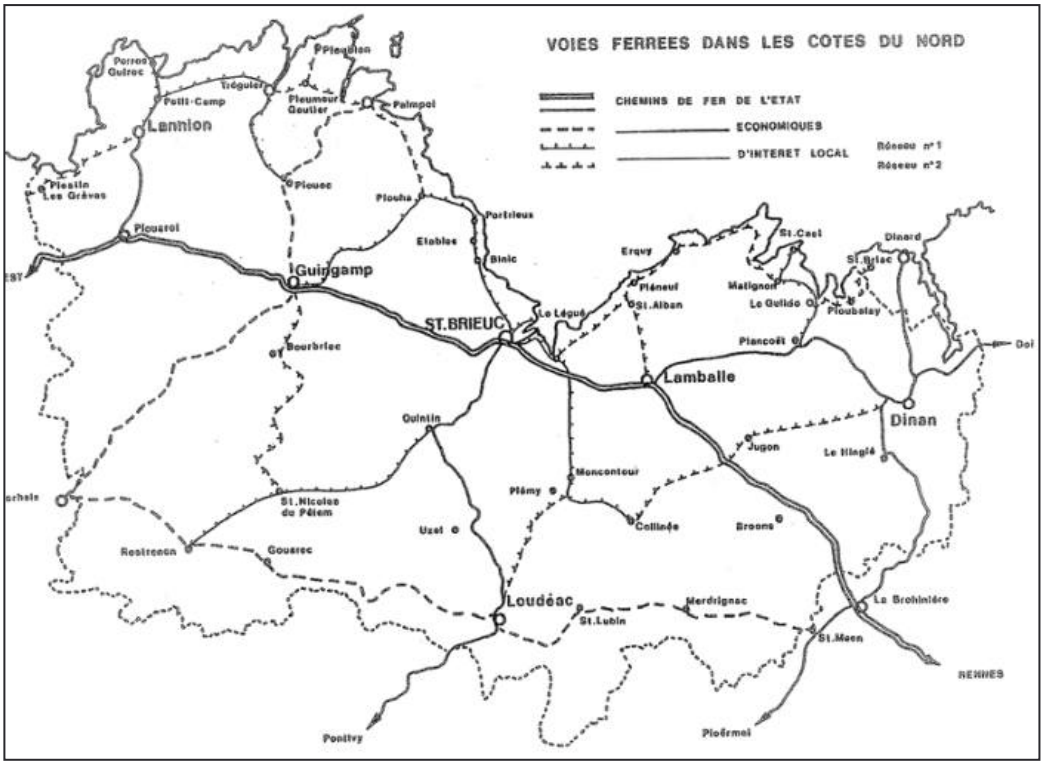
Le nouveau régime de 1880 et ses nouvelles « garanties »

Les républicains qui gouvernent la France à partir de 1878, s'empresseront de corriger les vices de la loi de 1865, qu'abrogera une nouvelle loi organique du 11 juin 1880. Elle distingue chemins de fer d'intérêt local disposant d'une plate-forme et tramways empruntant une large partie de la voirie.

Pour remédier aux vices du régime de 1865, la loi institue l'aide à l'exploitation, tant de l'État que des départements intéressés, mais exclut de cette aide les tramways urbains et suburbains dont le trafic dense a priori garantit la rentabilité. Payées par annuités remboursables, les « subventions » annuelles de l'État, régies par trois articles de la loi, sont plafonnées par cinq maxima, le plus faible étant donc celui qui s'impose. Ainsi la subvention de l'État accordée à telle ligne départementale concédée ne peut excéder :

les sacrifices réunis des départements, des communes et des particuliers intéressés ; ce qui est nécessaire pour, ajouté au produit brut, couvrir ses dépenses d'exploitation plus 5 % du capital de premier établissement, tel que prévu dans l'acte de concession, dispositif de garantie d'intérêt et de revenu essentiel ; deux types de plafond, fonctions de la recette kilométrique, R, afin d'éviter de subventionner des entreprises à grand trafic, ne présentant pas en fait le caractère de voies d'intérêt local ; enfin un plafond fixant à l'avance le montant de l'allocation budgétaire à laquelle peut prétendre cette concession, de manière compatible avec l'application de l'article 14 plafonnant le total des subventions accordées à l'ensemble des lignes situées dans un même département, à 400 000 francs, que ce département soit pauvre ou riche...

On pressent la complexité d'interprétation et d'application de telles clauses dont l'empilement voulait traduire un excès de précautions financières ! La commission des ingénieurs des Ponts et Chaussées chargée de définir les clauses « qui paraîtront les plus rationnelles et les plus pratiques pour l'application de la loi », avait entendu simplifier les procédures de calcul de la subvention annuelle par le calcul à forfait pour chaque concession d'un montant « conventionnel » des dépenses d'exploitation au moyen d'un barème, tenant compte de la nature spéciale et des difficultés de l'exploitation. Ainsi, allait-il être couramment pratiquée une formule linéaire forfaitaire kilométrique, estimant la dépense D à partir de la recette : D = a + bR. On a pu donc parler du



« système du triple forfait » qu'instituait le nouveau régime : capital de premier établissement, taux de rémunération de ce capital, évaluation des dépenses d'exploitation, toutes données conventionnelles fixées a priori avant même la construction et l'exploitation, simplement débattues et négociées entre autorités concédantes et soumissionnaires, puis durablement figées par la loi autorisant le chemin de fer...

L'utilité des chemins de fer d'intérêt local en débat

Sur cette question, une controverse fameuse, plus d'ordre économique et théorique, opposa les deux ingénieurs des Ponts, Considère et Colson. Leur point de vue différait sans doute. Le premier, établissant cette utilité, employé au service des élus dans le Finistère, voulait contribuer à légitimer et développer le réseau local ; le second, maître de requête au Conseil d'Etat où il représentait l'administration centrale des Travaux publics, demeurait plutôt un jacobin malthusien. Obstinés dans leur point de vue antagoniste, Colson et Considère s'entendirent par contre parfaitement pour critiquer sévèrement les formules financières « pathogènes » du régime de subvention de 1880.

Des formules d'exploitation peu stimulantes

Colson, dès 1888, critiqua en effet leurs possibles détournements imprévus, au détriment de la charité étatique et de l'offre de services ferroviaires, en vertu des formules de calcul des compensations forfaitaires fixées a priori dans les conventions. « La compagnie qui prend la concession d'un chemin de fer dans ces conditions n'a pas besoin de recettes élevées pour trouver à gagner dans l'affaire ; ce n'est pas de la valeur commerciale des lignes que dépends son bénéfice, mais du montant des forfaits[4] ».

Colson a critiqué ouvertement les deux importantes Sociétés des Chemins de fer économiques (SGCFE) et des Chemins de fer départementaux (CFD) tirant parti de vices du régime de 1880 : « Couvrir la France de chemins de fer dans ces conditions devenait une excellente affaire, que ces réseaux fussent bons ou mauvais au point de vue du trafic, pourvu que le taux de la garantie et le chiffre des forfaits fussent avantageux[5] ».

Un témoin avisé très critique du réseau de l'Allier qu'allait exploiter la SGCFE, n'hésita pas à accuser même ses fondateurs d'avoir suscité la loi de 1880, leur poule aux oeufs d'or, en somme[6] : « D'après la formule de concession du département de l'Allier, par exemple, quand la recette s'élève, les frais forfaitaires perçus par la société ne s'élèvent que d'une somme quatre fois moindre. La compagnie ne peut donc, sans y perdre, laisser augmenter son trafic d'une somme de 500 F que si le surcroît de dépense occasionnée n'est pas supérieur au quart de 500 F, c'est-à-dire de 125 F. Ainsi, toute amélioration du trafic qui donnerait un supplément de recette de moins de 500 F, tout en donnant une augmentation de dépense de plus de 125 F, serait nuisible à la compagnie. Or, comme c'est le cas le plus général, pour ne pas dire absolu, le plus sûr pour le concessionnaire est de maintenir le trafic au plus bas, et naturellement, la plupart des concessionnaires qui nous exploitent, ne manquent pas de le faire. (...) Le concessionnaire a donc intérêt à faire le vide sur ses rails (...). On devine facilement comment les concessionnaires s'y prennent pour empêcher le trafic d'augmenter. On dessert les populations aussi peu que possible, on établit des tarifs qui bouchent la route aux marchandises au lieu de l'ouvrir, et on se garde bien d'ajouter aux trains réglementaires ceux que les besoins de la région exigeraient. »

De nouvelles formules d'exploitation à usage restreint

Dans quelques départements, conscients des effets pervers des formules forfaitaires usuelles, quelques ingénieurs en chef avisés imposèrent de nouvelles formules, démontrant leurs vertus incitatives en faveur d'un développement du trafic et d'un intéressement proportionné de l'exploitant. Ce fut le cas dans le Finistère où l'ingénieur en chef Considère imposa une formule de dépenses forfai-

[4] *Colson, la garantie d'intérêt et son application en France à l'exécution des Travaux publics, Annales des Ponts et Chaussées, 1888, II, p. 673.*

[5] *Colson, p. 712 et sq.*

[6] *Les corsaires de la voie ferrée, commissionnés par la loi de 1880 avec G.D.G., par un Bourdonnais, 1894, p. 225-227.*

taire à 9 termes ou dans la Mayenne adoptant une formule à 3 termes recommandée par Colson.
Toutefois, de tels aménagements resteront limités, puisque n'intéressant que de nouvelles concessions et que l'examen des formules les plus pratiquées à la veille de la Grande Guerre révèle une certaine constance dans les conventions successives soit entre un même département et ses divers concessionnaires, soit entre un même concessionnaire et ses divers départements partenaires...

La révision, trop longtemps différée, de la loi de 1880.

La critique nourrie de la loi de 1880 suscita sa révision. Un projet de loi déposé à la Chambre en 1908[7], discuté en commission dans un important rapport daté du 17 juillet 1909[8], puis voté à la Chambre sans discussion le 24 mars 1910, tendait à introduire une meilleure maîtrise par les départements de leurs concours financiers à la construction de leur réseau et à son exploitation, tout en visant à mieux stimuler les exploitants concessionnaires. Mais le Sénat ne débattant de ce projet qu'en février 1913, ce n'est finalement que le 31 juillet suivant que serait votée la troisième loi organique des chemins de fer d'intérêt local. De fait, la Grande Guerre survenant, les concessions « régime de 1913 » seront peu nombreuses tandis que le nouveau contexte de l'entre-deux-guerres allait engendrer une nouvelle donne peu favorable dans le nouveau contexte de la concurrence des transports publics sur route (entrepreneurs de messageries et d'autocars...). On peut donc regretter que durant les trois décennies qui virent le plein développement de voies ferrées locales, des années 1880 au début du XXe siècle, celui-ci ait été miné de l'intérieur par de sérieuses pathologies congénitales...
L'âge d'or des voies ferrées d'intérêt local : Le réseau des voies ferrées d'intérêt local connut un développement géographique important sous le régime de la loi de 1880. Sa longueur passa de 2105 kilomètres en 1880 à 9917 km en 1912. Alors que la loi de 1865 avait favorisé le choix de l'écartement standard adopté par les grands

Harel de la Noë : Viaduc d'Erquy (Ligne de Lamballe à Plurien)

réseaux (1,435 m), le régime de 1880 accéléra au contraire le recours à la voie métrique, d'un coût d'établissement (exploration + équipement) sensiblement bien moins élevé. Il apparaît que les vifs débats des années 1880 sur l'écartement optimum, qui opposèrent entre eux les ingénieurs de l'État ou du privé, étaient stériles : dans tous les cas, le destin économique des réseaux fut beaucoup plus tributaire de ses fameuses conditions financières plus ou moins pathogènes, de l'importance de son trafic naturel local, plutôt agricole qu'industriel, de ses éventuelles relations de coopération, aussi, avec les grands réseaux d'intérêt général limitrophes, des moyens techniques et humains régissant l'exploitation enfin. La pression en faveur des économies d'exploitation fut à l'origine de nombreuses innovations dans certains réseaux, s'agissant de leur matériel ou de la polyvalence de leurs agents.
C'est dans ce contexte qu'il convient d'apprécier l'originalité de l'apport de Harel de la Noë à la construction de voies ferrées d'intérêt local, notamment grâce à son invention d'ouvrages d'art conjuguant hardiesse et souci d'économie.

Bibliographie

complémentaire :

★ **Marie-Odile Piquet-Marchal**, *Étude économique des chemins de fer d'intérêt local, Éditions Cujas, 1964.*

★ *Revue d'histoire des chemins de fer, n° 24-25, printemps-automne 2001, Les chemins de fer à la conquête des campagnes.*

★ *Revue d'histoire des chemins de fer, n°30, printemps 2004,* **Maurice Wolkowitsch**, *Le siècle des chemins de fer secondaires en France.*

[7] *Chambre des Députés, Projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local, n° 1794, 18 juin 1908*
[8] *Rapport Lebrun, 1909, op.cit.*

Louis Harel de la Noë,

un ingénieur briochin. Sa carrière, ses réalisations

Par François Lépine, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées
Président de « l'Association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë »

Enfance et scolarité

Louis Harel de la Noë est né le 29 janvier 1852 à Saint-Brieuc.

Sa mère, Marguerite Le Verre, est fille d'un riche cultivateur de Kerien. Son père, d'origine normande, est notaire.

Il passe une jeunesse studieuse à Saint-Brieuc. Il est élève à l'école Mutuelle, puis au Lycée Impérial (devenu Lycée, puis Collège Le Braz). Il obtient le prix Legrand, grand prix du Lycée.

En 1868, il entre au Lycée Saint-Louis à Paris, où il remporte le Concours général.

En 1970, il est reçu à Polytechnique (45ème sur 150 admis). Il en sort, deux années plus tard, à la 15ème place.

Il entre à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, au 11ème rang sur 18 admis. Il est souvent absent et obtient des notes moyennes. Il sort 17ème sur 18.

Une carrière d' « ingénieur des Ponts et Chaussées ordinaire »

Son classement médiocre ne lui permet pas de choisir son premier poste. Il est nommé, le 1er septembre 1875, au service des Ponts et Chaussées de l'Aveyron, chef de l'arrondissement d'Espalion. C'est un poste rural, de peu d'intérêt, avec quelques rectifications de chemins.

Le 13 décembre 1875, trois mois après sa nomination, il écrit au ministre en demandant sa mutation car « il est atteint de douleurs d'oreilles très vives, qui se sont déjà traduites par un commencement de surdité et qui s'aggravent constamment par suite du climat humide, froid et neigeux de l'Aveyron ». Le 7 août 1876, il est autorisé à suivre une cure d'un mois.

Ce n'est que le 1er avril 1877 qu'il est muté au 1er arrondissement de Rodez dans un service plus important ; il est d'ailleurs remplacé à Espalion par un conducteur. A Rodez, il participe aux adjudications et à la surveillance de plusieurs

chantiers : la construction du pont de la Mouline, en pierres appareillées, très traditionnel, et des ouvrages métalliques, à poutres droites, sur la ligne de chemin de fer de Rodez à Séverac.

Le 1er août 1878, Louis Harel de la Noël est nommé, à Quimper, au service ordinaire, vicinal, maritime des phares et balises. Il étudie des projets et dirige des travaux dans des domaines variés : quatre voies ferrées d'une longueur de 95 km, des travaux à la mer, le phare de l'Île aux moutons.

Il n'y reste que deux années.

Il est affecté, le 16 octobre 1884, au service de la Navigation de la Loire, dans lequel il restera près de quatre années. Dans ce service « de pointe », il dirige un arrondissement d'études et de travaux. Il étudie l'approfondissement d'un canal entre Briare et Nevers. Et surtout, il se voit confier une mission d'étude du pont-canal de Briare à deux voies. Il a alors des contacts avec l'Inspection générale et a la possibilité de s'exprimer dans des études complexes et originales.

Pendant neuf années, il a occupé trois postes, s'est passionné pour les études et a eu l'occasion de diriger de nombreux chantiers.
Son bagage est maintenant sérieux.

Le 1er mai 1884, il est nommé dans la Sarthe, chef de l'Arrondissement Sud. Il y restera près de sept années.

Il se marie, le 14 septembre 1885, avec Louise Riou de Kerprigent, fille d'un médecin de Landerneau. Ils auront deux enfants. Sa vie de famille peut expliquer sa stabilité, mais il a surtout trouvé un terrain d'activité qui lui convient.

Le développement des voies ferrées lui procure l'occasion d'utiliser ses facultés d'études de lignes et d'ouvrages d'art, de direction de chantier, en liaison avec les élus, sous l'autorité de l'Ingénieur en chef.
Son premier projet, le pont d'Enfer, dit pont Chameau, est un chef d'œuvre esthétique. Il prouve ses qualités de bâtisseur en intéressant une entreprise, en imaginant un paiement différé et en dirigeant, dans le détail, la construction.
Le 1er février 1891, il est nommé, à nouveau, dans le Finistère, mais à l'arrondissement de Brest, proche de Landerneau. Considère, Ingénieur en chef, est notamment reconnu pour ses réalisations métalliques et par ses connaissances sur l'économie des chemins de fer.

Comme au Mans, Louis Harel de la Noë étudie et dirige la construction de plusieurs lignes de voies ferrées (102 km au total). Il construit aussi plusieurs phares. Le viaduc de Lambézellec est remarquable. Son étude fait l'objet d'échanges écrits entre Considère et Harel de la Noë, concevant dans les moindres détails l'un des viaducs les plus beaux et les plus originaux, toujours en service.
Le 16 mars 1893, il est promu Ingénieur en chef (Fulgence Bienvenüe ayant été promu le 1er avril 1891, quelques deux années aupara-

Pont Chameau

vant). Il achève quelques chantiers, inaugure la ligne Brest - Saint-Renan le 24 mai 1893, et repart pour Le Mans.

Il a occupé cinq postes du premier niveau de grade, pendant dix huit années.

Sa carrière d'Ingénieur en chef

Le 16 juin 1893, Louis Harel de la Noë retourne dans la Sarthe comme chef de service.

Il dirigera, comme ingénieur en chef, deux services :

- ★ celui de la Sarthe, pendant plus huit années,
- ★ celui des Côtes-du-Nord, pendant plus de seize ans.

Dans la Sarthe, où il aura au total séjourné pendant quinze années, il achève les réseaux de VFIL, sur une longueur de plus de deux cent trente kilomètres.
Il conçoit et réalise :

- ★ **des gares** particulièrement originales (La Ferté-Bernard, Le Mans...)
- ★ **des ouvrages métalliques** (ponts de Fillé, de la Raterie, de la Perrionnière, viaducs de la Tuilerie et de Dehault...)
- ★ **des ouvrages en maçonnerie** (viaducs de Sargé, de la Morte-Parance...)
- ★ ***le pont en X,*** en béton armé de rails, de fers, et de poutres métalliques, dont l'inauguration, le 8 octobre 1898, a un retentissement national.

Il est nommé dans les Côtes-du-Nord, le 1er décembre 1901. Il s'installe à nouveau à Saint-Brieuc.

Il y mène à bien la réalisation de 450 km d'une vingtaine de lignes, en deux tranches.

Il conçoit et réalise :

- ★ 140 gares, dont celle de Saint-Brieuc, huit arches paraboliques en briques bicolores armées de près de 20 m de portée qui forment une halle grandiose,
- ★ cinq ouvrages métalliques, « seulement », suivant la volonté des conseillers généraux, « dans un pays de granit ». Le viaduc de Toupin avec sept arches de 18 m de portée, est toujours en service pour un trafic routier. La passerelle piétons, surplombant la gare principale, est toujours en place,
- ★ de très nombreux ouvrages en maçonnerie, de matériaux extraits sur place, dont treize viaducs du modèle de Grognet. Ouvrages audacieux, très élégants et très solides,
- ★ quelques ouvrages en béton armé, dont de nombreux ponts réalisés dès 1903, en dehors de tout règlement (pont de Gouédic, l'extrémité du viaduc de Souzain...). Il faut rappeler que les premières instructions relatives au béton armé, à la rédaction desquelles il a participé, datent du 28 octobre 1906,
- ★ sept viaducs réalisés avec des arcs préfabriqués d'une portée de douze mètres, dont les viaducs de Port-Nieux et de Caroual,
- ★ 1 400 mètres de boulevards extérieurs à la ville, réalisés en bordure de la vallée du Gouédic, grâce à des murs de soutènements

originaux, économiques et solides. Ces créations ont structuré l'organisation urbanistique de la ville.

La quasi totalité de ces travaux ont été conduits en régie : le service disposait en fait d'une entreprise de cent vingt hommes répartis sur plusieurs chantiers.

Louis Harel de la Noë a, par ailleurs, dirigé les travaux de réalisation d'un second bassin au port du Légué ainsi que le grill de carénage.

Une retraite forcée

En avril 1917, une pétition d'agents-voyers met en cause Louis Harel de la Noë - une autorité trop directive ? - qui a également de graves difficultés avec le concessionnaire des voies ferrées. Il est contraint de déposer sa demande de mise à la retraite.

Celle-ci est effective le 1er février 1918. Le département lui confie la mission d'achèvement des grands ouvrages.

Les relations sont difficiles avec ses successeurs. D'abord avec Richard, qui souhaite que les ouvrages satisfassent le train type du règlement du 8 janvier 1915. Puis avec Gerdès qui fait imposer des renforcements aux viaducs en béton armé.

Il s'éteint, le 28 octobre 1931, à Landerneau, où il est enterré.

Retour sur un ingénieur remarquable

Louis Harel de la Noë achève ainsi une longue carrière, de 43 années, uniquement provinciale, très diversifiée.

Ce sont trois cents ouvrages d'art que nous avons recensés en retraçant son parcours, sans compter les gares, phares, immeubles et autres chantiers divers, qu'il a étudiés, et dont il a suivi l'exécution.

Sa surdité a dû le faire souffrir, le gêner et limiter sa carrière. Il méritait, à la fin de la conception du 1er réseau, en 1905, de poursuivre sa carrière à l'Inspection générale. Il a dû tenir un poste territorial jusqu'à 65 ans, dans un climat de suspicion et de critiques.

En janvier 1903, il disait à Morane, Conseiller général : *« j'ai un labeur considérable, qu'aucun terrassier de Saint-Brieuc ne voudrait assumer, mais je m'y livre par amour de la science et aussi pour attacher mon nom à une belle œuvre »*

Mémoire et Notoriété

En arrivant à Saint-Brieuc, personne ne peut échapper à ses réalisations, tant elles s'imposent à l'œil et à l'esprit par leur profonde originalité.

Harel de la Noë a été, dans sa ville natale, ingénieur, architecte, urbaniste, paysagiste et aménageur.

Ses ponts du premier réseau (1905), en maçonnerie, se ressemblent, mais tous, bien sûr, sont différents. De subtiles variations permettent de distinguer chacun des ouvrages.

Lors de ses recherches pour réaliser des ponts en béton armé (1911 à 1914), il choisit de mettre en oeuvre des techniques nouvelles.

Lorsqu'il engage le second réseau, il conçoit ainsi un nouveau projet, complètement différent par les matériaux et les techniques utilisées. D'une démarche artisanale, utilisant de petits éléments, il passe à une expérimentation de préfabrication lourde, tout à fait exceptionnelle pour l'époque.

Louis Harel de la Noë est un ingénieur atypique qui ne se contente pas d'appliquer des recettes éprouvées mais qui invente, expérimente, prend des risques, s'adapte, adapte.

Dans le souci du détail et dans la prise en compte du paysage, il exprime ses qualités de concepteur, sa sensibilité et renouvelle ainsi chacune de ses productions.
Déclaration au Conseil général, le 21 août 1902 : *« ma tranquillité voudrait que je me contente de chausser tout simplement de vieilles bottes des ingénieurs qui suivent les anciennes méthodes »*.

La « folie » de démolition

En 1967, le directeur départemental de l'Équipement contacte le Génie pour l'étude de la démolition de 22 ouvrages, dont les viaducs des Ponts-Neufs et de Caroual.

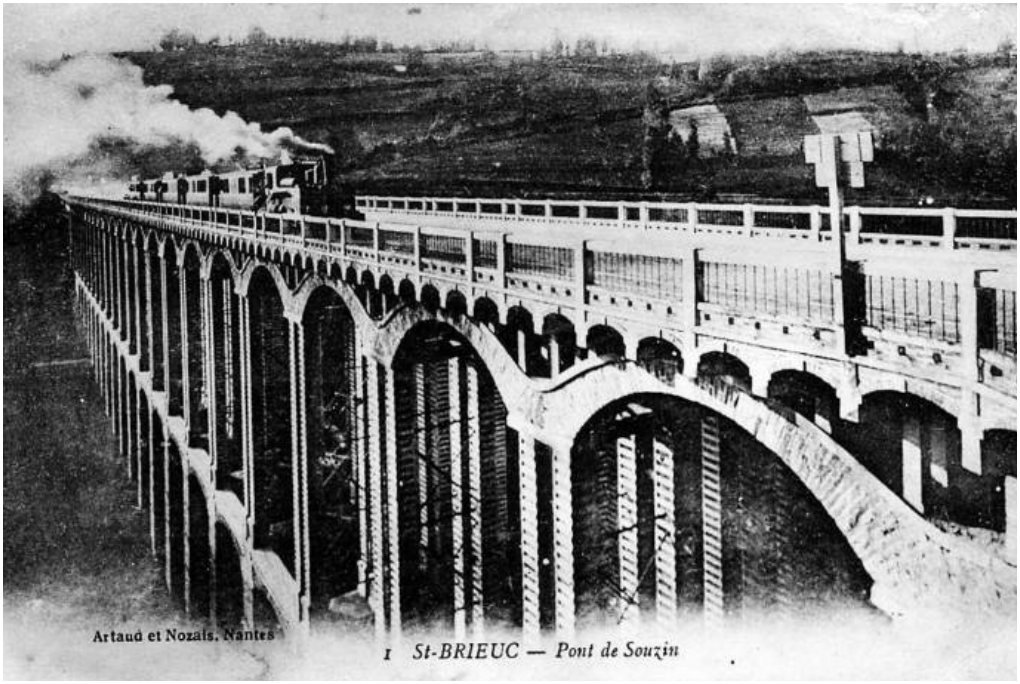
Cinq ouvrages sont détruits autour de Bréhec et du Préto.
En 1972 c'est le viaduc de Bréhec qui est détruit à la demande du Conseil général.

En 1995 le viaduc de Souzain, le plus majestueux, long de 270 mètres, est détruit, bien que classé à l'inventaire des Monuments historiques.

En 1997, le pont sur la rue de Gouédic, porte d'entrée sur la ville, pont à poutres continues de 1905, est à son tour détruit.

Mais le souci de protection de ce riche patrimoine évolue.

Le Conseil général consacre chaque année, depuis 2002, 150 000 € aux ouvrages d'Harel de la Noë. Il a décidé la réhabilitation du viaduc des Ponts-Neufs. Dans un an ou deux, il



sera franchissable par les touristes. Ensuite, les deux viaducs principaux de Caroual et de Port-Nieux devraient être réhabilités.

Louis Harel de la Noë a marqué de son empreinte l'histoire des ouvrages d'art. La plupart sont en métal, tel le viaduc de Fillé ; de forme moderne, seuls ses rivets rappellent ses 100 ans.

Les viaducs en maçonnerie sont très solides. Neuf d'entre eux n'attendent que la mise en place de garde-corps pour accueillir les randonneurs le long du littoral des Côtes-d'Armor.
Les ouvrages en béton témoignent des balbutiements du béton armé au début du XXème siècle.

L'association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë vise à faire mieux connaître l'oeuvre de cet ingénieur imaginatif et volontaire. ★

À l'initiative de l'association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë, un livre sera consacré, au printemps 2009, à la vie et à l'oeuvre du grand ingénieur :

Louis HAREL DE LA NOË,
l'ingénieur briochain

contact :
Angélina Perrin, *secrétaire aux publications*,
AMENO,
12, rue de le Mardelle
22000 Saint-Brieuc

Ponts, réseaux, paysages en Côtes d'Armor

Le développement du réseau de chemins de fer d'intérêt local des Côtes-du-Nord par Louis Harel de la Noë

Anne Querrien, *Chargée de projet au Plan Urbanisme, Construction, Architecture ; rédactrice en chef des Annales de la Recherche Urbaine*

Harel et Bienvenüe

Crédit : AMENO

La recherche urbaine française des années 1970 a été marquée par une volonté de dialogue entre le corps des Ponts et Chaussées, à la tête du ministère de l'Équipement, et le monde de la recherche en sciences sociales. Il s'agissait d'imaginer de nouvelles manières de concevoir les territoires urbains, de façon à faire bénéficier une population croissante d'aménités semblables sans qu'elle se concentre pour autant dans les centres-villes, et sans reproduire les banlieues-dortoirs et les grands ensembles. Les villes nouvelles construites à proximité de Paris, Marseille, Lyon et Lille étaient les terrains d'expérimentation de cette nouvelle doctrine urbaine, qui serait appelée plus tard par la Commission européenne : développement polycentrique des métropoles urbaines. Les réseaux de voirie et de transports, d'adduction d'eau, d'assainissement, de télécommunications devaient être conçus non pas en conséquence, mais en anticipation de ces nouvelles urbanisations, pour ne pas reproduire le mal-lotissement du début du XXème siècle. Dans les établissements publics mis en place pour aménager les villes nouvelles, comme à la direction des agences d'urbanisme ou dans les sociétés locales filiales de la Caisse des dépôts et consignations, les membres du corps des Ponts et Chaussés les plus motivés par cette nouvelle mission tenaient une place de choix.

La réflexion avec les chercheurs sur les composantes de la civilisation urbaine, portait sur les moyens de la mettre en place dans des conditions locales défavorables. Les villes nouvelles s'installant plus encore que les grands ensembles sur des territoires agricoles, ne bénéficiaient pas d'un héritage urbain susceptible de donner une forme spécifique à leur devenir ville. Le rôle du corps des Ponts et Chaussées et des aménageurs en général était alors d'accélérer la mise en forme urbaine du territoire, avec l'aide des chercheurs, en favorisant la mise en place d'équipements collectifs innovants. Et ceci, à partir de l'expérimentation dans les villes nouvelles, sur tout le territoire national.

L'élection présidentielle de 1974 et les prémisses de la crise financière de la fin des années 1970 vinrent mettre un sérieux coup de frein à ces rêves d'innovation sociale. L'aide de l'État se transféra davantage sur l'accession à la propriété et sur la formation d'une société de propriétaires qui définirait elle-même ses besoins urbains. Dotée d'un contrat de recherche sur la formation des fonctionnaires à la conception des équipements collectifs, qui me faisait assurer le secrétariat de ce groupe de réflexion partenariale, je fus obligée de trouver un nouvel objet compatible avec le même titre.

Je pris le parti de m'intéresser à la formation du corps des Ponts et Chaussées lui-même, de ses origines au XVIIIème siècle jusqu'à la fin du XIXème siècle,

comme agent collectif de l'urbanisation du territoire national français, de la métropole au sens qu'avait ce mot du temps des colonies.
Un sens controversé puisque certains préfèrent y voir la mère-patrie, alors que l'étymologie grecque porte plutôt à y voir la mesure, le temps, de la ville donné à tous, l'urbanisation précisément.

Mais, si, civilisation urbaine il y a, à l'échelle nationale, marque de la civilisation urbaine il doit y avoir aussi au niveau local. Comment ce facteur d'urbanisation qu'est le corps des Ponts et Chaussées a-t-il opéré au niveau local, dans les départements, où il est, à l'égal des préfets, présent dès sa création ? Comment se conjugue règle nationale, garantie par la formation et la gestion du corps, et particularités des territoires locaux, qu'elles s'expriment dans une géographie et un climat peu semblables à ceux de la Beauce et de la Touraine, ou dans des réseaux de notables peu acquis aux vertus du cartésianisme, mais mus comme ailleurs par leurs intérêts fonciers ?

Originaire des Côtes d'Armor, c'est dans les archives de ce département que j'ai complété mes recherches, pour examiner ce qui faisait « l'ordinaire » du travail d'un ingénieur des Ponts et Chaussées au XIXème siècle. J'avais déjà été alertée par les Archives nationales sur l'intérêt de regarder ce qui s'était passé dans la construction des chemins de fer, comme dans celle des routes. Ces aménagements fonctionnels, et nationalement normés, étaient en fait le sujet d'âpres débats quant aux tracés et au partage des charges, et des profits, entre compagnies privées et autorités locales. Le pouvoir central choisissait entre les uns ou les autres suivant les époques, et l'ingénieur était chargé de faire avaliser le choix par son raisonnement technique. Gare à celui qui contrevenait aux choix nationaux : il était immédiatement accusé de concussion et passé en conseil de discipline. Ceci dans la première moitié du XIXème siècle.

Mais avec le programme national de construction de chemins de fer d'intérêt local, lancé par le ministre des Travaux Publics, Charles Freycinet, en 1878, programme de métropolisation de l'ensemble du territoire national, les choses changent. La réalisation du programme n'est possible qu'au prix d'entorses au règlement, qui vont se multiplier dans toutes les régions périphériques, grâce à des ingénieurs épris de leur métier et du territoire qu'il leur est donné de servir, qu'il soit d'origine ou d'élection, ou les deux comme dans le cas d'Harel de La Noë.

Cette position de médiation entre le local et le central a été magistralement décrite dans le cas des préfets par Pierre Grémion[1]. Elle devrait être celle de tout fonctionnaire territorialisé, de l'enseignant à l'ingénieur et au préfet. Elle répond à la diversification des publics de l'État, diversification qui aujourd'hui n'est pas seulement régionale, mais sociale et ethnique. D'où l'intérêt, et même l'intérêt général, de l'étudier dans cette position émergente, aux débuts de la Troisième République, et dans un cas, celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, où la technicité et la visibilité du résultat rendent les choses plus compréhensibles.

Louis Harel de la Noë est un ingénieur des Ponts et Chaussées tout à la fois modèle et rebelle.
Modèle parce que grâce à une recherche et une innovation technique incessantes il a réussi à réaliser dans un territoire physiquement et socialement difficile, les Côtes-du-Nord (aujourd'hui Côtes d'Armor), des ponts exemplaires, et un réseau ferroviaire quasi complet.
Rebelle parce qu'il l'a fait au service direct du Conseil général, en passant outre les contrôles de son Corps, mais en réalisant sa mission : donner le sens du paysage à un département replié sur lui-même.

Harel de la Noë, constructeur de ponts

Construire un chemin de fer de Paris à Saint-Germain en Laye, ou même de Paris à Lille, demande de creuser quelques tunnels, mais

[1] *Pierre Grémion, le Préfet et les notables (Seuil, 1976)*

pas de passer sur des rivières, et de heurter la sensibilité populaire par l'imposition d'un danger trop évident. Tracer des chemins de fer en Côtes-du-Nord ou d'Armor peut aussi se passer de pont, mais consiste alors à amener tous les territoires à la voie centrale : Paris-Brest, et à faire du chemin de fer, l'instrument, sinon de l'exode, du moins de l'enrôlement dans la marine ou de l'émigration vers les industries parisiennes et de l'est. Un tel chemin de fer, le premier mis en place d'ailleurs, fait de ce département une réserve pour la capitale, et un éventuel foyer d'opposition politique, malgré le catholicisme, comme le montrent les résultats aux élections depuis que le droit de vote est universel. L'irrigation du département par un chemin de fer qui en donnerait une autre vision, qui lui conférerait d'autres fonctions, serait une œuvre de salut public. Le tourisme balnéaire, dont la légende dit qu'il fut initié par l'impératice Eugénie, est à ses débuts, et pourrait venir vivifier ce département à la côte si découpée qu'elle sert de métaphore aux démonstrations de la géométrie fractale.

Lorsque Harel de la Noë part faire ses études à Polytechnique, a-t-il déjà l'idée de mettre son goût pour la construction au service de son département ? Rien ne l'indique dans les archives que j'ai consultées. Mais le fait qu'il ait fait ses études à l'école mutuelle de Saint-Brieuc indique déjà la formation d'un esprit tout à la fois modèle et rebelle, voué à un service public librement conçu[2]. Le prix qu'il a reçu à la fin de ses excellentes études secondaires, *La vie des hommes illustres* de François Arago, l'incite aussi à penser que la science est plus forte que l'obéissance politique. Le fait qu'il ne soit pas assidu

[2] *Cf Anne Querrien, L'école mutuelle, une pédagogie trop efficace ? Les empêcheurs de penser en rond/Le Seuil, Paris, 2004.*

à ses cours à Paris, du moins aux cours officiels, indique peut-être la fréquentation d'autres cours, ou d'autres lieux de formation de la pensée, qui le préparent à un travail original.
Transformer le département des Côtes-du-Nord en lieu d'accueil des touristes français et internationaux, alors que son relief escarpé en bord de mer lui a permis de repousser les Vikings qui ont envahi la Normandie, implique de passer par-dessus les rivières profondément creusées qui l'échancrent. Pour longer la côte, relier par la terre les petits ports de mer, et créer une nouvelle ligne de vie pour ce département, il faut enfiler les ponts les uns après les autres, effectuer un travail titanesque, pour lequel toutes les techniques inventées par le corps des Ponts et Chaussées depuis sa création ne seront pas de trop, et même s'avèrent insuffisantes parce que trop chères.
Il est important de connaître la place étrange de la construction des ponts dans le corps des Ponts et Chaussées. Le corps naît au début du XVIIIéme siècle parce que l'ingénieur en chef de la généralité d'Alençon, Jean Rodolphe Perronet (les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été créés par Colbert), a trouvé le moyen de faire effectuer les routes rapidement en utilisant la corvée mais aussi la cartographie scientifique qui vient d'être inventée. Perronet est chargé d'enseigner à des jeunes gens motivés et compétents comment tracer les routes et organiser le travail pour couvrir tout le territoire de routes royales. Les ponts posent problème : on commence seulement à être capable de construire des ponts en pierres avec des voûtes surbaissées qui laissent la rivière navigable. Perronet organise la construction des ponts comme une véritable activité militante : on quitte son service en province pour venir chez lui le dimanche présenter son projet de pont et le discuter avec les collègues. C'est l'assemblée générale des Ponts et Chaussées, ancêtre du Conseil général. On présente aussi à l'assemblée des ponts en fer.

Au début du XIXème siècle le Conseil général des Ponts et Chaussées considère qu'on sait faire les

Les Côtes d'Armor
Crédit : O. Brosseau - MEEDDAT

ponts en pierre et en fer, et cette assemblée pour les ponts n'est plus valorisée ; des catalogues de modèles sont diffusés, auxquels les ingénieurs sont sensés obéir localement, dans un travail d'adaptation. Sur le terrain il en va autrement et les ingénieurs doivent en fait dessiner des ponts. Un pont c'est toujours une insertion singulière dans le paysage. Ce ne peut jamais être complètement un travail de routine. Les grands ingénieurs se font reconnaître par leurs ponts originaux. Dès son premier poste, Harel de la Noë est amené à concevoir un pont et à en diriger la réalisation.

La farandole de ponts nécessaire pour border la mer de ponts dans les Côtes-du-Nord ne peut se satisfaire des techniques de construction existantes, ni des matériaux, ni de la mise en œuvre normale. Harel de La Noë sait qu'aux États-Unis on utilise déjà le béton armé pour renforcer les structures des ponts et pour faire des passerelles à l'architecture proche de la charpente. S'agit-il d'une connaissance livresque ou d'un voyage d'étude, nous ne le savons pas. Mais en tout cas cette information, mentionnée dans un courrier, l'invite à sauter le pas. Choisit-il le Finistère pour, aux côtés de Considère, améliorer sa formation dans le domaine du béton armé, ou est-ce le hasard qui l'amène auprès de quelqu'un qui a de l'avance dans ce domaine ? Dès qu'il est à la tête du réseau des Côtes-du-Nord, d'abord comme conseiller du département, puis comme ingénieur en chef, Harel de la Noë introduit le béton armé dans la construction des ponts. Les compagnies concessionnaires ne sont pas d'accord, car cette construction n'est pas garantie par les modèles diffusés par l'administration ? Peu importe, le Conseil général signe avec les compagnies un agrément mettant les réparations à sa charge en échange d'une rémunération forfaitaire ; et se constitue une petite cagnotte, car il n'y a pas eu de réparation nécessaire.

Les ponts d'Harel de la Noë sont suffisamment probants pour lui faire confier dès 1902 un cours de béton armé à l'École nationale des Ponts et Chaussées, où il transmet les recherches qu'il fait sur le terrain. Le pont n'est pas seulement le franchissement d'une vallée locale, mais la métaphore de l'activité des ingénieurs urbanisant l'ensemble du territoire métropolitain, établissant des ponts entre le central et le local, ou entre l'ensemble des territoires, et formant réseau par ce lien entre toutes les localités, formant société urbaine, rapport à la centralité et aux autres, à partir de tous les points du territoire national.

Le réseau comme objet des ingénieurs des Ponts et Chaussées

Le pont pris pour lui-même ne serait qu'un bel objet, un « ouvrage d'art », et ne trouverait plus de sens que dans notre admiration pour la dextérité humaine. Mais le pont fait passer la route ou le chemin de fer, le pont est un point dans un réseau et ne se comprend que comme tel. Tant que le pont a été perçu comme une rupture de charge locale, de l'effondrement du pont d'Avignon au souci de Colbert, on s'est rarement occupé de lever suffisamment d'argent pour en construire des neufs, on se contentait de passer en bac. Ce n'est que quand le pont est élément d'un réseau, d'un réseau coordonné par le temps mis à le parcourir, que le point local ne peut plus être laissé à tant d'incertitude. Alors le pont redevient d'actualité comme condition du réseau.

C'est au niveau national par la loi Freycinet qu'il a été décidé de pourvoir chaque département d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local, pour employer les chômeurs plus que pour irriguer le territoire de marchandises, et avec le risque que ce réseau soit l'instrument de l'émigration vers Paris. C'est avec le deuxième réseau que les collectivités locales, qui connaissent alors une première émancipation relative, définissent un projet différent. En tout cas dans les Côtes-du-Nord (d'Armor), ce projet de réseau local apparaît très clairement, et il est sur le même modèle que celui proposé par Fulgence Bienvenüe au Conseil général de Paris. Il s'agit de rendre l'ensemble

du territoire départemental facilement accessible en train depuis n'importe quel point de ce territoire. La référence à la ligne nationale, à sa desserte, est devenue secondaire. Tout habitant doit être à une heure de marche à pied environ d'une gare ou d'une station de train, soit 6 km. Harel de la Noë a réalisé 130 stations qui ne sont pas des vraies gares parce que le personnel n'a pas le même statut, et que des mesures diverses sont prises pour la vente des billets (au bureau de tabac -concession tant de la Manufacture des tabacs que de la Poste, et donc semi-public- ou à l'épicerie du coin). Donc, première qualité de ce réseau d'intérêt local et de tout réseau : *l'accessibilité*, tant du réseau à partir du territoire que du territoire à partir du réseau.
Deuxième qualité recherchée par Harel de la Noë : *l'intermodalité*. Le réseau doit être tangent au réseau national, pour que les voyageurs puissent passer de l'un à l'autre mais aussi offrir un vaste espace de stationnement pour les charrettes, les voitures, les bicyclettes. Cela implique une importante demande foncière, et la coopération des compagnies et du Conseil général. L'ingénieur n'est pas seulement un architecte, un réalisateur d'ouvrages, mais il négocie aussi, il organise des déclarations d'utilité publique, il déploie une activité multiple en faveur de la réalisation du réseau.

L'intermodalité implique aussi une coordination de l'ensemble des transports départementaux qu'ils soient publics ou privés, afin que les *horaires* soient incitatifs pour les voyageurs. À la Libération, le choix de la voiture individuelle comme moteur de la nouvelle croissance, et du bus plutôt que du train pour les « captifs des transports publics », s'est marqué par un délaissement de l'intermodalité par rapport au train, par des horaires qui s'interposent contre la continuité du territoire, et qui obligent à privilégier un mode au détriment d'un autre. De la gare du chemin de fer départemental de Saint-Brieuc, il ne reste plus que la structure bâtie, transformée récemment en restaurant universitaire. Le chemin de fer de la côte a disparu au lieu d'être amélioré.

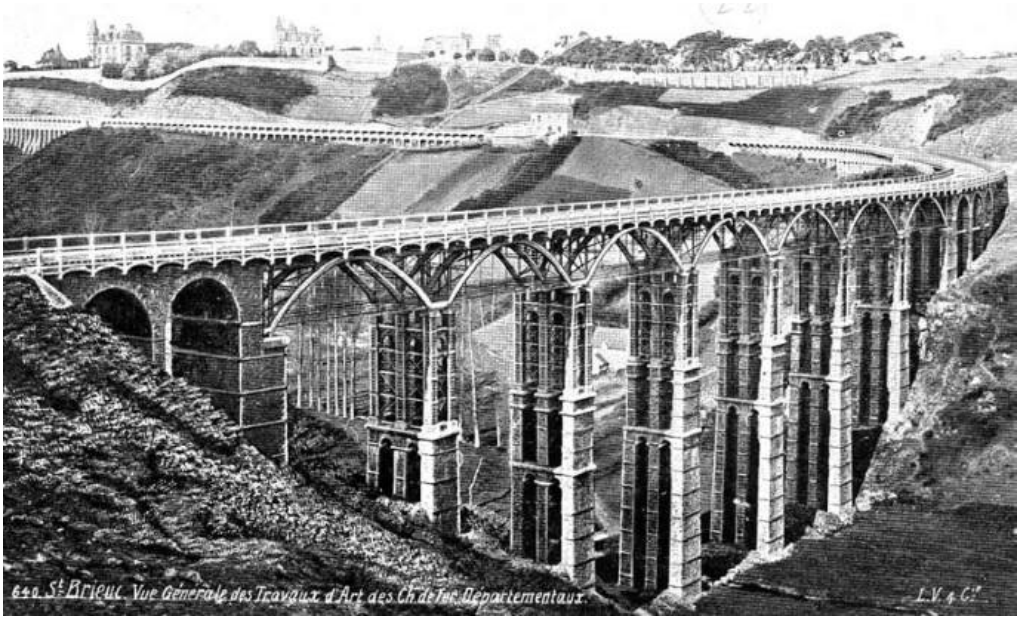
La question des *tarifs* ferroviaires fait aussi débat dans un réseau, et a fortiori dans un réseau intermodal. Le tarif SNCF national au kilomètre rend le voyage d'autant plus coûteux que le voyageur vient de plus loin. Une autre tarification avait été adoptée dans le métro de Paris, rendant tout habitant ou tout voyageur égal au voisin quel que soit son trajet. Cette tarification de type métropolitain a été adoptée récemment dans le département des Côtes d'Armor (ex Côtes-du-Nord) pour le réseau de bus, rendant le chemin de fer peu concurrentiel pour les destinations éloignées, ce qui est un paradoxe. Mais le chemin de fer d'intérêt local reste soumis aux règles de tarification nationale, même quand sa gestion fait l'objet d'une délégation de service public...

Le *réseau,* qu'il soit national ou local, est construit matériellement localement tout en s'inscrivant dans le marché du travail à d'autres échelles éventuellement. Harel de la Noë a été confronté comme tous les ingénieurs à la contradiction entre le coût d'une main d'œuvre bien payée et la pression pour l'emploi d'une plus grande quantité de main d'œuvre au chômage, mais moins qualifiée. Comment évaluer la quantité et la qualité de travail à réaliser pour le même prix suivant les différentes options? Les connaissances des entrepreneurs locaux sont importantes, mais les références à un travail national aussi pour évaluer leurs offres. De plus pour les entrepreneurs locaux les chantiers de travaux publics sont des lieux de formation de la main d'œuvre locale, quand ce travail n'incite pas celle-ci à aller chercher fortune ailleurs.

La construction du réseau change l'horizon des habitants et des travailleurs : les habitants ont accès à un plus vaste territoire, les travailleurs contribuent à construire un nouveau paysage, physique mais aussi social.

La construction du paysage des Côtes d'Armor par Harel de la Noë

Tous ceux qui ont connu le réseau de chemin de fer d'intérêt local des Côtes-du-Nord



Viaduc de Toupin

(d'Armor) en fonctionnement sont unanimes : certes il n'allait pas vite, dans les côtes il était vraiment poussif, mais quels paysages formidables, quelles vues sur la mer extraordinaires, qu'on ne pourra jamais avoir d'une voiture, ni d'un bus ! On en a encore une idée dans le train qui longe le Trieux. Une idée tellement évidente qu'elle a servi à la SNCF à faire une publicité sur le plaisir de prendre le train avec elle, alors que la SNCF a délégué le service de cette ligne à une compagnie privée, et que cette ligne est exploitée l'été par un chemin de fer patrimonial « La vapeur du Trieux ».

Le paysage n'est pas naturel, contrairement à ce qui se dit très souvent. Le paysage est une mise en relation de la nature et de la sensibilité par un ensemble d'artifices culturels (la littérature, la peinture, la photographie...) et techniques (le tracé architectural de la route, du pont, et de tous les ouvrages d'art en général). La sensibilité au littoral est une invention relativement récente comme l'analyse Alain Corbin[3]. Le Touring club de France au début du XXème siècle, où sont nombreux les hauts fonctionnaires, tels les ingénieurs des Ponts et Chaussées, et d'autres associations, animent ce goût pour le rivage qui fait sillonner le pays en automobile, et pour les plus démocrates, fait rêver que des trains y amènent les travailleurs lorsqu'ils jouiront de quelques jours de vacances (dont jouissent déjà les fonctionnaires). En même temps que le train se développe, la société des loisirs se transforme et ne concerne plus seulement une classe sociale à la fois argentée et désoeuvrée ; elle devient une aspiration générale, dont le tourisme, la rencontre avec le paysage, est une des formes.

Avec le train, et dans une moindre mesure la voiture, le paysage défile et forme une diversité de points de vue, invite à une déterritorialisation du quotidien, à une ouverture et à l'accueil de l'autre ; même dans le cas du retour au pays, celui-ci n'est plus perçu seulement sous les traits de l'enfance, il devient différent, en mouvement. La voiture présente peut-être l'avantage sur le train de l'arrêt possible n'importe où, et donc le sentiment d'une appropriation du paysage plus singulière, même si elle suit les signes indiquant les points de vue exceptionnels. Mais le train présente sur la voiture l'avantage d'être plus haut et d'offrir une vue plus dégagée. Le train est le moyen de transport privilégié de l'amateur de paysages. Les nouvelles voitures de TER ne s'y trompent pas qui cherchent à dégager la vue au maximum.

Dans les Côtes-du-Nord (d'Armor), le deuxième réseau de chemin de fer, celui auquel s'est attaché Harel de la Noë, a lié les confins intérieurs du département et ses confins littoraux, par le véritable échangeur qu'était la gare de la préfecture, Saint-Brieuc. Le franchissement des vallées en bord de mer a fait de celles-ci un spectacle accessible à tous, et non plus réservé aux pêcheurs, à leurs femmes et aux quelques caboteurs. La mer a été dé-spécialisée et offerte, y compris aux touristes, qui sont venus développer l'activité des sites portuaires et balnéaires. Pour le piéton et l'habitant aussi, la vision des ouvrages d'art transforme le paysage, souligne ses reliefs, et donne le sentiment d'une puissance nouvelle. L'agriculture, elle-même, trouve par le train de nouveaux débouchés plus lointains que ceux que lui offraient les charrettes à cheval. L'ouverture à de nouveaux marchés invite à en chercher d'autres encore et à internationaliser la production. Le pays se transforme doucement, se modernise, et se rend capable d'absorber les réformes des années 1960, puis de profiter de la politique agricole commune européenne. Le train, puis le téléphone, après l'école, ont été des vecteurs essentiels de cette modernisation, de l'accès des ruraux à la vie urbaine, de la conquête de la capacité à accueillir les autres au lieu de les servir seulement.

[3] *Alain Corbin Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (Editions du CNRS, Paris, 1982)*

La mémoire ou le passé pour l'avenir

Le développement de la voiture et de l'individualisme possessif comme bases de la civilisation urbaine contemporaine est aujourd'hui mis à mal par la crise écologique et la crise financière. Les réseaux ferroviaires vicinaux ont sans doute disparu définitivement. Il coûterait trop cher de rouvrir ces voies laissées à l'abandon, ces ponts détruits faute d'entretien. Ce qu'il en reste s'inscrit pourtant dans le paysage comme le témoin d'une autre philosophie de l'aménagement, de cette tentative de permettre à chacun d'acquérir le sens du paysage, tout en vaquant à ses occupations ou en se dirigeant vers ses lieux de loisirs. L'œuvre d'Harel de la Noë, ce qu'il en reste sur le terrain, ce qu'on arrive à reconstituer par le travail de mémoire, démontre qu'un rapport actif au territoire peut se construire localement, en utilisant les résultats universels de la recherche scientifique et technique. La science de l'ingénieur est ici valorisée autant que dans les réalisations exemplaires comme la Tour Eiffel ou le viaduc de Millau. Des réalisations faites avec un souci d'économie, ont permis à ses ouvrages d'art de ne pas être ponctuels, de faire réseau et territoire. Le chemin de fer plus que le dessin des frontières à une heure de cheval autour de la préfecture, est ce qui a donné au département sa cohérence. ★

À la **bibliothèque**

du secrétariat du comité d'histoire, sur le thème :

Les chemins de fer d'intérêt local et l'oeuvre d'Harel de la Noë (1852-1931)

Bibliographie établie par* Françoise Porchet, *CED, secrétariat du comité d'histoire

★ WOLKOWITSCH Maurice
Le siècle des chemins de fer secondaires en France (1865-1963) : les entreprises, les réseaux, le trafic
AHICF, 2004.- 488 p. - CH TTP/A160

★ WOLKOWITSCH Maurice
Le chemin de fer à la conquête des campagnes. L'aménagement du territoire par les réseaux dits « secondaires » en France : histoire et patrimoine (1865-2001)
AHICF, 2001.- 447 p. - CH TTP/A156

★ CARON François
Histoire des chemins de fer en France. Tome 1 : 1740-1883. Tome 2 : 1883 -1937
Fayard, 1997-2000.- 2 vol. : 700 p. + 1029 p.
- CH TTP/A023 & TTP/A206

★ KALMBACHER Jean ; NEIERTZ Nicolas ; Pierre PROTAT ; RIBEILL Georges
Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'État (1908-1982)
AHICF, 1996.- 247 p. - CH TTP/A163

★ RIBEILL Georges
La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)
Belin, 1993.- 478 p. - CH TTP/A016

★ TOUTAIN J.-C.
Les transports en France, de 1830 à 1965
PUF, 1967.- 306 p. - CH TTP/G002

★ LARTILLEUX H.
Géographie des chemins de fer français. Vol.1 - La SNCF ; Vol.2 - Réseaux divers
Librairie Chaix, 1950.- 2 vol. : 337+ 249 p.
- CH TTP/A106 & TTP/A107

Oeuvre et héritage d'Harel de la Noë en Bretagne

★ Association pour la memoire et la notoriété d'Harel de la Noë (AMENO)
Ville de Saint-Brieuc : le viaduc de Toupin. Glorieux centenaire !
Département des Côtes d'Armor : les 13 viaducs de type Grognet de Louis Harel de la Noë
Ville de Saint-Brieuc (département des Côtes d'Armor) : la gare centrale
Viaduc (le) de Souzain : histoire de l'ouvrage le plus grandiose de Louis Harel de la Noë
Voies ferrées d'intérêt local des Côtes-du-Nord, conçues et réalisées par Louis Harel de la Noë
AMENO, 2004-07.- **Cahiers AMENO**
n°1, 3, 5, 6, 9 10, 11 ; DVD - CH 428

★ SAVIDAN Rolland ; MAHE Florence ; Association des chemins de fer des Côtes du Nord (ACFCdN)
Harel de la Noë : le père des ouvrages d'art du chemin de fer des Côtes-du-Nord
ACFCdN, 2005-07.- DVD - CH DVD 4

★ SAVIDAN Rolland ; MAHE Florence ; GOULHEN Laurent ; Association des chemins de fer des Côtes du Nord (ACFCdN)
La grande épopée du Petit Train des Côtes-du-Nord
ACFCdN, 2005.- DVD - CH DVD 3

★ GOULHEN Laurent ; Association des chemins de fer des Côtes du Nord (ACFCdN)
L'album du Petit Train des Côtes-du-Nord
ACFCdN, 2005.- 95 p. - CH 415

★ LEPINE François
Louis Harel de la Noë (1852-1931) : un grand ingénieur breton
Presses de l'ENPC, 2003.- 327 p. - CH ADM/B036

★ LEPINE François ; LELEVRIER Jean ; MEVELLEC AnnickAssociation pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë
Regards briochins sur Harel de la Noë :

l'homme des ouvrages d'art et des chemins de fer
Ed. Copies 22, 2002.- 40 p. - CH ADM/B038

DEPLACEMENTS, PERCEPTIONS ET PATRIMOINES FERROVIAIRES

★ CAMAND Jérôme
Guide du tourisme ferroviaire : trains, gares, ponts et viaducs, musées du rail
Sélection du Reader's Digest, 2005. - 191 p. - CH 185

★ DESPORTES Marc
Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècle)
Editions Gallimard, 2005.- 413 p. - CH TTP/G098

★ DEVAUGES Jean-Denys
Le voyage en France : du maître de poste au chef de gare (1740-1914)
Réunion des musées nationaux, 1997.- 175 p. - CH TTP/R024

★ GOUMELOT Jean M. ; LISKY Paul ; MASSEAU Didier
Le voyage en France : anthologie des voyageurs français et étrangers en France, aux XIXe et XXe siècles (1815-1914)
Editions Robert Laffont, 1997.- 1282 p. - CH 202

★ PERA Jean
Ouvrages d'art remarquables et leurs sites. Etude des modalités d'une politique de protection et de mise en valeur des ouvrages d'art remarquables et de leurs sites
Ed. Villes et Territoires, 1995.- 52 p. - CH TTP/R006

★ STUDENY Christophe
L'invention de la vitesse : France, XVIIIe-XXe siècle
Gallimard, 1995.- 408 p. - CH TTP/G027

★ ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE
Les chemins de fer, l'espace et la société en France
Actes du colloque, 18 et 19 mai 1988
AHICF, 1989.- 383 p. - CH TTP/A157

Ces ouvrages sont consultables à la bibliothèque du Secrétariat du Comité d'histoire
MEEDDAT / CGEDD - Tour Pascal B, pièce 19.29 – 92055 La Défense tél. 01 40 81 36 75 ou 36 83 - comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr
www.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=27

Autres références :
Les Annales de la recherche urbaine, publication du Plan urbanisme construction architecture :
www.annalesdelarechercheurbaine.fr
n°23/24, 1984 – Les réseaux techniques urbains
n°85, 1996 – Paysages en ville

Traverses, publication de la CCI / Centre G. Pompidou
n°16, 1979 – Circuits/courts circuits. Le temps des gares, par Anne QUERRIEN

Autres ressources :
Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF) :
www.trains-fr.org/ahicf/

Association de la sauvegarde des ouvrages d'art d'Harel de la Noë :
www.asso-harel-de-la-noe.org/

Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (ACFCdN) :
http://www.trains-fr.org/cdn/

Association pour la mémoire et la notoriété (AMENO) d'Harel de la Noë :
http://www.hareldelanoe.tk

Centre de ressources documentaires administratif et juridique
(CRDAJ / SPSSI / MEEDDAT)

Service documentaire de l'Ecole nationale des ponts et chaussées
(ENPC) : ***www.enpc.fr/***

L'histoire des plaques minéralogiques

Le 15 avril 2009, la France changera de dispositif d'immatriculation des véhicules automobiles pour la quatrième fois en un peu plus d'un siècle.

Il nous a paru intéressant dans le cadre de cette actualité, de nous pencher sur l'histoire du dispositif d'identification des véhicules, en retraçant les motivations des différents systèmes successivement adoptés et l'aspect qu'à pris cette immatriculation, à la suite des différentes réformes intervenues dans notre pays depuis le début du siècle dernier.

Ce voyage dans le temps va d'abord nous permettre de redécouvrir l'origine de l'expression « plaque minéralogique » grâce aux travaux de Jean Orselli, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, sur l'évolution de la réglementation depuis la fin du XVIIIème siècle jusqu'aux premières années du XXème siècle.

Nous revivrons ensuite avec Thierry Baudin, Secrétaire général de l'association Francoplaque, l'incroyable saga des formes, successives que revêtirent ces plaques depuis 1901 jusqu'à nos jours, grâce à un article très pédagogique et documenté sur les réformes de 1901, 1928 et 1950.

Enfin nous verrons à travers l'article de M. Jean Emmanuel Chevry, président de l'association Francoplaque, que contrairement à ce que l'on a pu lire ça et là, lors des débats qui ont accompagnés le projet de réglementation nouvelle préparé par le Gouvernement français, l'Europe n'est pour rien dans cette nouvelle réforme, la plupart des pays européens ayant des réglementations très diverses qui ont évoluées dans des sens contraires au cours des vingt dernières années.

Le florilège de ces plaques en Europe et dans le monde est tellement riche et varié que nous avons du consacrer quelques pages couleurs à sa présentation.

Ce qui apparaît le plus clairement à l'issue de ce voyage historique dans l'univers des plaques minéralogiques, est que la motivation première de l'immatriculation était d'identifier les automobilistes coupables de délits de fuite quand, leur absence de maîtrise de véhicules de plus en plus rapides multiplièrent le nombre d'accidents mortels.

Devant le développement rapidement exponentiel du nombre d'automobiles, les administrations en charge durent déployer des trésors d'imagination pour parvenir à immatriculer sans double compte, les automobiles dans l'ensemble du pays.

D'emblée, notre système fut territorial tandis que d'autres pays adoptaient un système national.

Ce système fit, durant une centaine d'années l'objet, d'un consensus dans le pays alors qu'ailleurs en Europe la plaque minéralogique, marque d'affirmation sereine d'une identité territoriale, comme en Suisse, pouvait être ailleurs, l'objet d'enjeux de pouvoir, conséquences de menées irrédentistes ou sessesionistes.

Nous pensions notre pays à l'abri de ces problèmes lorsqu'une nouvelle réforme individualisant à vie le numéro d'immatriculation, dans un désir de simplification et d'économie, mais qui supprimait toute référence départementale, mobilisa contre elle suffisamment de parlementaires pour que le ministère de l'Intérieur, décide finalement de conserver le numéro de département sur la nouvelle plaque d'immatriculation qui entrera en vigueur au 15 avril 2009.

Ainsi encore une fois, le passé éclaire-t-il l'avenir et nous remercions nos trois auteurs qui ont animé une passionnante conférence sur l'immatriculation des véhicules automobiles, d'avoir mis leur érudition et leur passion au service du comité d'histoire du MEEDDAT.

© Les illustrations de ces articles proviennent, pour leur majorité, des archives Francoplaque.

De la « plaque nominative » à la « plaque minéralogique »

Par **Jean Orselli,** ingénieur général des Ponts et Chaussées

Plaque de charrette, avant 1850, au nom de Veuve Tanguy, à Nivernic-le-Cloître, Pleven-Christ. Photo Lucien Rohou.

La Loi contenant le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes, du 3 nivôse an VI (23 décembre 1797), prescrivait, pour contrôler la perception des taxes sur « les voitures de toute espèce »[1] :

> *« Art. 9 : Tout propriétaire de voiture de roulage sera tenu de faire peindre sur une plaque de métal, en caractères apparents, son nom et son domicile ; cette plaque sera clouée en avant de la roue gauche de la voiture, et ce, sous peine de 25 francs d'amende ; l'amende sera double si la plaque portait, soit un nom, soit un domicile faux ou supposé. »*

Le décret concernant *le poids des voitures et la police du roulage,* du 23 juin 1806, reprend cette obligation dans son article 34, sous les mêmes termes exactement. Ces deux textes avaient évidemment pour finalité la préservation des chaussées et la perception de péages destinés à les entretenir et non la sécurité.

Le terme *« roulage »* désignait stricto sensu le transport de marchandises, et les « voitures de voyageurs » qui étaient aussi soumises aux péages, n'étaient pas obligées de porter la *« plaque »*. Ces textes ne font pas encore de distinction entre les *« voitures de voyageurs publiques »* – nous dirions « voitures de transport en commun » – et les *« voitures particulières »* qui n'y sont pas nommées comme telles.

[1] *Des textes antérieurs prévoyaient déjà le numérotage de certains véhicules, comme nous le verrons.*

Cela traduit simplement le fait que les voitures particulières sont extrêmement peu nombreuses en ce début du XIXème siècle et appartiennent toujours à des puissants[2]. Leur trafic doit être de quelques pour cent du trafic total des grandes routes.
Une nouvelle loi sur *la police du roulage et des messageries publiques,* est édictée le 30 mai 1851. Elle va régir la circulation jusqu'en 1958.
En ce qui concerne notre sujet, la signalétique des véhicules, l'article 3 de la Loi de 1851 reprend au décret de 1806 l'imposition du port d'une plaque. Mais, elle précise un certain nombre d'exceptions :
« Sont exceptées de cette disposition :

- ★ les voitures particulières destinées au transport de personnes, mais étrangères à un service public de messageries ;
- ★ les malles-postes et autres voitures appartenant à l'administration des postes ;
- ★ les voitures d'artillerie, chariots et fourgons appartenant au département de la guerre et de la marine3 ;
- ★ les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transports des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble. »

Le décret *portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques,* du 10 août 1852, et la Circulaire d'envoi du décret du 25 août 1852 précisent l'application de l'article 3 de la loi. On trouve dans la circulaire un détail pittoresque sur la guerre immémoriale entre l'usager et la police :

> *« On a ajouté aux prescriptions du décret l'obligation de donner aux lettres 5 mm au moins de hauteur. Ces dispositions remédient à un abus assez fréquent à Paris et dans plusieurs autres villes, abus qui consiste dans l'emploi de caractères microscopiques, d'une lecture difficile pour les agents chargés d'assurer la répression des délits. »*

L'apparition des *« voitures particulières étrangères à un service de messagerie »,* dans le nouveau texte, traduit le fait que leur trafic doit dépasser les 10 % du trafic total vers 1851. En effet, la principale évolution du trafic routier tout au long du siècle sera le développement de la voiture particulière dont la part atteindra 33 % du total en 1903[4].

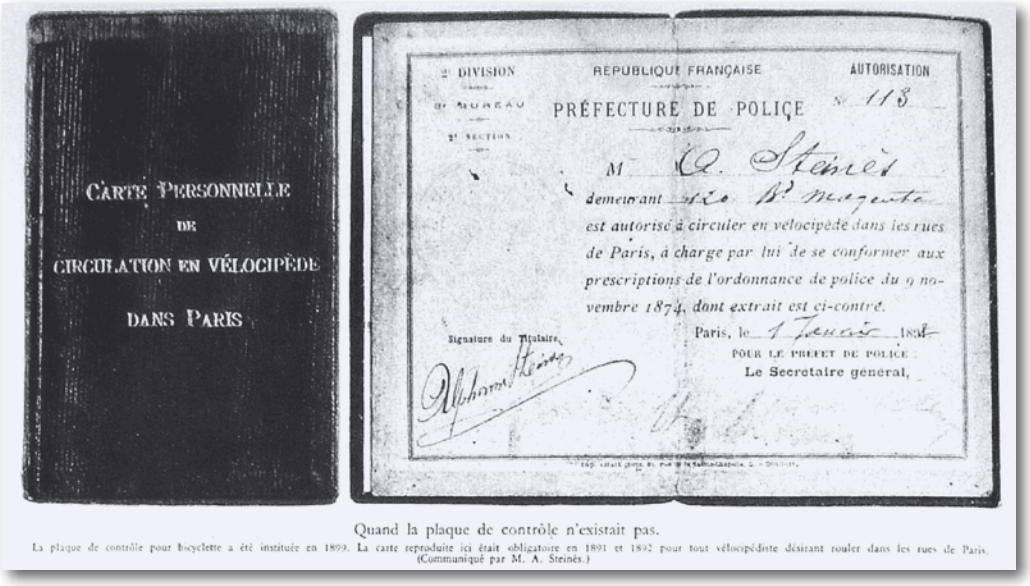
Les *« voitures particulières publiques »* sont très nombreuses, plus de 130 000 à la fin du siècle, soit une pour 12 voitures particulières. Sous divers noms, fiacre, voiture de place, voiture de louage, etc., ce sont les équivalents de nos taxis actuels. Dans les grandes villes, leur nombre dépasse celui des voitures particulières à traction hippomobile : ainsi, en 1901 à Paris, il y a 16 303 voitures particulières publiques attelées et 127 à traction mécanique, contre 12 749 voitures particulières à traction hippomobile et 1 149 automobiles. Elles sont astreintes depuis Louis XV à porter un *« numéro »* très lisible. La gestion de cette disposition relève en fait des municipalités ou de la préfecture de police dans le département de la Seine[5].

Avec le développement du parc des voitures particulières attelées, le port d'une plaque leur sera plus tard imposé par des arrêtés préfectoraux ou municipaux, notamment dans les grandes villes.

La plaque pour les bicyclettes.

Le *« vélocipède »* est inventé en France en 1861 et connaît rapidement le succès. La nouvelle revue *Le Vélocipède Illustré* lance en mai 1869[6]

[2] *Les rares voitures particulières portent généralement les armes de leur propriétaire.*
[3] *Le décret prévoit que l'on définira des plaques spéciales pour ces catégories.*
[4] *Des « comptages » périodiques du trafic ont lieu à partir de 1844/1845. La plupart ont été conservés.*
[5] *Le ressort de la préfecture de police est constitué du département de la Seine et de quatre communes de Seine-et-Oise, Sèvres, Saint-Cloud, Meudon et Enghien, qui « possédaient des châteaux habités par des membres de la famille impériale avant 1870. »*
[6] Le Vélocipède Illustré, *n° 5, 1869, page 4.*



Quand la plaque de contrôle n'existait pas.
La plaque de contrôle pour bicyclette a été instituée en 1899. La carte reproduite ici était obligatoire en 1891 et 1892 pour tout vélocipédiste désirant rouler dans les rues de Paris.
(Communiqué par M. A. Steinès.)

La « *carte personnelle de circulation des vélocipèdes dans Paris* » qui remplace la « plaque nominative pour vélocipède » en 1891-1892. Baudry de Saunier, *Le Cyclisme, in L'Illustration*, 1936, page 188.

un « *Projet de pétition pour les vélocipèdes* » pour réclamer une réglementation nationale. Aussitôt, les revues satiriques comme *Le Tintamarre* imaginent des règlements burlesques, avec le port d'un numéro[7] :

> *« Article 1er. Il est absolument interdit de dormir en conduisant son vélocipède... Art 2. Lorsque, sur la voie publique, un vélocipède sera broyé par une voiture, il devra s'arrêter immédiatement pour que l'on puisse prendre son numéro [...] »*

L'ordonnance du préfet de police *concernant la Circulation des Vélocipèdes* du 9 novembre 1874, impose effectivement le port *« d'une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes. »*

De nombreuses municipalités réglementent à leur tour les vélocipèdes, dans un joyeux désordre, et beaucoup d'entre elles imposent une plaque.
Au cours des années 1870, la *« bicyclette »* avec une chaîne de transmission est apparue à côté du vélocipède à pédalier solidaire de la roue avant qui subsistera jusqu'à la fin des années 1980. Les *« motocycles »* (tricycles et quadricycles à moteur) font leur apparition vers 1885. Les *« bicyclettes à moteur »* les suivent de près.

Une commission, établie en 1894 pour unifier les réglementations locales, aboutit à la circulaire du 22 février 1896, qui reprend l'obligation de port d'une plaque avec nom et adresse du propriétaire ou du loueur (Art. 3).
Le préfet de police prit son propre *arrêté*[8] le 17 juin 1896, avec une disposition particulière qui prévoit l'envoi en fourrière pour défaut de plaque sauf à être muni d'une « *carte d'identité* » spéciale :

> *« Art. 9. Les vélocipèdes circulant sur la voie publique, qui ne rempliront pas les conditions indiquées dans l'article 3 ci-dessus [le port d'une plaque], seront saisis et envoyés à la fourrière, sauf le cas où leurs propriétaires-possesseurs seraient en mesure de justifier de leur identité d'une façon suffisante. »*

[7] *Ibidem, n° 10, 1869, page 4.*
[8] *Ordonnance portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, du 17 juin 1896.*

Plaques d'automobile Gobron-Brillé, mise en service en 1898, avec le nom et le numéro de série du constructeur et le nom et l'adresse du propriétaire. Musée de l'automobile et du tourisme de Compiègne. Photo de l'auteur.

Le commentaire de l'arrêté instituait, en alternative à la plaque dont le défaut entraînait l'envoi en fourrière, des *« cartes d'identité »* facultatives de vélocipédistes avec photographie, nom et adresse.

Les *« vélocipèdes à moteur »* et *« motocycles »*, déjà apparus en 1896, ne sont pas distingués des autres cycles et sont donc soumis au port de la plaque.

La réglementation des automobiles (1893-1899).

C'est de 1893 que date la première réglementation applicable « aux *automobiles* avec l'*ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées »,* du 14 août 1893. Elle leur étend le port de la plaque des voitures attelées en y ajoutant un *« numéro »* distinctif délivré par le constructeur :

> *« Article 17. Tout véhicule à moteur mécanique portera sur une plaque métallique, en caractères apparents et lisibles, le nom et le domicile de son propriétaire et le numéro distinctif énoncé en la demande d'autorisation. Cette plaque sera placée au côté gauche du véhicule ; elle ne devra jamais être masquée. »*

Ajoutons que le conducteur doit être muni en permanence du livret attestant de l'autorisation du véhicule[9] .

Le décret *portant règlement pour la circulation des automobiles,* du 10 mars 1899, renouvelle cette prescription :
« Article 7. [...] Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

- ★ Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;
- ★ Le nom et le domicile du propriétaire. »

Évidemment, cette plaque n'est lisible qu'à l'arrêt : ses caractères sont très petits (5 millimètres) et elle est mal placée.

[9] *Cette autorisation est la préfiguration de la carte grise instituée en 1899.*

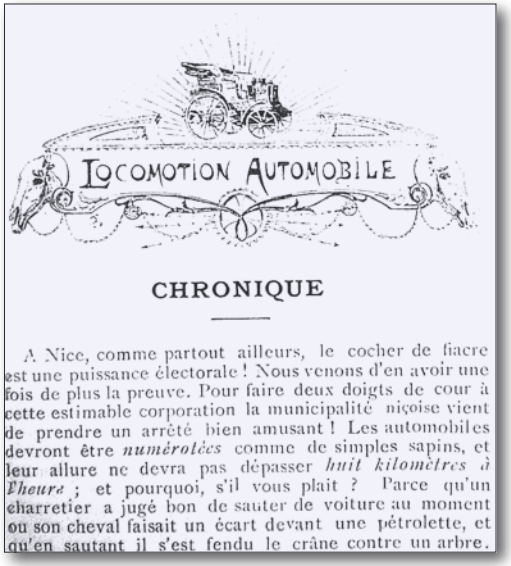
Les premiers « gros numéros ».

Le 6 juin 1896, le célèbre journaliste sportif et écrivain Hugues Le Roux[10], publie dans Le Journal une lettre ouverte au préfet de police, où il s'en prend à la fuite des automobilistes :

> *« Hier soir à six heures, auprès de la rue de Courcelles, j'ai failli être écrasé avec ma femme et mes enfants, par un monsieur monté dans une automobile lancée à la vitesse d'une locomotive. Il était, bien entendu, impossible à rattraper.*
> *L'agent à qui je me suis adressé [...] m'a répondu "Hélas, Monsieur, nous sommes désarmés devant ces gens-là. Ils savent qu'ils échapperont par la fuite ..." [...]*
> *Monsieur le Préfet de police, [...] vous devez obliger ces écraseurs de porter en évidence le numéro qui permettra de les retrouver après leur fuite. [...]*
> *Et puisque vos agents se déclarent désarmés, j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui, je me promène avec un revolver dans ma poche et que je tire sur le premier chien enragé qui, monté sur une automobile ou sur un tricycle à pétrole, s'enfuira après avoir risqué d'écraser les miens ou moi.[11] »*

On voit apparaître ici un premier problème. La police est désarmée pour dresser une *« contravention au vol »*, car elle ne peut ni identifier, ni rattraper le véhicule.

En 1896, la ville de Nice prend un des premiers arrêtés municipaux imposant un numéro spécifique aux automobiles. La vitesse des automobiles y était déjà limitée à 10 km/h en 1895.
L'accident qui déclencha cette réglementation décrit ainsi[12] :


LOCOMOTION AUTOMOBILE

CHRONIQUE

A Nice, comme partout ailleurs, le cocher de fiacre est une puissance électorale ! Nous venons d'en avoir une fois de plus la preuve. Pour faire deux doigts de cour à cette estimable corporation la municipalité niçoise vient de prendre un arrêté bien amusant ! Les automobiles devront être *numérotées* comme de simples sapins, et leur allure ne devra pas dépasser *huit kilomètres à l'heure* ; et pourquoi, s'il vous plait ? Parce qu'un charretier a jugé bon de sauter de voiture au moment ou son cheval faisait un écart devant une pétrolette, et qu'en sautant il s'est fendu le crâne contre un arbre.

> *« Parce qu'un charretier a jugé bon de sauter de voiture au moment où son cheval faisait un écart devant une pétrolette, et qu'en sautant il s'est fendu le crâne contre un arbre. L'accident est certainement déplorable, mais pourquoi ce malheureux a-t-il sauté ? S'il était resté dans sa charrette, le cheval se serait tranquillement arrêté au bout de 100 mètres, comme il l'a fait du reste, et le malheur eût été évité. »*
> *Le Conseil municipal décida, presque sans discussion, d'abaisser la vitesse et d'obliger les automobiles à porter un « gros numéro » [...] « M. Martin rappelle l'accident qui s'est produit ces jours derniers [et demande] que des mesures soient prises. [...] M. Sauvan, le Maire [... dit] que, si le Conseil le désire, il réduira la vitesse des automobiles à 8 kilomètres à l'heure. M. Giordan demande que les automobiles soient numérotées.*
> *M. le Maire met aux voix les propositions Martin et Giordan, tendant, la première, à ce que la vitesse des automobiles en ville ne puisse pas dépasser huit kilomètres à l'heure ; la seconde, à ce que ces mêmes voitures soient numérotées comme les voitures de place. Les deux propositions sont adoptées.[13] »*

[10] *Hugues Le Roux (1860-1925) est très en vue en 1896. Il écrit depuis 1882 au Temps, au Figaro, au Journal, au Matin. Premier roman en 1885. Écrivain globe-trotter, essayiste, conférencier, auteur de théâtre, ses œuvres sont très nombreuses (et totalement oubliées). Il finira sénateur de Seine-et-Oise de 1920 à 1925.*

[11] *Pierre Souvestre, Histoire de l'automobile, 1907, pages 369-371. La lettre, datée du 6 juin 1896, paraît dans Le Journal du même jour. Souvestre ajoute : « En réalité, Le Roux n'avait couru aucun danger. Simplement la trompe d'un lourd camion, gravissant péniblement la rue de Courcelles, l'avait désagréablement troublé dans la lecture de son journal ! ». Même anecdote, un peu modifiée et démentie par Le Roux, dans la Revue du T. C. F., 1900, page 3.*

[12] *Revue du Touring-Club, janvier 1897, page 16. C'est nous qui soulignons.*
La municipalité niçoise fit d'ailleurs vite la paix avec les riches touristes automobilistes qui organisèrent les célèbres festivités automobiles de la « Semaine de Nice » à partir de 1900, et rapporta son arrêté.

[13] *Ibidem.*

D'autres municipalités vont suivre le même mouvement à la fin des années 1890.

L'auteur anonyme de la Chronique « Locomotion automobile » de la Revue du Touring-Club (probablement Abel Ballif, son président) s'indigne contre l'arrêté municipal de Nice[14] :
« Les automobiles devront être numérotées comme de simples sapins. »

Lorsqu'on lit cette réaction et celle d'autres articles de l'époque, on s'étonne des protestations véhémentes contre le projet des plaques à *« gros numéros »*.
C'est que les voitures publiques étaient astreintes depuis Louis XV[15] à porter un gros numéro très lisible, en plus de la *« plaque »* imposée à tous les véhicules dont, rappelons-le, les caractères pouvaient n'avoir que 5 millimètres.
C'est une affaire de distinction, les automobiles ne pouvant être numérotées comme un vulgaire fiacre. Ajoutons que, dans l'argot de l'époque, le terme de *« gros numéro »* désigne aussi une maison close qui se distingue par un numéro plus gros que celui des immeubles voisins.

L'affaire de Villeroy

Le 18 août 1901, un accident à Lisieux soulève une grande émotion[16] dans la presse nationale parisienne, mais qui semble cependant avoir été peu relayée en province. Le journal Le Temps du 19 août relate l'accident ainsi :

> *« Une voiture automobile du genre phaéton, peinte en blanc, portant trois voyageurs inconnus, dont un de forte corpulence, a écrasé hier, vers trois heures de l'après-midi un employé de l'octroi du bureau de Pont-l'Évêque, à Lisieux, au moment où il s'avançait pour demander aux voyageurs s'ils n'avaient pas d'objets soumis aux droits. La voiture, qui venait de la direction de Trouville, a continué sa course à toute vitesse se dirigeant vers Bernay. Le signalement des trois féroces chauffeurs a été envoyé dans toutes les directions. »*

Le chauffeur n'est identifié que le 30 août et se révèle être un garçon de 14 ans, Maurice de Villeroy, fils d'un riche propriétaire de la région. Il est condamné en correctionnelle à 2 mois de prison avec sursis le 21 décembre 1901 (la famille de la victime a été dédommagée par son père).

Un comportement nouveau semble donc être apparu, lié aux possibilités nouvelles de prendre la fuite après un accident à bord d'une automobile, même lente. À la réprobation morale et sociale de ce comportement s'ajoutait le sentiment de nouveauté d'une dégradation des mœurs inconnue jusque là.

Auparavant, il était possible, d'échapper à ses responsabilités en cas d'accident avec une voiture à chevaux, ou pour un cavalier, mais c'était difficile[17]. Ce n'est pas seulement un ordre de vitesse nouveau qui le permettait aux automobiles, mais aussi leur ubiquité (relative), ce qu'on dénommait à l'époque leur « mobilité ». En effet, le « rayon d'action » d'un cheval ou d'un attelage est très limité, contrairement à celui des automobiles, et ils sont généralement connus localement, contrairement aux automobiles qui peuvent venir de loin.

Le sénateur Denoix qui propose, en début 1902, d'étendre à toutes les automobiles, même lentes, le port de la « plaque d'identité » imposée aux seuls véhicules dépassant 30 km/h par le Décret du 10 septembre 1901, résume parfaitement cette nouvelle problématique.

> *« Il n'est point douteux qu'une voiture pouvant marcher à moins de 30 kilomètres à l'heure peut permettre à son conducteur de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'il aura encourue si elle ne porte aucun signe permettant de fixer son identité.*

[14] *Ibidem. Le soulignement est en italiques dans le texte. Un « sapin » désigne un fiacre « construit en bois ». Le terme existe depuis la fin du XVIIIème siècle.*

[15] *Arrêt du Conseil du Roi du 2 mai 1725 in* Code Louis XV, T1, *277.*

[16] *Le journaliste Victor Breyer qui suivit l'affaire pour Le Vélo témoigne 50 ans après : « Il est malaisé, pour qui ne l'a pas vécu, d'imaginer la sensation que suscita le "drame de Lisieux" et le débordement d'autophobie qui en résulta. »*

[17] *Félicien Hennequin, dans son enquête de 1903 sur les accidents, signale un cas de fuite d'une voiture attelée ayant envoyé au fossé une automobile, contre 9 cas de fuite d'automobilistes. In* Rapport sur les accidents de la circulation, en 1903, *page 46. Christophe Studeny,* L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle, *NRF Éditions Gallimard, 1994., relate une enquête sur une fuite en 1828 (pages 131-132). Il cite aussi des accidents suivis de fuite, à l'octroi de Paris, dus à des voitures forçant le passage (pages 130-131).*

248 **1899** (10 avril)

ANNEXE — MODELE N° 1.

RECTO	VERSO
NOTA. — La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (Art. 10 du décret du 10 mars 1899.)	Le Préfet du département d Vu le décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et spécialement les articles 8, 9 et 10 de ce décret, Certifie avoir reçu une déclaration en date du par laquelle M. (1) domicilié à (2) déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit : Nom du constructeur : Indication du type : Numéro d'ordre dans la série du type. Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n° , le 1 . *Le Préfet,*
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS DÉPARTEMENT d CIRCULATION DES AUTOMOBILES (Décret du 10 mars 1899). RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION.	(1) Nom et prénoms. (2) Indication précise du domicile.

« Récépissé de déclaration de mise en circulation », dit *« Carte grise »*, modèle de 1899.

Et si, par le texte que nous proposons au vote du Sénat, les voitures automobiles sont seules soumises à cette prescription, c'est que les voitures à traction animale et les cavaliers ne peuvent obtenir des moyens dont ils disposent des vitesses bien grandes, qu'ils ne voyagent que sur une surface de territoire relativement restreinte et dans laquelle ils sont généralement très bien connus et que, dès lors, il leur est bien difficile, sinon impossible, de se dérober par la fuite.[18]*»*

L'affaire de Lisieux va avoir deux conséquences. Dans l'immédiat, le gouvernement va se décider à imposer enfin les *« gros numéros »* réclamés depuis plusieurs années, ce sera la *« plaque d'identité »* ou *« plaque minéralogique »*.
Le Parlement va être saisi d'une proposition de loi créant un *« délit de fuite »*.

La « plaque d'identité », une invention française

La question de l'identification des automobiles en circulation, commune aux deux problématiques des sanctions des *« contraventions au vol »* et de la fuite après accident, furent à l'origine des premières modifications apportées au

[18] *Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, Rapport, in* Documents parlementaires. *Sénat, 1902, Annexe n°71, page 132.*

décret du 10 mars 1899. C'est l'invention, en 1901, de la *« plaque d'identité »* qui s'imposera rapidement dans tous les pays.

Dès le 10 septembre 1901, le *rapport des ministres de l'Intérieur et des travaux publics au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*[19], propose des mesures pour faciliter l'identification d'un véhicule en marche.
Le président du conseil, ministre de l'Intérieur, et le ministre des Travaux publics exposent les motifs de ce nouveau décret de la façon suivante.

> *« M. le Président, l'opinion publique s'est à juste titre émue des accidents trop nombreux résultant de la vitesse exagérée avec laquelle circulent les automobiles. Le règlement du 10 mars 1899 avait limité cette vitesse à 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et 20 kilomètres dans les agglomérations, après avoir spécifié que la vitesse devait être notablement réduite, jusqu'à celle de l'homme marchant au pas, dans toutes les circonstances où la prudence le commandait.*
> *Ces sages prescriptions ont été perdues de vue ; se laissant aller de plus en plus à l'entraînement de la vitesse, des conducteurs d'automobiles se montrent trop peu soucieux de la sécurité des routes et alarment les populations des villages par l'allure immodérée de leur marche ; et il arrive trop souvent qu'après avoir causé un accident, préoccupés d'échapper aux sanctions qui pourraient les atteindre, ils se dérobent, sans avoir pu être reconnus. Le Gouvernement doit prendre les mesures réclamées par une pareille situation. »*

Puis, le Président du Conseil, qui avait écarté la limitation des vitesses par construction des véhicules, s'en justifie dans le Rapport au président de la République. Il conclut alors :

> *« Il nous a paru qu'il suffirait, pour l'instant du moins, de prendre les dispositions qui permettraient d'atteindre plus aisément que par le passé les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles.*
> *Tel est le but essentiel du règlement que, après avoir pris l'avis du conseil d'État, nous avons l'honneur de vous soumettre pour modifier d'une façon appropriée le règlement du 10 mars 1899. »*

Selon la pratique classique, le décret renvoie pour les détails à des « décisions ministérielles qui s'adapteraient mieux à cette situation que [...] un règlement d'administration publique, forcément très rigide. »
Le décret *modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901[20], crée donc la *« plaque d'identité »* dite rapidement *« plaque minéralogique »* parce que le numéro était porté sur la *« carte grise »* délivrée par le service des mines :

- seules les automobiles susceptibles de dépasser 30 km/h en palier sont concernées ;
- l'assujettissement ou non au port des plaques d'identité doit être indiqué sur le certificat de conformité et sur le récépissé de déclaration ;

Le service des mines doit tenir des *« registres d'immatriculation »* des automobiles.
Un nouveau modèle de *« récépissé de déclaration »* est défini[21]. Il doit porter le numéro attribué par l'arrondissement minéralogique, ou *« spécifiera qu'il n'est pas assujetti à porter les plaques [...] »*. Le certificat de conformité délivré par les constructeurs doit *« spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier »*.

Le décret est suivi d'un arrêté du ministre des Travaux publics *sur les plaques imposées aux*

[19] *Le Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, est Waldeck-Rousseau.*
[20] *Accessoirement, le décret modifie le texte de 1899 sur les courses, et la marche arrière n'est désormais imposée qu'au-delà d'un poids de 350 kg au lieu de 250 kg.*
[21] *La proximité des inscriptions du nom de l'arrondissement minéralogique concerné et du numéro d'immatriculation est à l'origine de l'expression « numéro minéralogique ».*
[22] *Arrêté du ministre des travaux publics modifiant l'article 2*

automobiles pouvant marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure, du 11 septembre 1901, qui fixe le détail du modèle de plaques.

> *« Art. 2. Ce numéro d'ordre sera formé d'un groupe de chiffres arabes suivis de lettres majuscules romaines caractéristiques du service de l'ingénieur en chef [des mines]. Le numéro sera reproduit sur les plaques d'identité en caractères blancs sur fond noir. »*

Les deux groupes de chiffres et de lettres sont séparés par un trait horizontal. Les dimensions sont toutes précisées et résumées dans le tableau ci-dessous.

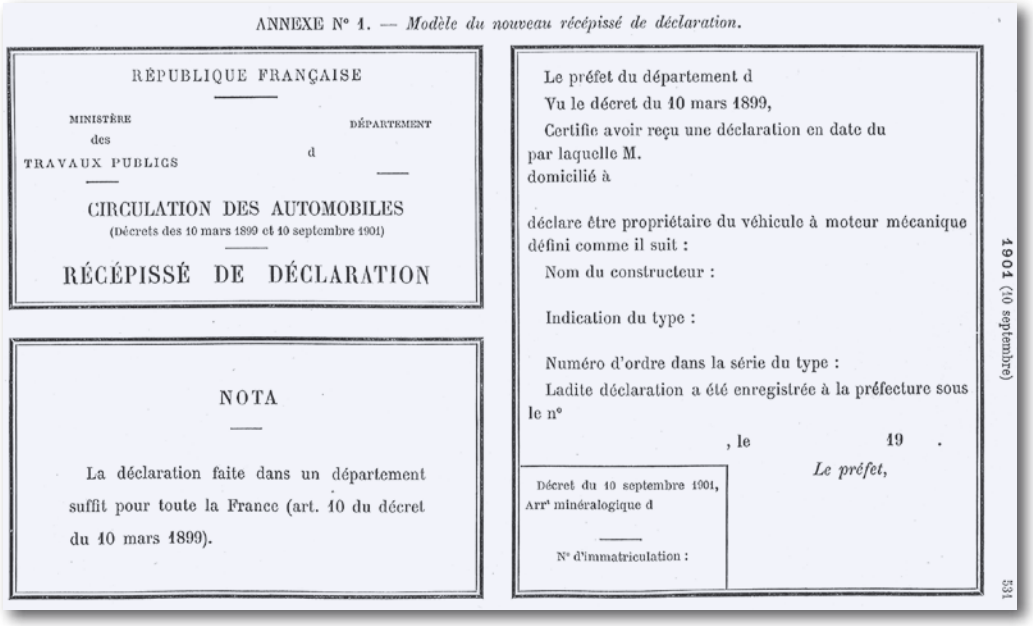
Dimensions en millimètres	Plaque avant	Plaque arrière
hauteur des chiffres ou lettres	*75*	*100*
largeur uniforme du trait des caractères et trait de séparation	*12*	*15*
largeur du chiffre ou de la lettre	*45*	*60*
espace entre les chiffres, les lettres ou le trait de séparation	*30*	*35*
longueur du trait de séparation des chiffres et des lettres	*45*	*60*
hauteur de la plaque	*100*	*120*

Seule la plaque arrière doit être éclairée la nuit (éventuellement par transparence).

Une *circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets*, du 11 septembre 1901, commente le décret du 10 septembre et l'arrêté du 11 septembre. Elle donne la liste des arrondissements minéralogiques et de leurs lettres caractéristiques. Le nombre maximum possible de numéros distincts est de 40 000 seulement, ce qui ne témoignait pas d'un grand optimisme sur l'avenir de l'automobile.

> *« Les numéros d'immatriculation se composent d'un nombre qui, provisoirement, ne dépassera pas trois chiffres, suivi de la lettre affectée à l'arrondissement. Après les 999 numéros de cette première série, on inscrira une nouvelle série en redoublant la lettre caractéristique de l'arrondissement. »*

Alais	*A*	*Chambéry*	*H*	*Marseille*	*M*	*Saint-Étienne*	*S*
Arras	*R*	*Clermont-Ferrand*	*F*	*Nancy*	*N*	*Toulouse*	*T*
Bordeaux	*B*	*Douai*	*D*	*Poitiers*	*P*	*Paris*	*E, G, I, U, X*
Chalon-sur-Saône	*C*	*Le Mans*	*L*	*Rouen*	*Y, Z*		



ANNEXE N° 1. — *Modèle du nouveau récépissé de déclaration.*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT d

CIRCULATION DES AUTOMOBILES
(Décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901)

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

NOTA

La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (art. 10 du décret du 10 mars 1899).

Le préfet du département d
Vu le décret du 10 mars 1899,
Certifie avoir reçu une déclaration en date du
par laquelle M.
domicilié à

déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit :
Nom du constructeur :

Indication du type :

Numéro d'ordre dans la série du type :
Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n°
, le 19 .
Le préfet,

Décret du 10 septembre 1901,
Arrt minéralogique d

N° d'immatriculation :

1904 (10 septembre)

531

« Récépissé de déclaration de mise en circulation », dit « Carte grise », modèle de 1901, avec la mention de l'arrondissement minéralogique et du « numéro d'immatriculation ».

Pour finir, le ministre des Travaux publics exhorte les préfets à la répression :

> *« Les contraventions ne peuvent être constatées que par les officiers de police judiciaire tels que les maires, commissaires de police, etc. Ces fonctionnaires trouveront toutefois dans les nouvelles dispositions des facilités particulières pour relever les exagérations de vitesse contre lesquelles il importe de réagir. »*

Enfin, comme suite à des réclamations, le cas particulier des motocycles et motocyclettes fit l'objet de deux textes complémentaires[22].
La plaque minéralogique semble ne pas avoir été d'une grande efficacité immédiate. Qu'on considère la difficulté qu'il y a à lire les plaques minéralogiques actuelles, et qu'on y rajoute les salissures dues à la poussière et/ou à la boue des routes de l'époque...
Encore une fois, le sénateur Denoix porte vigoureusement la critique, dès 1902 : pour lui, le numéro est illisible et la répression *« complètement inefficace »* sur route.

« On s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des véhicules. Mais ces mesures insuffisantes, même pour les grandes villes et leur banlieue, là où des forces de police suffisantes existent, sont complètement inefficaces à la campagne. [...]
Et, alors que certaines automobiles conduites avec prudence et habileté font la joie et l'admiration de tous, d'autres, dont l'approche est annoncée par un bruit strident, un coup de corne, ont déjà, avant qu'on ait eu le temps de se rendre compte, de se retourner, passé, soulevant un nuage de poussière au milieu duquel elles ont disparu.
De celles-là, il est inutile de chercher à constater l'identité. Elles sont conduites par des hommes horriblement masqués, enveloppées de poussière au milieu de laquelle les yeux les plus perçants sont dans l'impuissance de découvrir le numéro d'identité placé à l'arrière et trop bas[23]. »

de l'arrêté du 11 septembre 1901 sur l'immatriculations des automobiles, du 12 décembre 1901, et circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Envoi de l'arrêté modifiant celui du 11 septembre en ce qui touche les plaques indicatrices des motocycles et motocyclettes, du 16 décembre 1901. Les motocycles y sont définis comme « tricycles et quadricycles automobiles » et les motocyclettes comme des « bicyclettes à moteur ». Désormais, la taille de leurs plaques minéralogiques est réduite ; elle est identique pour les plaques avant et arrière et « la plaque arrière des bicyclettes à moteur pourra ne pas être éclairée pendant la nuit. »

[23] *Sénateur Denoix, 20-2-1902, Rapport, in* Documents parlementaires, *Sénat, 1902, Annexe n°71, page 131.*

La fraude – déjà connue sous Louis XV[24] – se développa. En 1904, Abel Ballif la dénonçait ainsi :

> *« On maquille les plaques de façon à dissimuler le numéro, ou encore on arbore carrément un numéro qui n'est pas le vrai, au détriment du malheureux titulaire officiel de ce numéro[25]. »*

Ces pratiques semblent avoir été très courantes. Il existe ainsi un dossier entier aux Archives départementales d'Indre-et-Loire sur des affaires de faux numéros entre 1907 et 1911[26].

Le « délit de fuite »

Très rapidement après l'affaire de Lisieux, le député Guillaume Chastenet dépose une proposition de loi à la Chambre des députés le 24 octobre 1901. Prenant la parole, il rappela succinctement que :

> *« Un décret du 10 mars 1899 a vainement limité le maximum de vitesse, et tout récemment un nouveau règlement d'administration publique, du 11 septembre 1901, s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles[27] ».*

Sa proposition était fort simple :

> *« Tout conducteur de voiture automobile ou d'un véhicule quelconque qui, après un accident auquel il aura concouru, ne se sera pas arrêté et aura essayé d'échapper par sa vitesse à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs.*
>
> *Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal [relatifs à l'homicide par imprudence et aux coups et blessures involontaires], les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.*
>
> *Il pourra être fait application de l'article 463 [relatif aux circonstances atténuantes] du Code pénal.[28] »*

Le texte faillit être voté définitivement avant les élections législatives des 27 avril et 11 mai 1902. Mais, par suite de divers retards, notamment parce qu'on créa en juin 1903 une « Commission extraparlementaire pour l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules automobiles » dont on attendit longtemps les conclusions, la loi établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre, dîte « loi sur le délit de fuite » ne fut promulguée que le 17 juillet 1908.

La « contravention au vol »

Le numéro minéralogique va permettre le développement de la pratique de la « contravention au vol » qui ne se limitait pas aux excès de vitesse, comme on pourrait le croire, mais qui pouvait aussi bien être dressée pour une plaque manquante, un feu non allumé, une émission de fumée jugée excessive ou tout autre motif. Les erreurs de relevés du numéro étaient très fréquentes.

Le nombre de procès-verbaux est extrêmement élevé : la police dresse ainsi à Paris 1,6 contravention par voiture et par an en 1905-1909, soit 5 fois plus que le taux de répression actuel[29].

Les protestations sont immédiates.

> *« Les gaietés de la contravention au vol. [...] La contravention au vol est la plus inique façon de dresser une contravention, puisque le contrevenant, n'étant pas prévenu de sa faute, est dans l'impossibilité absolue de se présenter devant le juge de paix avec des témoins, et par conséquent de se défendre. Il y a donc condamnation*

[24] *Elle préexistait pour les carrosses de place : l'Arrêt du 17 décembre 1737 (*Code Louis XV, T9, *223) note déjà qu'ils « prennent des numéros doubles, ce qui les met à couvert des peines que méritent leurs contraventions ».*

[25] *In* La Vie Automobile, *1904, n°157, 1er octobre, page 636.*

[26] *Archives départementales d'Indre-et-Loire, cote S 1862, sous dossier «* Voitures circulant avec un faux numéro, 1907-1911 *».*

[27] *Débats de la Chambre des députés, Séance du 24 octobre 1901, page 37. Chastenet confond les dates de la circulaire du 11 septembre et du décret du 10 septembre. C'est nous qui soulignons vainement.*

[28] *Ibidem.*

[29] *Émile Massard,* Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris. *Historique de la question avec photographies et graphiques, Rapport au Conseil de Paris n°17, 30 mai 1910.*

à tous les coups, et condamnation forcée. Le juge en ce cas, ce n'est plus le juge de paix, c'est le gendarme ; le juge de paix n'est plus qu'un automate qui paraphe la condamnation.[30] »

Les automobilistes ne se sentent pas protégés par leurs associations, Touring-Club de France ou Automobile-Club de France et iront jusqu'à fonder la « Ligue des chauffeurs » le 2 décembre 1904, avec l'aide du grand quotidien sportif, *L'Auto,* de Henri Desgrange. Ils batailleront jusqu'à la fin des années 1920, période où la « contravention au vol » sera pratiquement abandonnée dans un contexte de baisse drastique de la répression (divisée par 10 par rapport aux années d'avant 1914). Elle réapparaîtra par la suite comme en témoignent les « radars automatiques » modernes.

La fixation et l'éclairage des plaques d'immatriculation

Les questions des fausses plaques étaient donc dénoncées depuis longtemps. En effet :

« aucune disposition ne détermine le mode d'attache de ces plaques. Elles sont souvent reliées à la voiture par de simples courroies ; rien ne fait obstacle à ce qu'elles soient enlevées et remplacées occasionnellement par une plaque avec un faux numéro.[31] »

Le 12 octobre 1905, le ministre de l'Intérieur institue une nouvelle commission qui empiétait sur le domaine de la commission extraparlementaire et devait, entre autres points :

« étudier le numérotage à l'avant et à l'arrière des voitures, par un procédé qui ne pourra jamais être modifié. »

Cette commission, assez inerte, produisit néanmoins en 1907 un projet de décret remaniant les décrets de 1899 et 1901, que le Conseil d'État obligea à remettre à l'étude[32].

Fin 1907, au cours de la discussion du budget de l'exercice 1908, la Commission du budget de la Chambre, sur la proposition du député Adolphe Messimy, inséra dans la *Loi de finances* pour 1908 deux articles (58 et 59) relatifs à l'estampillage et au plombage des numéros des automobiles, et à la création d'un *« casier spécial automobiliste »*.

Ayant obtenu de la Chambre, qui devait s'apprêter à les voter, la disjonction de ces articles, le gouvernement s'engagea à améliorer la fixation et l'éclairage des plaques minéralogiques et :

« à déposer sans retard un projet de loi ayant pour objet la création d'un casier central automobiliste, en vue d'organiser pratiquement la sanction efficace du retrait du permis de conduire. »

Le gouvernement déposa un *« projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création d'un casier automobiliste*[33] » pour faciliter la répression. Mais, après diverses péripéties, l'étude de ce texte fut abandonné en 1909.

Un *arrêté du ministre des Travaux publics relatif à la fixation et à l'éclairage des plaques d'identité des automobiles*[34], du 12 mars 1908, suivi d'une *circulaire d'application* du 17 mars, prescrivit donc :

- ★ que le numéro soit peint à demeure « sur une surface plane faisant partie intégrante du châssis ou de la carrosserie [ou] sur une plaque métallique rigide, invariablement rivée au châssis ou à la carrosserie. » (Art. 1) ;
- ★ que l'éclairage de la plaque arrière « [...] devra être tel que le numéro d'arrière puisse être lu, pendant la nuit, aux mêmes distances qu'en plein jour [...] » (Art. 2).

Les 5 textes de 1901 et les 2 autres de 1908 étaient enfin parvenus à une réglementation correcte sur la plaque minéralogique.

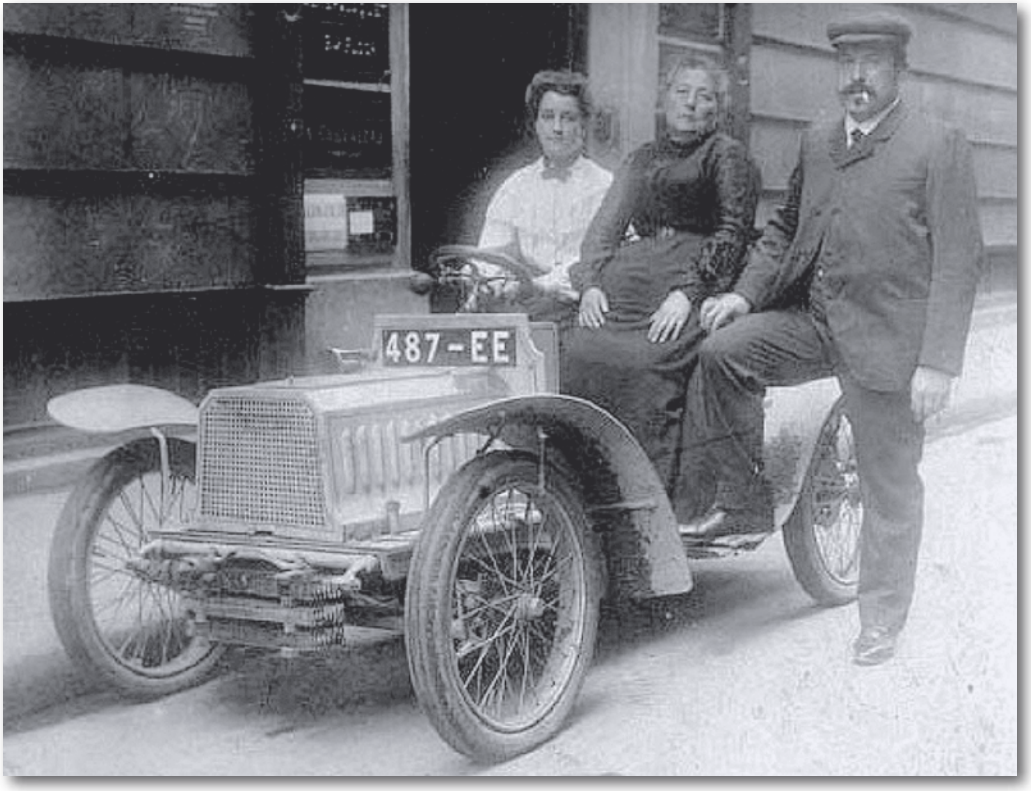
[30] La Vie Automobile, *n°164, 19 novembre 1904, page 738, in rubrique Échos et nouvelles.*

[31] *Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets d'envoi de l'arrêté du 12 mars 1908, 17 mars 1908.*

[32] *C'est ce qu'indique l'exposé des motifs du projet de loi du 12 mars 1908 (voir ci-après), in* Documents parlementaires, *Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Ce projet de loi finit par échouer.*

[33] *Georges Clémenceau, Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, Louis Barthou, ministre des Travaux publics, Aristide Briand, ministre de la Justice, Projet de loi, séance du 12 mars 1908, in* Documents parlementaires, *Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Il s'agissait d'une part de créer un « casier spécial » des contraventions pour les automobilistes, qui n'étaient pas enregistrées dans le « casier judiciaire » et d'autre part d'augmenter le nombre des fonctionnaires habilités à dresser procès-verbal.*

[34] *L'arrêté du 12 mars 1908 prévoit la possibilité d'utiliser « une plaque ajourée […] faisant apparaître le numéro en caractère lumineux sur fond obscur », mais elle doit être doublée par la plaque normale à caractères blancs sur fond noir lisible de jour.*



Arrondissement de Paris – 1903

La numérotation jusqu'en 1914

Quant à la numérotation elle même, elle va devoir être modifiée à de nombreuses reprises pour suivre l'augmentation du parc.

Le parc automobile est réparti de façon très différente par rapport aux populations des arrondissements minéralogiques. Ainsi, en 1908, l'arrondissement de Toulouse (1 lettre) compte 1 186 automobiles pour 2 282 000 habitants, contre 5 720 pour 3 786 000 habitants dans celui de Rouen (2 lettres) et 8 106 pour 3 848 000 habitants dans celui de Paris (5 lettres)[35].
En 1904, on attribue une lettre supplémentaire aux arrondissements de Marseille, Nancy et Poitiers.
En 1905, on commence à manquer de numéros. La lettre est complétée par un chiffre allant de 2 à 9[36]. Un exemple est celui de la voiture d'Octave Mirbeau qui lui fournit le titre d'un livre célèbre sur ses voyages en automobile : La *628-E8*.
À partir de 1910, on utilisera 4 chiffres au lieu de 3, devant une seule lettre (230 000 possibilités). Puis, à partir de 1913, on utilisera 4 chiffres et une lettre suivie d'un chiffre, ce qui offrait 1 840 000 numéros (en théorie)[37].

En 1909, un arrêté :

- ★ permet d'écrire sur deux lignes le numéro lorsque la plaque est « éclairée au moyen

[35] *Les variations des taux de motorisation entre départements resteront très importantes jusque dans les années 1920.*
[36] *6 mai 1905. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Immatriculation des automobiles. Nouveau système de numérotation.*
[37] *Nous n'avons par retrouvé les circulaires correspondantes. Ces possibilités semblent avoir fait l'objet d'instructions individuelles aux départements dont les possibilités de numérotation étaient saturées.*

d'un verre laiteux recouvert d'une plaque ajourée » ;

- et autorise l'usage de « plaques amovibles » pour les « véhicules des maisons de construction et véhicules à vendre »[38].

Une *circulaire d'application* attribue la lettre W aux dits véhicules[39]. Les arrondissements minéralogiques se voient désignés par un numéro allant de 1 (Paris) à 15 (Alais) qui suit la lettre W. À la suite de diverses fraudes, les conditions de délivrance des plaques en W seront précisées en 1912 et 1913[40].

La *Convention internationale relative à la circulation internationale des automobiles signée à Paris, le 11 octobre 1909*, établit les *« certificats internationaux de route* [qui] *donneront libre accès à la circulation dans tous les autres États contractants »*[41]. La convention prévoit, entre autres conditions visant le véhicule :

- qu'il « soit pourvu d'une plaque indiquant la maison qui a construit le châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres, et le poids à vide de la voiture »,
- et « porte, à l'arrière, outre une plaque nationale numérotée, une plaque distinctive munie de lettres établissant sa nationalité »[42].

Arrondissement de Paris – 1912

[38] *6 mars 1909. Arrêté du ministre des Travaux publics relatifs à la mise en circulation des automobiles.*

[39] *1er avril 1909. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles. Numéros d'immatriculation.*

[40] *15 novembre 1912. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles des séries W. Surveillance de la circulation des véhicules à vendre.*
18 décembre 1912. Circulaire du ministre des Travaux publics aux ingénieurs en chef des Mines. Délivrance des numéros W aux voitures automobiles à vendre. Instructions.
15 novembre 1913. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles de la série W. Véhicules susceptibles d'être classés dans ses séries. Instructions.

[41] *29 mars 1910. Décret portant promulgation de la convention internationale relative à la circulation des automobiles signée à Paris le 11 octobre 1909. Les pays suivants sont signataires de la Convention : Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Bulgarie, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Montenegro, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Russie et Serbie. Beaucoup avaient déjà édicté des Codes proches du texte français, comme le Motor Car Act de 1903 Grande-Bretagne qui prévoyait une « plaque d'identité ».*

[42] *Le ministre précisera en 1911 que cette obligation du port d'une « plaque d'identité » à l'étranger vaut aussi pour les véhicules n'atteignant pas les 30 km/h qui en étaient dispensés en France. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Application de la convention du 11 octobre 1909 relative à la circulation internationale des automobiles. Obligation pour toutes les voitures de porter des plaques d'identité. 1er octobre 1911.*

Plaques et immatriculations en France : Une rétrospective 1901-2009

Par **Thierry Baudin,** secrétaire général de l'association Francoplaque
thbaudin@aol.com

À quelques semaines de la mise en place d'un nouveau système, le SIV (Système d'immatriculation des véhicules), il semble approprié de proposer une rétrospective sur les systèmes qui se sont succédés en France depuis 1901. Leur nombre est suffisamment limité – le SIV ne sera que le quatrième – et leur mise en œuvre, suffisamment structurée à chaque fois, pour que tous fassent l'objet d'une description, sous l'angle de leur naissance, de leur vie et de leur disparition.

Bien sûr, les grands systèmes, qui remontent ainsi à 1901, 1928 et 1950, répondent en premier aux exigences nées de la gestion du parc des véhicules des particuliers, chacun de leurs détails bénéficie d'un traitement dicté par l'importance du volume à prendre en considération – on parle de la série normale.

Ils ne s'appliquent pas aux véhicules pour lesquels une caractéristique (statut administratif ou fiscal, nature du propriétaire, en général) a été jugée suffisamment différenciatrice à un moment donné pour donner lieu à une immatriculation particulière. Si ces séries spéciales ont peu de points communs avec la série normale, le caractère qu'elles partagent toutes – immatriculer des véhicules circulant sur la voie publique, fait appartenir leurs plaques au premier chef au paysage que nous voyons – et que nous savons discerner – sur les routes. À ce souci d'exhaustivité s'en ajoute présentement un autre, plus impérieux celui-là, le devoir *anticipé* de mémoire, pour ne pas passer leur description sous silence : il est bien entendu que le SIV les fera toutes disparaître, ou presque !

Pour chaque période considérée, on s'intéressera alors aux principales séries spéciales qui sont apparues au cours de celle-ci, avec un éclairage identique sur les pourquoi de leur introduction, de leurs évolutions et de leur disparition.

La période 1901-28[1]

L'article précédent de Jean Orselli a décrit l'aboutissement que représentait, au terme d'un périple commencé en 1797 avec la « plaque nominative », l'institution en 1901 d'une « plaque minéralogique », appendice répressif à la réglementation mise en place en 1899 sur la mise en circulation des véhicules automobiles. Le sujet y est décrit avec suffisamment de détail pour ce qui nous concerne - le lancement et les premiers réglages survenus entre 1901 et 1914, pour que nous n'ayons pas à revenir sur les balbutiements du premier système français. Nous nous bornerons à rappeler ici quelques

[1] *Sur le premier système français, et spécialement pour la série normale, on peut se reporter à l'article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw in* Route Nostalgie numéro 7 *pp. 37-41, qui contient un exemple précis de progression de numéros minéralogiques, pour l'arrondissement de Bordeaux.*

principes, pour aider à la compréhension de ce qui va suivre. Au récépissé de déclaration de mise en circulation, lancé en 1899, qui était lié à la réception du modèle par le service des mines, on ajouta en 1901 un numéro d'immatriculation dont l'attribution relèverait encore des bureaux des mines. Notre « carte grise » était née.

La préfecture du département de résidence du propriétaire conservait un registre chronologique avec la liste de toutes les cartes grises qu'elle avait délivrées, elle y reporta à partir de ce moment les numéros d'immatriculation correspondants. On doit rappeler aussi que l'immatriculation ne s'appliquerait qu'aux automobiles pouvant dépasser 30 km/h – en palier.

Les éléments de cette gestion paraissaient simples, sa mise en œuvre le fut moins...

Des vices – sur le fond – vite constatés

La gestion des numéros d'immatriculation, entre service des mines et préfectures s'avéra vite être un casse-tête, pour deux raisons au moins.

La première est facile à comprendre. La codification prévue initialement pour la composition des numéros d'immatriculations était fort simple : un numéro de série suivi d'une lettre caractéristique de l'arrondissement des mines ayant attribué l'immatriculation – le terme de plaque minéralogique ne doit pas être cherché plus loin. Il avait été facile d'attribuer des lettres aux arrondissements, en se fondant grossièrement sur une logique alphabétique, à commencer par le suffixe A assigné à Alès (orthographié Alais jusqu'en 1926). De cette façon, le numéro 767-A se trouvait attribué au 767ème véhicule immatriculé dans l'arrondissement d'Alès. Mais cette allocation se révéla vite étriquée, et le système numérique, vite dépassé, devant la croissance presque exponentielle du parc, constatée déjà avant la Première Guerre mondiale, et surtout après.

De 1901 à 1924, on ne dénombre pas moins de 5 ou 6 réformes pour tenter de produire des numéros d'immatriculation comprenant toujours la fameuse lettre indicative, mais surtout comportant un numéro de série placé – ou plutôt découpé – autour de ladite lettre, sans jamais dépasser 6 caractères au total... On peut globalement rapporter les étapes qui suivent, les années mentionnées n'étant qu'indicatives puisqu'elles se rapportent à l'arrondissement ayant été le premier à appliquer la réforme en question (celui de Paris le plus souvent, mais non pas systématiquement) :

★ **1901 :** un numéro de série à trois chiffres suivi de la lettre indicative ***123-A***, puis un numéro de série à trois chiffres, suivi de la lettre indicative doublée[2] ***123-AA*** ;
★ **1904 :** attribution d'une seconde lettre indicative aux arrondissements les plus importants[3] (celui de Paris avait bénéficié de 5 lettres dès 1901) ;
★ **1905 :** ajout d'un chiffre de série derrière la lettre indicative[4] (pour figurer le chiffre des milliers, tout en conservant trois chiffres devant la lettre, par souci de lisibilité) ***123-A1*** ;
★ **1910 :** suppression du chiffre de série derrière la lettre, passage à un numéro d'ordre à 4 chiffres devant la lettre[5] ***1234-A*** ;
★ **1914 :** maintien du numéro d'ordre à 4 chiffres devant la lettre, retour du chiffre de série derrière la lettre[6] ***1234-A1*** ;
★ **1924 :** retour à un numéro de série à trois chiffres, mais passage à un nombre de série à deux chiffres, derrière la lettre[7] ***123-A12***...

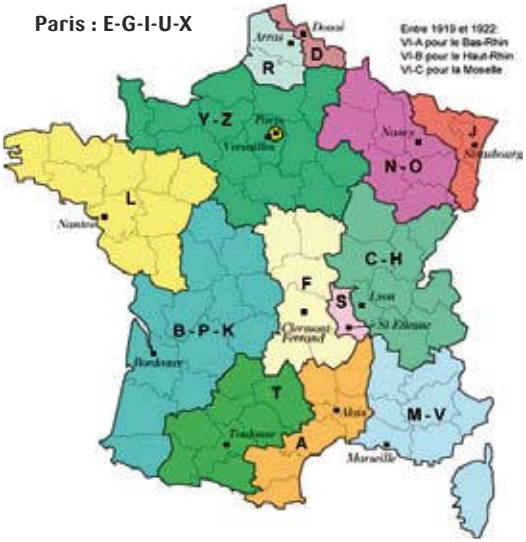
En 1926, on se résolut à passer à 7 caractères, pour former un numéro de série à 4 chiffres devant la lettre indicative, et un nombre de série à deux chiffres derrière ***1234-A12***. Cette nouvelle structure apportait une bouffée d'oxygène tellement importante que l'arrondissement de Marseille, le premier à la mettre en place,

[2] *11 septembre 1901.* Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Circulation des automobiles.
[3] *Arrondissements de Nancy, Poitiers, Marseille, par décisions en date des 3 mars, 21 mai, 22 juillet 1904, respectivement, qui ne semblent pas avoir fait l'objet d'une publication.*
[4] *6 mai 1905.* Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Immatriculation des automobiles.
[5] *Ce format a été autorisé initialement par dérogation, au moyen de deux décisions ministérielles, en date du 19 avril 1910 (arrondissement de Paris) et du 18 juin 1910 (arrondissement de Rouen), qui n'ont pas été retrouvées mais sont citées dans un ouvrage* Larousse de 1912.
[6] *Initialement dans l'arrondissement de Rouen, avec la série 1-Y1 à 9999-Y1. Là encore, il s'agit vraisemblablement d'un format dérogatoire, puisqu'il faudra attendre le 5 février 1921 pour qu'un arrêté – ou une circulaire – l'autorise cette fois dans l'arrondissement de Marseille, qui déploiera plutôt à ce moment le format 1234-M avant de passer à 1234-M1.*
[7] *14 mai 1924.* Circulaire du ministre des Travaux Publics, des Ports et de la Marine marchande aux ingénieurs en chef des mines. (Automobiles – Création de nouvelles séries de numéros d'immatriculations – Instructions.)

Les lettres attribuées aux arrondissements minéralogiques

Situation de 1901

Situation de 1922



prit cette décision alors qu'il était loin d'avoir épuisé les autres formats[8]. En 1928, c'est aussi cette structure qui sauva l'arrondissement de Versailles de l'asphyxie – lui avait utilisé toutes ses possibilités, à quelques mois du passage au nouveau système.

Au final, on arrivera à une complexité globale très importante, mais aussi variable d'un arrondissement à un autre, chacun d'entre eux ayant appliqué les différentes réformes selon sa propre sensibilité, et en prenant souvent des libertés avec la règle commune. Pour citer un exemple, l'arrondissement de Marseille n'a pas hésité, pendant 5 semaines du printemps de 1922, à attribuer des numéros d'ordre à 5 chiffres ***12345-A***, avant de se faire vraisemblablement rappeler à l'ordre[9].

La deuxième raison provenait du schéma à deux niveaux institué en 1901 pour l'attribution des numéros – celle-ci assurée par les bureaux des mines, et la délivrance des cartes grises – celle-là, par les préfectures. Si l'on met Paris de côté, dont l'arrondissement minéralogique coïncidait exactement avec le département de la Seine, un arrondissement englobait plusieurs départements, jusqu'à en compter douze ou quinze.

De ce fait, un bureau des mines distribuait les immatriculations indifféremment vers ses départements de rattachement. Et, si le bureau lui-même arrivait en général à maintenir ses *immatriculations* en stricte séquence chronologique, chaque préfecture, organisant souvent ses registres par ordre d'attribution chronologique des *cartes grises*, se retrouvait avec bien sûr des ruptures de séquence dans les numéros, mais aussi des recouvrements parmi les différentes séries attribuées l'une après l'autre. Les délais administratifs de production de la carte grise, en bout de chaîne de cette procédure complexe à deux niveaux, très variables d'une carte grise à une autre, expliquaient les distorsions dans les séries et les dates d'émission.

[8] *Il s'agit de la série 1001-M10 à 9999-M10, attribuée au département des Bouches-du-Rhône, à cheval sur 1926 et 1927 ; là encore, l'instruction autorisant l'utilisation de cette structure de numéros ne semble pas avoir été publiée.*

[9] *Si on a décrit ici toutes les structures utilisées pour la formation des numéros d'immatriculation, on n'a pas cherché à rendre compte de la très grande complexité atteinte par le système, avec la liste chronologique de celles utilisées dans chaque arrondissement, et la confrontation de tous les arrondissements. Le site Internet de Jean-François Zuraw dédié à ce système,* http://immat1901.free.fr/index2.html, *en propose une synthèse presque complète aujourd'hui. La question qui vient à sa lecture : « pourquoi tant de divergences ? » restera sans réponse complètement satisfaisante.*

La gestion au jour le jour des véhicules assurée par les préfectures, notamment au niveau des mutations, s'en trouvait donc nettement compliquée, chaque demande devant être nécessairement remontée au bureau des mines, gardien de l'information, mais non impliqué dans la gestion « externe ».

Pragmatiques, les bureaux des mines purent décider pour simplifier leur gestion de réserver des tranches de numéros, pour un département donné qui leur était rattaché. Cette pratique fut consacrée au tout début de 1923, quand une circulaire[10] officialisa la départementalisation des séries attribuées.
Cette fois, au fur et à mesure de sa consommation, chaque département se voyait affecter une tranche complète de numéros d'immatriculation à la suite, de l'ordre de 500 ou 1 000 numéros au départ, qui passèrent rapidement à des tranches de 5 000 ou 10 000 numéros à la fois. Pour prendre un exemple tiré du même arrondissement d'Alès, à qui 6 départements étaient rattachés, ce dernier en était en 1922 à émettre des immatriculations en AA, avec un numéro de série à 4 chiffres ***1234-AA*** – une autre entorse à la règle commune décrite plus haut. La première série issue du découpage départemental fut la tranche 5701-AA à 6000-AA, toute affectée au Gard, la première à suivre pour le même département, au sein de la série A2 venant juste après la AA, étant la tranche 2301-A2 à 2700-A2.

Arrondissement de Saint-Etienne - 1910

Arrondissement de Lyon pour le département de l'Isère - 1926

Pour les arrondissements très avancés dans les progressions, ce furent tous les numéros de série attachés au bloc formé de la lettre indicative suivie de deux numéros de série, qui leur furent affectés, le bloc devenant lui-même caractéristique du département. Par exemple, l'arrondissement de Versailles (avec 14 départements rattachés) étant le plus consommateur après celui de Paris, le recours à l'usage de blocs complets devint vite systématique, le premier affecté étant le bloc Y10, les immatriculations 1-Y10 à 999-Y10 allant toutes au département de l'Aisne dès 1924.

[10] *17 janvier 1923.* Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets (Automobiles : récépissés de déclaration de mise en circulation [cartes grises] ; attribution des numéros d'immatriculation par les préfets).

Arrondissement de Lyon
pour le département du Doubs - 1928

Dans le même ordre d'idées, c'était une procédure différente mais tout aussi complexe qu'il fallait suivre pour rechercher le propriétaire d'un véhicule en infraction, pour le cas où la seule immatriculation avait pu être relevée. Les parquets devaient passer par le ministère de tutelle de l'administration des Mines – les Travaux Publics – pour obtenir son identité. La procédure ne fut pas assouplie avant la fin de 1920, quand les parquets et commissariats furent habilités à s'adresser directement au bureau des mines concerné[11]. On peut remarquer que c'est seulement à cette occasion que la liste des lettres indicatives fut officiellement communiquée aux autorités judiciaires !

Les deux phénomènes décrits juste plus haut étaient en fait aggravés par un troisième, celui-là plus structurel encore : la vie en propre des arrondissements minéralogiques qui changeaient de périmètre ou simplement disparaissaient... Si l'on a compris que beaucoup de latitude, voire de pratique à la marge s'appliquait à la création des numéros d'immatriculation, la règle selon laquelle un département voyait ses immatriculations attribuées au titre de l'arrondissement dont il dépendait – et pas un autre – ne souffrait pas d'exception. Bien sûr on transférait les registres de l'arrondissement cédant à celui qui reprenait – ce dernier prenait ou ne reprenait pas, c'était selon, les lettres attribuées auparavant au cédant[12] – mais cette complexification n'était pas pour faciliter le suivi !

Une réorganisation complète des arrondissements, sans doute très légitime puisqu'intervenue en 1919 juste après la Première Guerre mondiale, allait heureusement stabiliser ce paysage administratif jusqu'à la fin du système, survenue en 1928.

Arrondissement de Versailles
pour le département de l'Oise - 1922

Un dimanche à la campagne
Arrondissement de Saint-Etienne - 1916

[11] *17 décembre 1920.* Circulaire du ministre des Travaux publics aux ingénieurs en chef des Mines (Simplification de la procédure de recherche d'identité des propriétaires d'automobiles en infraction).

[12] *La circulaire du 29 novembre 1919 qui traite des impacts de la réorganisation des arrondissements minéralogiques sur la gestion des immatriculations ne craint pas d'entrer dans chaque détail, concernant les procédures de transfert.*

Comment faire mieux ? Les attendus du futur système

Le lecteur attentif à ce qui précède aura compris qu'en 1901, la décision de faire attribuer les immatriculations par les bureaux des mines était la plus raisonnable, intervenant dans la suite immédiate de celle qui avait institué en 1899 la réception des modèles, et aussi parce que cette autorité était la plus intime à l'époque avec ce nouveau moyen de transport. À l'opposé, il aura vite déduit que la gestion duale Mines - préfectures n'était plus viable à partir du moment où une croissance quasi exponentielle du parc automobile compliquait cette gestion dans la même proportion, du fait de l'augmentation du volume des procédures qu'il fallait suivre nécessairement.

Il devenait impératif de séparer la gestion technique – la réception des modèles – de la gestion administrative – l'attribution des immatriculations et le suivi du parc, en affectant cette dernière uniquement aux entités seules à faire face aux usagers dans cette mission, les préfectures en l'occurrence. Enfin, même s'il était normal que, du fait d'un développement économique très variable, chaque arrondissement ait eu à immatriculer un nombre très variable de véhicules, et donc à construire des numéros d'immatriculation au fur et à mesure de l'épuisement des séries précédentes, les arbitrages réalisés à chaque nouvelle étape à franchir n'était pas globalisés au niveau national. À la fin des années 1920, chaque arrondissement se retrouvait donc avec une complexité très variable au niveau de la structuration des immatriculations émises, indépendamment de leur volume global, ce qui n'était pas non plus pour faciliter le suivi. On voit comment cette tare congénitale, née de l'impréparation qui découlait de la grande difficulté à réaliser toute prospective sur l'évolution du parc, devait être soignée dans le système à venir : prévoir large – prévoir des progressions simples.

Le système de 1901, qui avait vécu de petites réformes, de petits accommodements, aurait pu vivre sans souci dix années de plus grâce à la réforme de 1923 (création de blocs à deux numéros de série représentatifs du département), et même beaucoup plus en généralisant le format à 7 caractères créé en 1926. Mais l'épuisement des numéros était un faux problème, les vices étant ailleurs comme on l'a vu. À la fin de 1928, le premier système laissait la place à un nouveau système mieux pensé, purement départemental bien sûr, utilisant des numéros d'immatriculation au format invariable, sur la base de blocs pré-affectés pour caractériser chaque département.

Arrondissement de Lyon pour le département du Rhône - 1927

Comices et automobilisme font bon ménage le temps d'une parade. Arrondissement de Toulouse pour le département du l'Aveyron - 1928

Les séries spéciales de la période 1901-1928

Pendant cette période, c'est surtout la prise en compte de ce qui sous-tend généralement la différentiation des séries – même si on n'en a pas parlé jusque-là – c'est-à-dire le statut fiscal du véhicule, qui dicte les choix retenus, à savoir d'immatriculer un véhicule dans la série normale, de ne pas l'immatriculer, ou encore de créer une série spéciale à son intention si une masse significative se dégage. Cette remarque est particulièrement valable pour la période de lancement, entre 1901 et 1914.

La règle incontournable alors est que les véhicules auxquels droits et taxes s'appliquent doivent être immatriculés dans la série normale – pourvu bien sûr qu'ils donnent lieu à réception et que leur vitesse maximale dépasse 30 km/h. Les motocyclettes entrent de plein droit dans cette catégorie. Les remorques, ne disposant pas d'un moteur, ne font pas l'objet de réception et ne sont donc pas immatriculées.

S'ils disposent d'un moteur et reçoivent une carte grise suite à leur réception, les véhicules de transport de marchandises ne sont généralement pas immatriculés, sans que l'on puisse trancher aujourd'hui quant à la raison exacte qui justifie cette exonération[13]. Il n'en est pas de même pour les véhicules de transport de voyageurs, qui *devraient* être immatriculés dans la série normale. Les véhicules de l'État, à commencer par ceux de l'armée, sont immatriculés dans la série normale.

Utilisant la lettre indicative W inattribuée jusque-là au titre d'un arrondissement minéralogique, une série spéciale – la première en date – est créée en 1909 pour les véhicules à vendre, en cours de construction ou d'essais, qui bénéficient de l'exonération[14].

Dictée par des impératifs opérationnels, l'immatriculation des véhicules militaires au sein d'une série spécifique intervient seulement vers le milieu de la guerre, sans que l'on connaisse les détails du système mis en place. En 1923, un nouveau système sera déployé, caractérisé par l'emploi – exclusif – du drapeau tricolore en tête de l'immatriculation.

Les véhicules de transport de marchandises intégreront finalement la série normale en 1919[15], sans cependant perdre l'exonération de taxes dont ils bénéficient depuis 1872 – c'est le premier contre-exemple. Mais la taxe de circulation – l'ancêtre de notre vignette – s'appliquera dès 1920 à cette catégorie, comme à tous les autres véhicules.

Après avoir été créées spécifiquement pour l'acheminement vers la frontière des automobiles exportées par la route – qui n'ont pas à recevoir d'immatriculation française définitive, la série WW est généralisée en 1923 pour les immatriculations provisoires des véhicules en attente d'immatriculation définitive, française cette fois[16].

Enfin, les omnibus de la « Société des Transports en commun de la Région Parisienne » bénéficient d'une série particulière, attestée dès 1922, sans que l'on sache exactement quand elle a commencé.

[13] *Les registres de déclarations de mise en circulation conservés dans les archives départementales attestent que les camions sont enregistrés et non immatriculés. Sous l'angle fiscal, les véhicules de transport de marchandises sont exonérés de tout impôt depuis 1872, mais la circulaire du 11 septembre 1901 ne les mentionne pas explicitement, que cela soit pour l'application ou la dispense des formalités d'immatriculation. On peut estimer que la faible puissance des moteurs de l'époque est incompatible avec des allures dépassant 30 km/h, bien que les charges utiles soient limitées aussi.*

[14] *1er avril 1909.* Circulaire du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes aux préfets. Automobiles. Numéros d'immatriculation.

[15] *28 octobre 1919.* Circulaire du sous-secrétaire d'État des travaux publics et des transports aux préfets. (Automobiles. – Délivrance des numéros de la série W. – Instructions.)

[16] *10 juillet 1923.* Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets (Automobiles. – Déclaration de mise en circulation provisoire par les acheteurs. – Cartes WW. – Nouveau régime.)

Comment arrivait-on à s'y reconnaître ?

Les quelques exemples ci-dessous montrent la grande variété qui régnait sur nos routes avec les plaques d'immatriculation du système de 1901.

Arrondissement de Rouen – 1902 – format 123-A

Arrondissement de Marseille – 1904 – format 123-AA

Arrondissement de Bordeaux – 1914 – format 1234-A

Arrondissement de Toulouse – 1922 – format 1234-A

Arrondissement de Paris – 1926 – format 1234-A1

Arrondissement de Poitiers – 1904 – format 123-A

Arrondissement d'Arras – 1907 – format 123-A1

Arrondissement de Poitiers – 1910 – format 123-A1

Arrondissement d'Alès – 1922 – format 1234-AA

Arrondissement de Versailles pour la Seine-Inférieure – 1926 – format 123-A12

À cette énumération, on constate aisément que les séries spéciales témoignent d'une vie bien plus longue que la série normale, puisque les plaques W – série « garage », WW – série « provisoire », RATP, font encore partie de notre environnement, aujourd'hui.

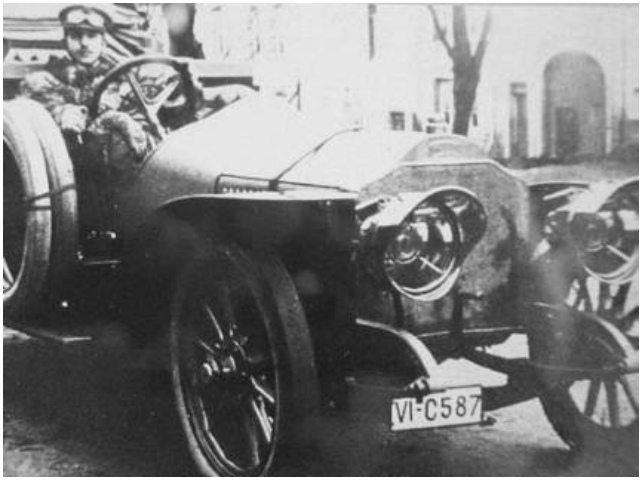
Le cas spécifique de l'Alsace et de la Lorraine (partie 1)

Partie constitutive du Reich allemand de Bismarck au traité de Versailles de 1871, l'Alsace-Lorraine attendit 1906 pour recevoir ses immatriculations, au démarrage de la première série nationale allemande. Fondé sur l'attribution de lettres ou de chiffres romains caractéristiques de la province mais aussi de l'entité territoriale secondaire, ce système employait aussi des tranches de numéros pour dénoter l'appartenance à un troisième niveau de subdivision territoriale.

Le *Reichsland* Elsaß-Lothringen se trouvait alors découpé en trois *Bezirke* (Unter-Elsaß – Strasbourg, Ober-Elsaß – Colmar, et Lothringen – Metz) eux-même subdivisés en *Kreise* – l'équivalent de nos arrondissements, toutes ces informations se trouvant reflétées sur la plaque...

Après la victoire et le traité de Versailles, la France ne se pressa pas de basculer la région vers la série mise en place en 1901. Les immatriculations allemandes[17] préfixées VI-A, VI-B, VI-C furent endossées par la France, comme affectées respectivement aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, créés sur la base des trois *Bezirke* préexistants. Cette situation fut confirmée par une circulaire du printemps de 1920, ce qui signifie que les autorités françaises continuèrent l'émission d'immatriculations selon le format allemand[18]. Il est à remarquer que la même circulaire instituait en parallèle une série préfixée SAAR pour les véhicules du territoire correspondant, qui restera sous mandat de la Société des Nations et administré par la France jusqu'en 1935.

L'arrondissement de Strasbourg fut créé postérieurement à la réorganisation minéralogique de 1919 dont il a été question (les trois départements concernés ne sont pas cités dans la circulaire de 1919). De fait, les immatriculations françaises ne débutèrent en Alsace et en Lorraine qu'en avril 1922[19], avec utilisation de la lettre indicative J restée inattribuée jusque-là par crainte sans doute de confusion avec la lettre I.



Immatriculation du ***Bezirke*** Unter-Elsaß (Strasbourg) (blocs VI-B x71 à 85 attribués au ***Kreise*** de Rappoltsweiler [Ribeauvillé] à partir de 1912)

Immatriculation du *Bezirke* Lothringen (Metz) (blocs VI-C x81 à x90 attribués au *Kreise* de Saarburg [Sarrebourg] à partir de 1912)

[17] *Cf. Andreas Herzfeld* Die Geschichte der deutschen Kfz-Kennzeichen *Deutsche Gesellschaft für Flaggenkunde , Leipzig 2006, pp. 96-97, dont l'ouvrage constitue autrement une source très importante sur l'histoire des immatriculations allemandes.*

[18] *17 avril 1920.* Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures d'Alsace-Lorraine, de la Sarre et des provinces du Rhin.

[19] *Curieusement, l'arrêté portant création de l'arrondissement de Strasbourg ne semble pas avoir été publié, il en est de même de la circulaire attribuant à celui-ci la lettre J. D'avril 1922 à la fin du système en 1928, l'arrondissement ne distribua que des immatriculations sous le format* ***1234-J1****, affectées par blocs complets à chacun des trois départements.*

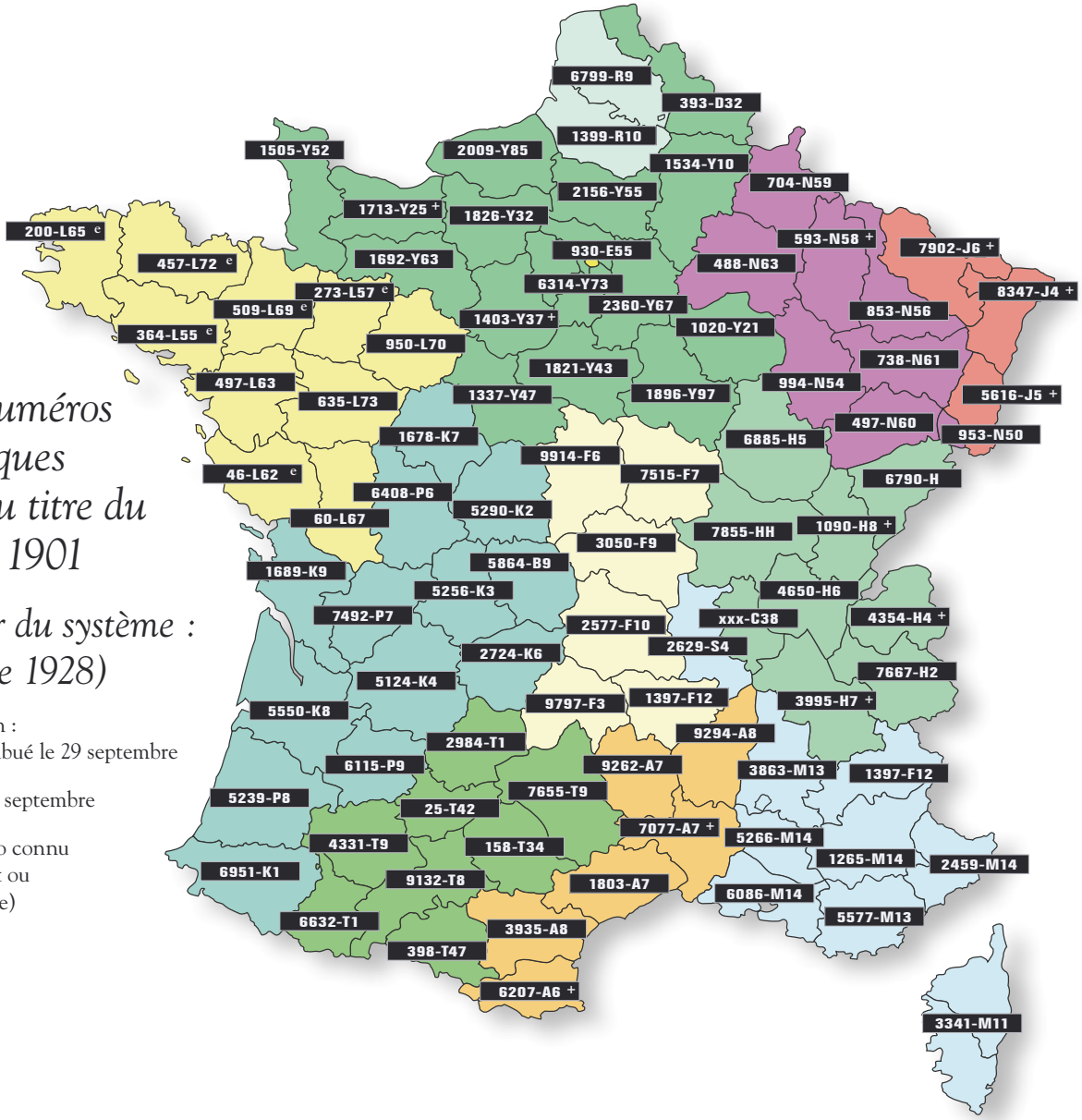
Derniers numéros minéralogiques attribués au titre du système de 1901

(dernier jour du système : 29 septembre 1928)

sans autre indication :
dernier numéro attribué le 29 septembre

e : estimation au 29 septembre

+ : plus haut numéro connu (attribué en août ou à la mi-septembre)



Une scène de tous les jours...
Immatriculation du département de Seine-et-Oise 1938

La période 1928-1950[20]

On a évoqué plus haut les caractéristiques générales qui avaient présidé à la naissance du système mis en place en 1928 pour répondre aux attentes que celui de 1901 n'avait pu satisfaire : format invariable, blocs pré-affectés.
Dans le détail[21], chaque département se vit assigner des blocs de deux lettres, en nombre variable (de 1 à 17, et 99 pour la Seine) suivant son importance et l'estimation du volume à venir de véhicules à immatriculer. Tous les bigrammes furent donc attribués, à l'exception des lettres doublées (AA, ..., ZZ) qui avaient été prises par le système de 1901 et des bigrammes utilisés ou dont l'utilisation avait été prévue en tant que représentatifs d'un pays, pour la circulation internationale – les ovales internationaux (GB, NL, PL, ...). Une seule interrogation subsiste, quant à l'omission de CU : sans doute pour faire du politiquement correct, puisque le code international CU pour la colonie néerlandaise de Curaçao ne fut fixé qu'en 1935.

Les blocs de deux lettres attribués suivaient à peu près systématiquement la progression alphabétique, à commencer par l'Ain avec les blocs AB à AE en finissant avec l'Yonne, de ZU à ZY. Le territoire de Belfort, érigé depuis 1922 au rang de département à part entière, figurait dans la liste entre l'Aveyron et les Bouches-du-Rhône et non pas en fin de classement.

Au niveau de la progression des numéros de série, on avait prévu dès le début des numéros à 4 chiffres. Un « indice numérique » représentatif d'un cinquième chiffre (comme une dizaine de milliers) figurait *derrière* le bloc de lettres, pour ne pas compliquer la lecture. Bien sûr, cet indice numérique ne figurait pas pour la première tranche de dix mille numéros, de 1 à 9 999. Quand les 9 indices numériques ajoutés à la suite d'un bloc avaient été utilisés, on avait déjà immatriculé 99 990 véhicules, on pouvait passer au bloc suivant.

Immatriculation du département du Rhône 1929

[20] *Le système de 1928 a fait l'objet d'un article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw in* Route Nostalgie *numéro 8 pp. 34-38, avec un développement particulier sur les séries spéciales démarrées pendant la guerre – remorques, tracteurs agricoles et vélomoteurs.*

[21] *30 avril 1928.* Circulaire interministérielle (Intérieur - Travaux Publics) aux préfets. Automobiles. Déclaration de mise en circulation. Immatriculation.

Le système de 1928

triculation à utiliser à partir du 1er octobre prochain, il conviendra d'observer rigoureusement la répartition indiquée dans le tableau ci-annexé donnant, par groupe de deux lettres accolées, les caractéristiques spéciales à chaque département. Ces diverses combinaisons de lettres devront être employées dans l'ordre où elles figurent sur le tableau. Chacune d'elles permet l'ouverture de dix séries de 9.999 numéros, les lettres caractéristiques pouvant être utilisées avec ou sans un indice numérique d'un seul chiffre. C'est ainsi que les lettres caractéristiques AB donnent naissance aux séries de numéros :

1 à 9.999 AB	1 à 9.999 AB 5
1 à 9.999 AB 1	1 à 9.999 AB 6
1 à 9.999 AB 2	1 à 9.999 AB 7
1 à 9.999 AB 3	1 à 9.999 AB 8
1 à 9.999 AB 4	1 à 9.999 AB 9

une progession unique

IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES.

LETTRES CARACTÉRISTIQUES AFFECTÉES, PAR GROUPES DE DEUX, À CHAQUE DÉPARTEMENT.

DÉPARTEMENTS.	COMBINAISONS ATTRIBUÉES.
Ain	AB, AC, AD, AE
Aisne	AE, AG, AH, AJ, AK, AM.
Allier	AN, AP, AQ.
Basses-Alpes	AR.
Hautes-Alpes	AS.
Ardèche	AT, AU.
Ardennes	AV, AX, AY.
Ariège	AZ.

des blocs pré-attribués

01 Série [AB ici] effectivement utilisée, avec n° actuel du département

59 Idem, série utilisée après la 2ème guerre

01 Série [AC ici] prévue, jamais attribuée

Séries non utilisées

Lettre doublée (déjà utilisée par le système de 1901)

AL Réservée – colonie

Ovale - Convention

BG 1909 BR 1926

	-A	-B	-C	-D	-E	-F	-G	-H	-J	-K	-L	-M	-N	-P	-O	-R	-S	-T	-U	-V	-X	-Y	-Z
A-		01	01	01	01	02	02	02	02	02	AL	02	03	03	03	04	05	07	07	08	08	08	09
B-	06		06	06	06	06	BG	06	06	06	06	06	10	10	10	BR	10	11	11	11	12	12	90
C-	13	13		13	13	13	13	CH	13	13	13	13	13	13	CO	13	CS	14	CU	14	14	14	15
D-	DA	16	16		16	16	17	17	17	DK	17	17	18	18	18	19	19	20	21	21	21	21	21
E-	22	22	22	23		23	24	24	24	25	25	25	25	25	EO	25	27	ET	27	27	27	27	27
F-	26	26	26	26	28		28	28	29	29	FL	29	30	30	30	30	31	31	31	31	31	32	32
G-	33	GB	33	33	33	33		33	33	33	33	33	33	34	34	GR	34	34	34	35	35	35	35
H-	36	36	36	37	37	37	37		37	38	38	38	38	38	38	39	39	39	40	40	41	41	41
J-	42	42	42	42	42	42	43	44		44	44	44	44	45	45	45	45	46	46	47	47	47	48
K-	49	49	49	49	49	50	50	50	51		51	51	51	51	52	52	53	53	54	54	54	54	54
L-	55	55	55	55	56	56	56	57	57	57		57	57	58	58	LR	60	LT	60	60	60	60	60
M-	MA	59	MC	59	59	59	59	59	59	59	59		59	59	59	59	59	59	59	59	61	61	61
N-	62	62	62	62	62	62	62	63	63	63	NL	64		64	64	64	65	66	66	67	67	67	67
P-	PA	68	68	68	PE	69	69	69	69	69	PL	69	69		69	PR	69	69	69	69	69	PY	69
Q-	70	70	70	71	71	71	71	71	72	72	72	72	73	73		74	74	74	77	77	77	77	77
R-	RA	75	RC	75	75	75	75	RH	75	75	75	75	75	75	75		75	75	75	75	75	75	75
S-	SA	75	75	75	SE	SF	75	75	75	75	75	SM	75	75	75	75		75	SU	75	75	75	75
T-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	TR	75		75	TU	75	75	75
U-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	US	75		75	75	75	75
V-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75		75	75	75
X-	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	79	79	79	80	80	80	80	80	80	81		81	81
Y-	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	82	82	83	83	83		83
Z-	84	84	84	84	85	85	85	86	86	86	87	87	87	87	88	88	88	88	89	89	89	89	

un système bien pensé, loin d'être saturé en 1950, au moment de la mise en place du système suivant.

Affolement et hystérie à Marseille le 9 octobre 1934 après l'assassinat d'Alexandre de Yougoslavie et du ministre français Louis Barthou. La Rolls-Royce était neuve Immatriculation du département des Bouches-du-Rhône 1934

Les autorités n'avaient pas prévu de réimmatriculer les véhicules issus du système de 1901, c'est la raison pour laquelle les blocs avec une lettre doublée avaient été omis, dans le but d'éviter toute confusion avec des immatriculations déjà distribuées. De fait, il n'y eut pas de réimmatriculation systématique jusqu'à la mise en place du système suivant, les préfectures se contentant de réimmatriculer un véhicule quand sa carte grise devait être modifiée, en particulier suite à modification, revente ou changement de département.

Le système de numérotation ne reçut pas d'adaptation pendant les 22 années de sa courte existence. Certains départements réservèrent quelques blocs pour des usages spécifiques, mais cet usage fut très limité[22]. En fait, moins d'un quart des blocs qui avaient été pré-attribués furent effectivement utilisés[23], et une dizaine d'années supplémentaires auraient pu être couvertes, y compris dans les cas les plus défavorables, s'agissant de départements pour lesquels la réservation de blocs effectuée en 1928 se serait révélée limitée face à la progression réelle du parc constatée dans les années 1950. En particulier, seuls 8 départements, dépassant la barre des 100 000 immatriculations, eurent l'occasion de mettre en service un ou plusieurs blocs, à la suite du bloc initial[24].

La disparition du système de 1928 n'est surtout pas à mettre sur le compte de l'épuisement des séries. La raison est ailleurs – c'est une victime tardive de la Seconde Guerre mondiale, on en verra la justification après l'exposé de la situation pendant cette période troublée.

La situation pendant la Seconde Guerre mondiale

Les Français ont eu la vie dure pendant la guerre, c'est un euphémisme, mais on ne peut pas porter les immatriculations au nombre des éléments – déjà trop nombreux – qui ont provoqué leur malheur. C'est plutôt au niveau des restrictions de circulation, des annulations de cartes grises (pour les modèles les plus anciens, dont la date de réception était antérieure à 1925) et en tout premier lieu du rationnement en carburant, que l'automobile a fait souffrir les Français. Si l'on met de côté la débâcle de 1940, le service de l'immatriculation n'a pas cessé, et les séries ouvertes en 1928 ont progressé, à vitesse très réduite bien sûr.

Quelle que soit la zone, entre les zones d'occupation militaire allemande (celle basée à Paris, pour la zone d'occupation principale, mais aussi celle de Bruxelles, pour l'occupation de la France du nord) et la zone non occupée jusqu'en novembre 1942, l'administration française était présente et a assuré sa part de travail en la matière. À l'opposé, dans les régions annexées de fait, il en était tout autrement, avec une situation suffisamment dramatique pour faire l'objet plus bas d'un développement complet.

C'est ainsi que différentes séries spéciales ont été créées, qui n'ont duré que le temps de la guerre. On commença très tôt, dès mai 1940, pour les véhicules des Belges qui avaient fuit leur pays devant l'invasion, et trouvé refuge en France[25]. Le volume d'immatriculations utilisées fut très limité, de l'ordre de la dizaine dans les départements desquels les Français fuirent à leur tour quelques semaines après, de quelques centaines dans les départements de la zone non occupée où les émigrés avaient trouvé un refuge sinon plus confortable, au moins plus sûr.

Il est un domaine où les autorités de Vichy peuvent avoir devancé le souhait de l'occupant, comme elles l'ont fait dans d'autres beaucoup plus critiques, c'est celui des immatriculations de vélo. Avec la pénurie d'essence, l'homme de la rue ne circulait plus en automobile, et tout vélo était devenu en quelques semaines un objet très convoité, dont le prix avait atteint le niveau du salaire mensuel d'un employé. Le nombre des vols avait grimpé en flèche, et la décision d'immatriculer les vélos peut avoir été prise comme une mesure d'ordre public, pour circonscrire le fléau autant que possible et laisser les Français aller au travail ou au ravitaillement sans trop de mal... Mais le contrôle de leur propriétaire, rendu dès lors possible, se trouva vite faciliter la répression, pour le profit des autorités d'occupation, puisque les exemples ne manquent pas d'arrestations de résistants ou de juifs, à la suite d'un contrôle de plaque de vélo.

Quoi qu'il en soit, les départements, l'un après l'autre, instituèrent à partir de novembre 1940

[22] *Il s'agit en particulier des départements ayant réservé des séries complètes pour organiser une gestion séparée des immatriculations attribuées aux véhicules des touristes étrangers originaires des pays non signataires des conventions sur la circulation internationale de 1909 et 1926. En effet, jusqu'à la création de la série TT en 1933, ces véhicules étaient réimmatriculés dans la série normale à leur arrivée en France. Comme le premier de ces pays était les États-Unis, dont les ressortissants débarquaient par milliers par les ports de la Manche, on ne s'étonnera pas d'y compter la Seine-Inférieure (bloc XB) et la Manche (série KF1).*

[23] *L'article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw* (idem note 20) *présente une carte de France éclairante à ce sujet, avec les plus hauts numéros attribués à la veille de la disparition du système, pour chaque département.*

[24] *Dans l'ordre décroissant : Seine, Seine-et-Oise, Nord, Bouches-du-Rhône, Rhône, Gironde, Seine-Inférieure, Pas-de-Calais.*

[25] *30 mai 1940.* Circulaire du ministre des Travaux Publics et des Transports aux préfets. Immatriculation provisoire des véhicules des étrangers réfugiés en France. *Son texte n'a pas été publié après la guerre, mais les registres versés aux archives de trois départements au moins – Aveyron, Seine-et-Oise, Haute-Vienne – conservent la mémoire du format retenu pour les immatriculations et de la période pendant laquelle elles ont été émises.*

l'immatriculation des vélos, bien sûr en parallèle à l'émission de leurs cartes grises[26]... On a ainsi immatriculé à la hâte, en l'espace de trois ou quatre mois, quelques millions de vélos, un effort gigantesque, dont on ne connaît rien aujourd'hui de la logistique sous-jacente, quant à la mise à contribution des mairies, l'enregistrement et le traitement des demandes, la diffusion des cartes grises. On a immatriculé à Paris environ 1,5 million de vélos de 1941 à 1944, juste un peu plus que d'automobiles entre 1928 et 1950 ! On peut s'en douter, les immatriculations de vélo furent rapidement supprimées à la Libération.

On avait choisi pour les plaques de vélo un format identique à celui utilisé pour les motos, en prenant la précaution de les faire de couleur jaune – les poètes disaient jonquille – au lieu du noir en vigueur pour la série normale[27]. Cela valait mieux, puisque les vélos ont utilisé les mêmes séquences que celles mises en place pour la série normale, cette situation créant autant de doublons que d'immatriculations attribuées, rapprochant des objets sans aucun rapport, ce qui n'est pas le propre d'une immatriculation...

Enfin, l'histoire de Vichy enseigne que les Chantiers de la Jeunesse ont été créés en juillet 1940 pour accueillir les jeunes hommes en âge d'être incorporés, mais qui n'avaient pu l'être à la suite de la défaite, les encadrer et essayer de leur inculquer les valeurs morales du régime. Le parc automobile des Chantiers provenait bien sûr de celui de l'armée française, ou de ce qu'il en restait après les destructions de guerre, les réquisitions allemandes et la formation de l'armée d'armistice conservée en zone non occupée. On formalisa tardivement – en janvier 1942 – l'appartenance d'un véhicule aux Chantiers, avec la mise en place d'une série spéciale[28], gérée à l'échelon national par la préfecture de Clermont-Ferrand et caractérisée par le suffixe CJ. Les Chantiers ont disparu à la mi-1944, la série est sans doute la plus éphémère de toutes celles ayant jamais existé dans notre pays.

Série des véhicules des réfugiés étrangers
1940 - 1944 – Vendée

Série des vélos
1941 - 1944 – Loiret

Série CJ – Chantiers de la Jeunesse
1942 - 1944

Faire le ménage

À la fin de la guerre, et juste après, le parc automobile civil français se trouvait bien sûr dans une situation difficile vis-à-vis de sa consistance. Dans un sens, réquisitions civiles et militaires françaises, réquisitions allemandes, sans compter les destructions de guerre l'avaient notablement réduit de sa substance. Dans l'autre, prises à l'ennemi après 1944, et surtout achats auprès des « surplus » de l'armée américaine effectués

[26] *Le texte ministériel autorisant les préfets à déployer des immatriculations de vélo dans leur département – il semble que cette décision ait été laissée à leur initiative – n'a pas été retrouvé. A l'opposé, on connaît les détails de sa mise en œuvre, par l'analyse de ce qui avait été arrêté dans le département de la Seine, ou de ceux concernant les procédures de suivi, par celle des dispositions prises en Seine-et-Oise, par exemple.*

[27] *9 novembre 1940.* Arrêté du préfet de police. Modalités précises de […] l'immatriculation des cycles avec ou sans moteur auxiliaire.

[28] *8 janvier 1942. Note dactylographiée du secrétaire d'État aux Communications au préfet du Puy-de-Dôme.* Immatriculation des véhicules automobiles des Chantiers de la Jeunesse.

Profitons des premiers congés payés !
Immatriculation des Alpes-Maritimes 1937

par des civils avaient pu le remonter, dans une mesure assez réduite, mais surtout sans qu'on pense toujours à immatriculer sérieusement ces nouveaux véhicules.

Du côté des préfectures, le paysage devait manquer de visibilité, d'autant plus que, suite aux réquisitions françaises, la situation de très nombreux véhicules, entre propriétaire privé, administration civile, armée, et aussi entre location à l'État ou achat, n'était pas claire. On verra juste après que c'est cette même situation qui a motivé la création des immatriculations administratives en 1948, et la refonte complète des immatriculations militaires en 1949.

Pour la série normale, il semble bien que l'on ait voulu initialement assainir la situation sans procéder à la mise en place d'un nouveau système ; on trouve à la place, dans les textes législatifs de l'époque, mention d'une « revalidation des cartes grises », assortie d'un « impôt spécial », pour financer l'opération et aussi la reconstruction.
Sans doute jugé insuffisamment radical pour jeter les bases d'un redémarrage sous contrôle, ce traitement plus léger ne fut pas mis en œuvre. Ne demandant guère plus de travail à l'administration qu'une revalidation générale des cartes grises, il était nettement plus intéressant de mettre en place un nouveau système, ce qui fut fait le 1er avril 1950, cette fois avec la perspective de réimmatriculer tous les véhicules sous un délai donné (fixé par la suite à juillet 1955).
Le système initialisé en 1928 était rationnel, la structure de ses immatriculations, très simple. Supprimé juste après une des périodes les plus troublées de l'histoire française, alors que l'on n'avait pas épuisé le quart de ses réserves, on ne se trompe pas en disant que c'est une victime de la guerre.

Faire sa place au soleil...
Immatriculation du département de l'Ain 1937

Les séries spéciales de la période 1928-1950

On a examiné dans le paragraphe consacré à la guerre les séries spéciales qui n'ont pas duré plus que la période de conflit. Il reste à parler de celles, fort nombreuses, qui sont apparues au cours de la vie du système, dont

l'usage s'est pérennisé, même pour celles créées pendant la guerre.

C'est d'abord en 1933 que l'on porta remède à un problème ouvert depuis la veille de la Première Guerre mondiale au moins : **l'immatriculation des véhicules étrangers non taxés en France,** qu'ils soient importés temporairement à l'occasion de vacances, achetés pour être exportés à l'issue d'un séjour touristique, ou encore dont les propriétaires jouissaient d'une exonération au titre de leur statut personnel, les diplomates.
Jusqu'alors, le problème n'avait pas reçu de traitement satisfaisant. Si l'on exclut les véhicules des touristes étrangers originaires des pays signataires des conventions internationales de 1909 et 1926, qui étaient temporairement importés sous couvert de l'immatriculation d'origine, tous les autres véhicules circulaient sous couvert d'une carte grise et d'une immatriculation normale françaises. Cela, alors qu'aucun véhicule n'avait acquitté de droits douaniers ou de taxe intérieure – situation normale – et pouvait être revendu sur le marché français sans les acquitter au final – situation de fraude.

Véhicule ré-équipé d'un gazogène et circulant sous couvert d'une immatriculation W garage en attendant la reconfection de la carte grise. Immatriculation du département du Rhône 1938, plaque garage W 11 de l'arrondissement minérologique de Lyon

En octobre 1933, la série TT (pour transit temporaire) fut créée[29], pour munir les véhicules concernés d'une carte grise spéciale et surtout des plaques rouges qui sont depuis son signe distinctif fort, en accompagnement du TT. Abandon de la carte grise normale, contrôles de police facilités par l'aspect des plaques, tels étaient les bénéfices à retirer de la création de la nouvelle série TT, dans la perspective d'éradiquer la fraude, fort préoccupante pour les autorités de l'époque[30].

À Fontenay-sous-Bois, 1932
Immatriculation du département de la Seine 1928

La mise en place de la série TT vint à point pour s'appliquer telle quelle aux zones franches de l'Ain (pays de Gex) et de la Haute-Savoie. En effet, après une période d'atermoiements qui avait duré dix ans, la France avait été obligée de rétablir ces deux zones, supprimées au début de la guerre, en consentant à l'exemption des droits de douane pour les véhicules de marques étrangères importés par leurs résidents. Le risque étant le même que pour les véhicules hors taxes possédés par des étrangers, la décision fut prise d'immatriculer ces véhicules dans la série TT[31] au premier jour du rétablissement – 1er janvier 1934, avec usage des suffixes Q et W, qui n'avaient pas été affectés au lancement de la série TT en octobre 1933.

Les véhicules diplomatiques, concernés au premier chef par les dispositions sur le statut hors taxes, circulèrent dès lors sous couvert d'une immatriculation TT. Malheureusement, la

[29] *10 octobre 1933.* Circulaire du ministre des Travaux Publics aux préfets. Automobiles. Facilités spéciales accordées à certains touristes débarquant dans les ports français. Immatriculation des voitures étrangères (Cartes T.T.). Instructions.

[30] *Fort préoccupante si l'on en juge par les 5 circulaires prises dans ce domaine entre 1933 et 1942, chacune venant exposer qu'une situation potentiellement génératrice de fraude avait été identifiée, et les mesures prises pour empêcher celle-ci.*

[31] *9 décembre 1933.* Circulaire du ministre des Travaux Publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures étrangères (Cartes T.T.). Instructions complémentaires.

spécificité de la série et la couleur des plaques attiraient plus de contrôles de police que nécessaire, s'agissant de diplomates, de sorte que dès 1936, la France créait sa première série diplomatique, caractérisée par un préfixe CD bien apparent et la couleur jaune de ses plaques[32].
Comme cette série CD ne s'appliquait qu'aux véhicules bénéficiant d'un statut hors taxes, la Troisième République créa au début de 1940 une série spéciale pour les véhicules diplomatiques n'en bénéficiant pas (généralement, parce qu'ayant été achetés d'occasion sur le marché intérieur), mais c'est l'état français qui la déploya à partir de la fin de 1940, au profit des ambassades repliées à Vichy.

On a évoqué un peu plus haut l'impact des restrictions nées de la guerre sur l'ensemble du parc automobile et sur les conditions de circulation. Au niveau individuel du véhicule, les autorités de Vichy s'attachèrent en permanence à complexifier, pour mieux contrôler et restreindre le marché, les procédures de réception des modèles, les conditions d'achat, de détention et de revente des véhicules. Dans cette démarche, elles étendirent à des catégories jusque-là non immatriculées, l'obligation de réception et d'immatriculation.
Les remorques de plus d'une tonne en charge et les tracteurs agricoles se retrouvèrent immatriculés à partir de la fin 1941[33], les vélomoteurs (caractérisés par une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm³), à partir de la mi-1943[34], chaque catégorie disposant dès lors de blocs réservés parmi ceux attribués en 1928 à chaque département.

Une Simca 5 toute neuve ! Immatriculation du département de la Seine 1938

Il semble que l'immatriculation des vélomoteurs ait été peu appliquée dans l'immédiate après-guerre, si l'on en juge par les instructions faites aux préfectures pour continuer à le faire[35]. Quoi qu'il en soit, l'immatriculation de ces trois catégories de véhicules perdura, leurs séries étant purement et simplement incorporées à la série normale – c'est-à-dire cette fois sans bénéfice de tranches réservées – lors du passage au nouveau système de 1950.

Les immatriculations militaires sont bien sûr un sujet passionnant quand elles se rapportent à une période de conflit, ce sont également celles sur lesquelles une connaissance consolidée est la plus difficile à présenter.

La série militaire mise en place en 1923 arriva à saturation en 1938, on étendit les plages d'immatriculation par adjonction d'une lettre caractéristique, normalement placée avant le drapeau tricolore. Environ 300 000 véhicules civils furent réquisitionnés dans les derniers mois de 1939, auxquels on affecta à la suite de leur militarisation un numéro d'ordre national, avec ajout d'une lettre caractéristique pour apporter l'indication de la région militaire de rattachement.
Après la défaite, de nombreux véhicules se retrouveront soustraits des réquisitions allemandes grâce au service de Camouflage du Matériel, qui créera pour eux de fausses immatriculations civiles – identiques à celles originaires de la Seine – en utilisant l'indice numérique placé derrière le bloc de lettres non pas comme un indicatif des dizaines de milliers, mais du fabricant du véhicule.
Le paysage des immatriculations dans les

[32] *17 août 1936.* Circulaire du ministre des Travaux Publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures du Corps Diplomatique.
[33] *17 novembre 1941.* Circulaire du secrétaire d'État aux Communications aux préfets (tous départements). Immatriculation des véhicules remorqués et des tracteurs agricoles.
[34] *13 septembre 1943.* Circulaire du ministre secrétaire d'État de la Production industrielle et des Communications. Code de la Route.[…]1° Procédure d'immatriculation des vélomoteurs.[…].
[35] *24 août 1948.* Circulaire du ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, relative à l'immatriculation des vélomoteurs.

Rallye Paris-Cannes, avril 1946 – à gauche : immatriculation du département de la Seine 1938 – à droite : immatriculation du département de la Seine 1931

maquis, les réseaux de Résistants, les Forces françaises de l'Intérieur est très peu connu. On en a une indication au travers d'une remontrance du ministre de l'Intérieur au préfet de police[36], en juillet 1945, qui dénonçait le désordre qui régnait à Paris, en rapportant l'usage irrégulier des préfixes MNPDGR, CRF, GP, PP. On dispose aussi de la liste complète des véhicules dont un maquis s'était trouvé doté, à la suite de prises à l'ennemi ou de réquisitions faites auprès de collaborateurs, qui montre à l'opposé que toutes les automobiles françaises avait conservé leur immatriculation civile d'origine.

La dernière péripétie que vécut le parc militaire français au terme de 5 années de malheur fut bien sûr l'arrivée des troupes alliées, qui se dessaisirent après la victoire de nombre de véhicules au titre de l'aide d'après-guerre. L'armée se retrouvait alors avec des véhicules de provenance, de construction et d'usage multiples, qu'il était obligatoire de classifier et de répertorier, pour en permettre la gestion opérationnelle. L'État-Major mit en place en 1948 un très important programme[37] destiné à ficher – le vocable fiche mécanographique est toujours d'usage – tous les véhicules selon des critères multiples, dont la liste représentait plus de 20 pages du Bulletin Officiel des Armées.
Et, au printemps de 1949, l'armée entamait la complète réimmatriculation de son parc, en sélectionnant les plus pertinents des critères des fiches mécanographiques (armée d'appartenance, nature du véhicule, charge utile des camions, ...) pour former l'immatriculation en elle-même[38]. C'est en particulier avec la série militaire de 1949 que sont apparus les symboles d'armées que nous connaissons encore aujourd'hui en tête de l'immatriculation, comme l'ancre de marine ou la grenade de la gendarmerie.
Enfin, le printemps de 1948 voyait le lancement de la dernière des grandes séries spéciales françaises, celle créée pour **les véhicules civils appartenant à l'État.** Jusqu'avant la guerre, l'État avait prôné de ne pas possé-

[36] *2 juillet 1945. Note dactylographiée du ministre de l'Intérieur au préfet de police.* Réglementation de la circulation automobile.
[37] *Direction centrale du Matériel ; Bureau « autochars ».* Instruction provisoire N° 12171 D.C.M. / X. du 19 mars 1948 sur la gestion du matériel automobile ressortissant au service du matériel.
[38] *Direction centrale du Matériel ; Bureau « autochars ».* Instruction interministérielle N° 5005-D. N. / E. M. P. du 27 avril 1949 relative à l'immatriculation des véhicules automobiles dépendant du ministère de la défense nationale […].

Les plaques militaires françaises

Série militaire utilisée
jusqu'en 1949 – numéro à 5 chiffres

Série militaire 1949 - 1960 – numéro à 6 chiffres
(insigne de la gendarmerie)

Série militaire utilisée 1960 - 1989
numéro à 7 chiffres (insigne de l'Armée de l'Air)

Série militaire 1989 - 2009 – numéro à 8 chiffres
(insigne de l'Armée de Terre)

La série militaire est de loin la plus stable dans notre pays. Depuis sa création au cours de la Première Guerre mondiale, ses plaques ont toujours porté un bandeau tricolore à gauche de l'immatriculation, dont la structure est uniquement faite de chiffres. Les diverses réformes qui se sont succédées n'ont consisté qu'à augmenter le nombre de chiffres, passé de 5 à 6, puis 7 et enfin 8 aujourd'hui.

Les raffinements ainsi rendus possibles ont permis successivement de dénoter l'armée d'appartenance et la catégorie du véhicule, puis son année de mise en service, et de préciser s'il est éventuellement issu d'une reconstruction sur la base d'un véhicule plus ancien. L'insigne de l'armée ou du service centralisé d'appartenance est souvent présent depuis 1949, seul ou en complément du drapeau national.

Elle fait partie des séries qui ne survivront pas à la mise en place du SIV.

Citons aussi deux séries non miliaires à proprement parler, mais qui sont apparentées :

Série des véhicules civils des Forces militaires
françaises stationnées en Allemagne – hors SIV

Série des véhicules civils des Forces militaires
françaises stationnées à Berlin – périmée

der de véhicules de tourisme, craignant les abus et préférant payer des indemnités à ses fonctionnaires, s'ils utilisaient leur véhicule personnel pour les besoins du service.
Les réquisitions civiles de la période de guerre avaient complètement changé la donne, et l'opinion publique s'était émue dans l'immédiate après-guerre d'un parc pléthorique, pas forcément adapté, le statut exact de nombre de véhicules n'étant pas connu. Il convenait de faire le ménage. Là encore, la décision d'immatriculer dans une série spéciale (avec le suffixe D pour Domaines)[39] fut prise, pour reprendre le sujet par le commencement, à savoir qui possède quoi et bien sûr maîtriser le nombre de véhicules investis.

Le cas spécifique de l'Alsace et de la Lorraine (partie 2)

Contrevenant en cela aux termes de l'armistice signé le 22 juin 1940 qui ne contenait aucune disposition dans ce sens, l'Allemagne réalisa purement et simplement l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine, en rétablissant la frontière et les divisions territoriales d'avant la Première Guerre mondiale. Le Grand Reich mettait en application la ligne de conduite de son chef, qui n'avait jamais voulu reconnaître le traité de Versailles. L'administration allemande fut installée au milieu de l'été 1940, commençant sans attendre un programme de germanisation accélérée. L'Alsace fut incorporée au *Gau* de Baden pour former le *Gau* Baden-Elsaß, qui prit Strasbourg comme chef-lieu, la Lorraine au *Gau* de Sarre-Palatinat (Saarpflaz) pour former celui de Westmark, dont Sarrebruck devint le chef-lieu.

Au niveau des immatriculations[40], les *Kreise* alsaciens prirent le chiffre romain IV déjà utilisé pour Baden, mais avec le raffinement inédit qu'une lettre à sa suite indiquait le *Kreis* ou un groupement de *Kreise*, comme IV T pour les *Kreise* de Mulhouse, Thann et Altkirch. La Lorraine bénéficia du code Wm attribué globalement à la Westmark[41], l'information du *Kreis* de provenance n'étant cette fois incluse dans l'immatriculation que parce que les numéros de série étaient affectés aux *Kreise* par tranches complètes, comme c'était l'usage avant 1919.

Au titre du programme de germanisation mentionné plus haut, les Allemands réalisèrent la réimmatriculation des automobiles françaises. Sans doute le volume des automobiles concernées fut-il limité – les Alsaciens et les Mosellans avaient été nombreux à se réfugier dans le sud-ouest de la France dès le début de la guerre. Le cas est attesté d'une automobile déjà immatriculée à Strasbourg avant la guerre, et réimmatriculée en 1941 dans la série IV ST pour Strasbourg, en même temps que son propriétaire voyait son prénom et le nom de sa rue germanisés.

L'administration française fut rétablie dans la région à l'hiver 1944 à mesure de l'avance des armées alliées et le peu de véhicules rescapés de cette époque (les Allemands en avaient aussi réquisitionnés pour fuir à l'approche de leur défaite, qui furent détruits comme pendant l'exode de 1940), repris dans les séries françaises.

Une brève conclusion sur la période 1928-1950

L'analyse du système mis en place en 1928 pour la série normale ne présente guère d'intérêt, même si elle montre qu'il avait été bien pensé ; ses évolutions ont été limitées et n'ont guère eu de pittoresque, il était né à terme.

Pour ce qui concerne les séries spéciales, on peut dire que la période 1901-1928 avait été caractérisée par la création de séries certes obligatoires à la promotion et à la diffusion d'un moyen de transport nouveau – immatriculations

[39] *30 avril 1948.* Circulaire du ministre des Travaux Publics et des Transports aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et aux chefs de service, relative à des instructions pour l'application du décret n° 47-1959 du 9 octobre 1947 *[sur les parcs automobiles des administrations publiques civiles].*
[40] *Cf. Andreas Herzfeld, op. cit., p. 172.*
[41] *Ibid., p. 171.*

Les principales séries d'après 1928

Série normale
Eure-et-Loir – 1930

Série normale
Seine - 1949

Série militaire utilisée
jusqu'en 1949
numéro à 5 chiffres

Série diplomatique
1936-1954 – Paris début
des années 1950

Série temporaire
TT 1933-1954
Cherbourg 1936

Série militaire
1949-1960 –
numéro à 6 chiffres

Série administrative
initiale – 1948

Série des vélomoteurs
1943-1950
Finistère 1948

Série des tracteurs
agricoles 1941-1950
Indre-et-Loire 1946

Série des véhicules
des réfugiés étrangers
1940-1944 – Vendée

Série des vélos
1941-1944
Loiret

Série Chantiers
de la Jeunesse
1942-1944

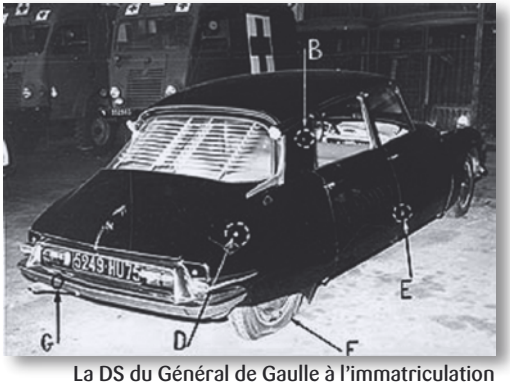
garage, immatriculations provisoires, mais quelque peu « utilitaires ». À l'opposé, c'est pendant la période 1928-1950 que la France finit de se doter, en lançant les séries spéciales quasiment obligatoires dans tout pays : temporaires, diplomatiques, administratives. Toutes existent encore aujourd'hui, certaines sous une forme très similaire à celle de l'époque, comme les TT et les CD. Le record de longévité revient bien sûr aux immatriculations des zones franches de l'Ain et de la Haute-Savoie, toujours en TTQ et TTW après 75 ans d'existence !

Enfin, l'examen de la situation pendant la guerre est passionnant, autant pour les péripéties qui en ont directement découlé – séries civiles de circonstance, séries militaires – que pour l'impact qu'elle a eu sur la vie des immatriculations, puisqu'elle est la cause directe de la création des séries majeures de 1948, 1949, 1950.

La période 1950-2009[42]

Le Président Vincent Auriol et la Talgot-Lago de l'Élysée
Immatriculation du département de la Seine 1950

Mis en place le 1er avril 1950, le nouveau système[43] se caractérisait d'abord par un principe jusque-là inutilisé : la progression globale des numéros d'immatriculation n'était plus uniquement assurée par une progression numérique, elle faisait aussi appel à une progression alphabétique, qui devait employer une, puis deux lettres de série.



La DS du Général de Gaulle à l'immatriculation pourtant banalisée, après l'attentat du Petit-Clamart.
Immatriculation du département de la Seine 1959

Que la progression passe de 999 Z à 1 AA, puis de 999 AA à 1 AB semble parfaitement évident avec le recul, mais le concept était nouveau.

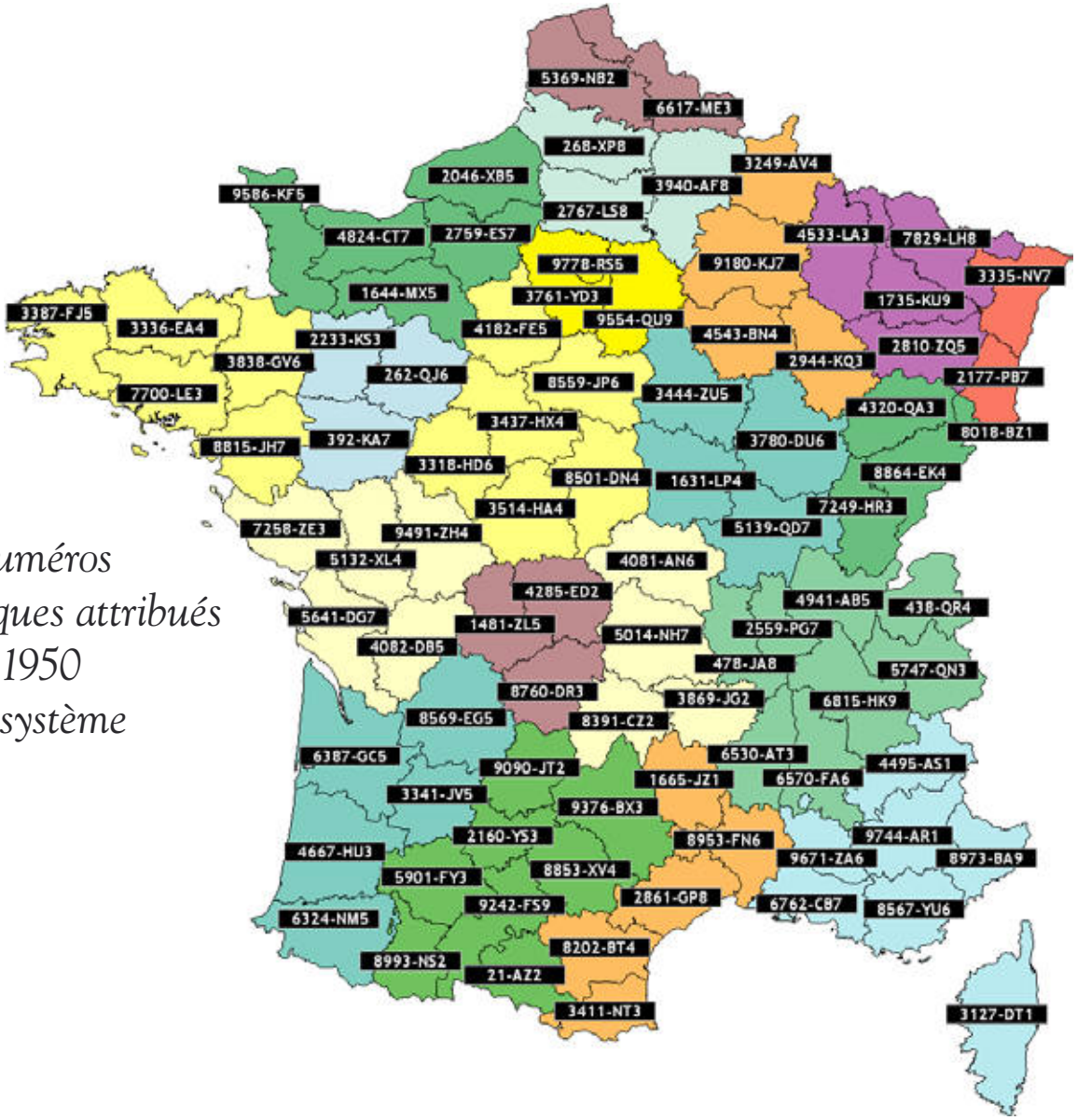
La progression numérique était assurée au moyen d'un numéro de série à 3 chiffres. Parce que l'on pensait déjà à l'épuisement du système, la Seine fut dotée dès le premier jour de numéros à 4 chiffres, cette disposition étant étendue en novembre 1950 aux 6 départements ayant dépassé le cap des 150 000 immatriculations entre 1928 et 1950. En 1954, on abaissa ce seuil à 100 000, au profit de deux autres départements, le Pas-de-Calais et la Seine-Inférieure.

Mais l'élément le plus original, c'était l'identification directe du département au moyen d'un code numérique, tiré d'une liste qui n'avait que quelques années d'existence, au sein du Code géographique national. Lancé dès 1941 sous une forme pilote par le Service national des Statistiques, repris par l'INSEE à sa création en 1946, le code sert depuis à recenser les communes, en leur affectant une immatriculation qui commence avec le numéro du département, le même que celui de nos plaques.

C'est donc le Code géographique national qui a rétrogradé le territoire de Belfort à la place 90,

[42] *Pour ce qui concerne la série normale, on pourra encore se référer à l'article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw in* Route Nostalgie *n° 9, pp. 34-39, qui comporte en particulier une iconographie très complète.*

[43] Circulaire du 11 mars 1950 du ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme aux préfets, relative à l'immatriculation des véhicules automobiles et à la délivrance de cartes grise d'un nouveau modèle.



Derniers numéros minéralogiques attribués le 31 mars 1950 au titre du système de 1928

en le privant du 13 porte-bonheur qu'il aurait tiré si on l'avait laissé en tête du peloton des B. C'est surtout de sa faute s'il y a autant de crispations aujourd'hui à l'annonce de leur suppression sur les plaques, puisque c'est le code qui a forgé ces éléments identitaires aussi forts que très récents sur l'échelle de l'histoire !

Si le code officiel a toujours prévu pour l'ensemble des départements des numéros à deux chiffres, les créateurs du système de 1950 avaient pensé faire une économie – saugrenue – en omettant le 0 des 9 premiers départements. Il fallut attendre une bonne année pour se rendre compte de ce que certaines immatriculations à émettre dans le futur auraient été déjà attribuées soit au titre du système de 1901, soit surtout à celui du système de 1928, ce qui était plus problématique ! Tout rentra dans l'ordre en août 1951, avec la mise en place effective des codes 01 à 09, mais le mal était fait, puisqu'on ne chercha pas à réimmatriculer les véhicules déjà en « faute »...
On a expliqué plus haut que le système de 1950 avait permis la réimmatriculation du parc français. Indépendamment de l'immatriculation des véhicules neufs, toute opération conduisant au changement de la carte grise d'un véhicule déjà immatriculé – déménagement, revente, modification – donna bien sûr lieu à sa réimmatriculation dans la nouvelle série. Cependant, l'objectif ambitieux de la réimmatriculation systématique obligeait à migrer tout véhicule vers le nouveau système, même si aucune opération d'une telle nature n'était prévue, ce qui fut fait en plusieurs étapes.

On commença par les véhicules commerciaux légers, pour finir par les véhicules privés : les propriétaires furent invités à procéder au changement de carte grise, pour se conformer au nouveau système au plus tard le : 1er janvier 1951 (véhicules de charge totale comprise entre 1 et 2 tonnes) – 1er juin 1951 (véhicules de charge totale supérieure à 2 tonnes, autocars et autobus, tracteurs) – 1er juin 1955, reporté au 1er juillet 1955 (tous les autres véhicules). En fait, la date du 1er juillet 1955 ne fit pas l'objet d'un autre report, mais ne fut pas respectée non plus, puisqu'on trouve dans les registres trace de réimmatriculations jusque dans les années 1960, marginales sans doute mais réelles.

Une seule vraie réforme en soixante ans : le passage à trois lettres

Bien pensé, apte à évoluer selon chaque angle sous lequel on est venu le prendre – épuisement des blocs de deux lettres, création de nouveaux départements, le système de 1950 ne rend les armes que sur ordre, et surtout pas parce qu'il est proche de la saturation.

La première véritable évolution fut la prise en compte du redécoupage administratif de la région parisienne, qui se traduisit par la mise en place des immatriculations[44] dans les départements nouvellement créés – avec les codes 91 à 95, de la mi-1965 au début de 1967. Porter de façon directe l'indication du département présentait l'important avantage de pouvoir en gérer de nouveaux sans remettre en cause l'existant, ce qu'il aurait été par exemple impossible de faire avec le système de 1928 et ses blocs tous pré-affectés.

Des 99 codes auxquels une information purement numérique donnait naturellement accès, on passait à un nombre à peu près illimité si l'on s'autorisait à y incorporer un élément alphabétique, étape qui fut franchie en 1976 pour prendre en compte le découpage de la Corse en deux nouveaux départements, quand le 20 laissa la place[45] aux 2A et 2B. Les Parisiens réfractaires au SIV n'auraient sans doute pas renâclé à passer à 7A...

Au niveau des numéros de série, c'est la nécessité de fournir toujours plus de nouvelles immatriculations qui conduisit à autoriser l'uti-

[44] *30 mars 1965.* Arrêté interministériel du ministre des Affaires économiques, du ministre des Travaux Publics et des Transports et du ministre de l'Intérieur. Modification et complément de la codification départementale utilisable pour l'immatriculation des véhicules.

[45] *30 janvier 1976.* Arrêté interministériel du ministre de l'Intérieur, du ministre de l'Économie et des Finances et du ministre de l'Équipement. Modification de la codification départementale utilisable pour l'immatriculation des véhicules.

Les plaques diplomatiques françaises

Série diplomatique 1936-1954
Paris début des années 1950

Série diplomatique
depuis 1965

Série diplomatique – depuis 1965
organisations internationales (E.S.A.)

Série diplomatique – depuis 1966
personnels techniques d'ambassade

Série diplomatique 1954-1965
Seine début des années 1960

Série diplomatique – depuis 1965
véhicule de l'ambassadeur

Série diplomatique – depuis 1966
personnels consulaires

Série diplomatique – depuis 1965 - délégués auprès
d'une organisation internationale (O.C.D.E.)

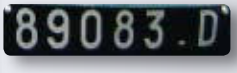
Série diplomatique – depuis 1965 - véhicule acheté
sur le marché intérieur mais bénéficiant de
l'exemption fiscale

Lancée en 1936, la série diplomatique a été initialement calquée sur la série temporaire, en employant en particulier les codes de « ports » spécifiés pour celle-ci, avec la lettre X attribuée à Paris, et le Z pris pour Vichy. Elle a été refondue de la même manière en 1954 (mise en place de la départementalisation), avant d'être encore complètement transformée en 1965 et 1966.

Un système aussi complexe que très complet indique aujourd'hui le statut diplomatique précis du propriétaire, son pays ou son organisation internationale de rattachement – les deux dans le cas d'un délégué auprès d'une organisation internationale importante, le département d'attache pour les consulats de province. Le statut fiscal du véhicule n'est pas non plus oublié, entre exemption fiscale et douanière (cas le plus courant), exemption fiscale seule (des droits de « carte grise » et de « vignette »), et pas d'exemption (s'agissant en général d'un diplomate de nationalité française en poste en France).

C'est sa complexité bien nécessaire en la matière qui sauve la série diplomatique : elle sera absorbée par le SIV mais conservera in extenso *les formats en usage aujourd'hui !*

Les plaques administratives françaises



Série administrative initiale
– 1948

Série administrative
– refonte de 1992

Série administrative – adjonction d'un
suffixe (à partir de la fin des années 1950)

Série administrative
– sous-série zonale introduite en 2005

Il a fallu attendre l'immédiate après-guerre pour que l' État ressente la nécessité d'immatriculer ses véhicules civils dans une série séparée, ce qui fut entrepris à partir du début de 1948. Jusqu'à sa refonte complète en 1992, la série avait peu évolué, se contentant de prendre un suffixe pour distinguer le parc de la police, et celui des administrations centrales, des autres parcs administratifs.

Depuis 1992, le code du département d'attache du véhicule figure en tête de l'immatriculation, avec une lettre – D, R, N, E – indiquant le périmètre normal de circulation – départemental, régional, national, autorisée à l'étranger. La circulation en dehors du périmètre habituellement autorisé se fait sous dérogation temporaire.

Enfin, sont apparues en 2005 des immatriculations « Direction de zone » qui autorisent le partage de matériels spéciaux (généralement montés sur remorques), en ne préjugeant pas de l'entité de la police nationale qui peut en être allocataire à un moment donné.

Il est prévu que la série SIV normale – c'est-à-dire sans codification spéciale – absorbe la série administrative.

lisation de numéros de série à 4 chiffres dans tous les départements, à partir de 1965. Cette possibilité fut employée en premier par la Haute-Garonne à compter du bloc QF, et les préfectures reçurent comme instruction de la mettre en œuvre au plus tard en conjonction avec le passage au bloc QA. Les départements peu peuplés, qui pouvaient estimer ne jamais devoir atteindre ce niveau, franchirent cette étape de leur propre initiative, cette période de migration s'étant étendue sur une quinzaine d'années, pour prendre fin en 1989 avec la Lozère.

Le volume des immatriculations parisiennes n'arrivant pas à être contenu, même avec des numéros à quatre chiffres, c'est au niveau des blocs de lettres qu'il fallait travailler, la lisibilité de numéros à 5 chiffres représentant un problème insoluble depuis plus de 80 ans dans notre pays. Au début de 1972, ce qui a constitué à coup sûr la plus importante évolution du système de 1950 était décidé[46] : la prolongation du système, à la suite de la structure 4 chiffres – 2 lettres, résidait dans le format 3 chiffres – 3 lettres. Paris mit en œuvre cet aménagement en mars 1974 quand le 9999 ZZ 75 fut atteint, suivi depuis en métropole par 26 départements, le dernier à tout jamais étant le Gard[47], à l'été 2008.

L'encadrement réglementaire imposé aux préfectures leur laissait peu de latitude en matière d'application, on vient de voir que la réglementation avait même arrêté pour elles le critère d'émission de numéros de série à 4 chiffres. C'est en matière d'omission de blocs de lettres que les départements purent démontrer une belle autonomie, associée même à un peu d'arbitraire, puisque rien n'était imposé en la matière – à part les blocs réservés comme CD, D, TT – et que chaque département eut sa propre « sensibilité ». Si l'on exclut les SS et SA oubliés pour ne pas rappeler de pénibles souvenirs, c'est généralement dans le but de pourchasser la vulgarité où qu'elle puisse se nicher que l'on a par exemple omis des KK, PD, QQ, WC, même si pour certains blocs sautés, on s'interroge encore pour trouver une raison bien valable[48].

À l'opposé, c'est le pouvoir central qui imposa en 1976, sous la signature de Michel Poniatowski[49], l'abolition du privilège fort remarqué que représentait l'attribution d'un numéro de série compris entre 1 et 10, ou encore identique au code numérique du département... Las, le privilège s'est reporté sur les numéros qui vont de 11 à 19, mais cette décision a eu comme conséquence qu'hormis Paris, les départements passant à trois lettres l'ont fait avec un 11 AAA plutôt qu'un 1 AAA.

La dernière suppression décidée officiellement a été celle de la lettre U, réclamée par le terrain il semble, du fait de la confusion toujours possible entre un U et un V, quand ils sont écrits à la main sur un procès-verbal... Lancée en 1984, cette importante réforme n'a aboutit qu'en 1991.

Les séries spéciales de la période 1950-2009[50]

On a vu plus haut que la période 1928-1950 avait connu la création de séries majeures dans ce domaine – temporaire, diplomatique et administrative. La période actuelle a vu leur consolidation, celle-ci étant en général accompagnée de raffinements plus ou moins importants ou provoquée par une refonte plus profonde. Entre 1950 et 1960, presque toutes firent l'objet d'une départementalisation, c'est-à-dire le transfert aux départements de la responsabilité de les émettre et de les gérer, qui s'accompagnait de l'incorporation du code départemental au numéro d'immatriculation.

La plus stable des séries est certainement la **série militaire**, qui conserve un format uniquement numérique, dont le nombre de chiffres a été augmenté au cours des années – en 1960 puis

[46] *3 janvier 1972.* Circulaire et Arrêté interministériel du ministre de l'Intérieur et du ministre de l'Équipement et du Logement. Composition du numéro d'immatriculation des véhicules automobiles immatriculés dans les séries normales.

[47] *Pour l'anecdote, ce sont le Loiret, le Haut-Rhin, puis le Calvados qui l'auraient suivi, si le système actuel avait joué ses prolongations…*

[48] *Pour s'orienter dans ce dédale, on pourra consulter le site Internet de l'association Francoplaque, à la page http://plaque.free.fr/f_rec5f.html qui donne une liste à peu près exhaustive, pour chaque département, des séries omises, mais aussi de la date du passage à des numéros de série à quatre chiffres.*

[49] *22 octobre 1976.* Circulaire du ministre de l'Intérieur aux préfets. Immatriculations des véhicules automobiles.

[50] *Le lecteur désireux de connaître dans le détail la réglementation sur les séries spéciales en usage aujourd'hui consultera avec profit le site Internet de Jean-François Zuraw sur la réglementation française http://pagesperso-orange.fr/docimmat/, quasiment exhaustif pour la période considérée.*

Les plaques temporaires TT françaises

Série temporaire 1933-1954
Cherbourg - 1936

Série temporaire – Alpes-Maritimes - 1958

Série temporaire – Seine –
début des années 1960

Série temporaire – Hauts-de-Seine - années 1980

Série temporaire – Hauts-de-Seine - 2004
(série réservée Renault)

Série IT – Bas-Rhin - 1996

Par rapport à d'autres pays de l'Europe de l'ouest, la France a été longue à introduire sa première série temporaire, à la fin de 1933.

Concernant initialement des touristes étrangers qui débarquaient dans nos ports avec leur automobile, l'immatriculation intégrait alors une lettre suffixe indiquant le port d'arrivée. Celle-ci a disparu en 1954 quand la série a été départementalisée. Le volume toujours croissant a conduit à adopter très vite des blocs de lettres à 3 chiffres dans le département de la Seine, disposition qui s'est généralisée ensuite dans tous les départements. La série actuelle s'adresse dans une très large part à des touristes étrangers louant à l'avance des véhicules dont ils prennent possession à leur aéroport d'arrivée. Les immatriculations sont émises en centralisé par les trois marques Renault, Peugeot et Citroën (dans l'ordre décroissant des immatriculations émises), il s'agit du rare cas où le véhicule quitte l'usine avec ses plaques « définitives ». Chaque marque dispose pour cet usage de blocs réservés.

À noter l'existence d'une série IT sur fond rouge aussi, réservée à des étrangers bénéficiant d'une exonération de longue durée, sans cependant pouvoir se réclamer d'un quelconque statut diplomatique.

La série temporaire sera absorbée par le SIV, tout en conservant son fond rouge et sa lettre T, bien spécifiques depuis 1933.

en 1989 – pour prendre en compte l'année de fabrication et le type de construction du véhicule. Insignes de l'armée ou du service centralisé d'appartenance sont la caractéristique bien apparente des plaques militaires. Toujours émise au niveau national, elle représente le contre-exemple le plus important à la tendance à la départementalisation dont on parlait juste plus haut.

Les **séries temporaires** ont aussi peu changé. La départementalisation les a touchées en 1954, elles ont réintégré depuis le début des années 1960 l'indication de l'année de validité du statut hors taxes – et le mois depuis 1985. Elles ont vu leurs blocs de lettres passer à 3 caractères pour faire aussi face à la croissance du parc, mais les plaques rouges rendent toujours le même service qu'en 1933.

La **série diplomatique** a été refondue deux fois, la première en 1954 pour prendre en compte la départementalisation, avec la mise en place du bloc spécial IT – pour importation temporaire – et de plaques à fond vert clair pour la caractériser. Cette série a laissé la place en 1965 et 1966, respectivement, à deux séries assez distinctes, l'une pour les membres du corps diplomatique – lettres CD et CMD, et l'autre pour les membres du corps consulaire et personnels assimilés – lettres C et K. Toujours en usage aujourd'hui, ces plaques ont un fond vert sombre reconnaissable entre tous, les caractères orange étant normalement l'apanage des immatriculations CD et CMD, les plaques C et K devant se contenter de caractères gris ou argentés...

Introduite en 1948 avec la lettre caractéristique D, la **série administrative** se complexifia à partir des années 1960, avec la mise en place d'une lettre suffixe et de tranches affectées, pour distinguer véhicules de la police, des autres administrations, du gouvernement central. Elle fut complètement refondue à la fin de 1991, la notion de département de rattachement du véhicule n'apparaissant qu'à cette occasion – en plus de la notion de son périmètre ordinaire de circulation, alors que celle d'appartenance à un corps ou à un autre de l'État disparaissait cette fois. Même si le département figure dans l'immatriculation, on ne peut pas parler de départementalisation dans ce cas particulier, puisque la série administrative est gérée de façon centralisée et nationale.

Enfin, survivance de l'époque héroïque, les **immatriculations garage** – W – et **provisoires** – WW – avaient continué d'être émises par les bureaux des mines, cette situation complètement inadaptée et surtout génératrice d'engorgements étant dénoncée dans la circulaire qui départementalisa les deux séries en même temps, en 1959.

On peut mentionner pour finir diverses séries peu importantes en volume, qui ont été introduites, refondues ou simplement pérennisées depuis 1950 : la série des tracteurs agricoles, celle des autobus de la RATP, celle des véhicules de la brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, qui partagent au moins un facteur en commun : elles disparaîtront toutes avec le SIV.

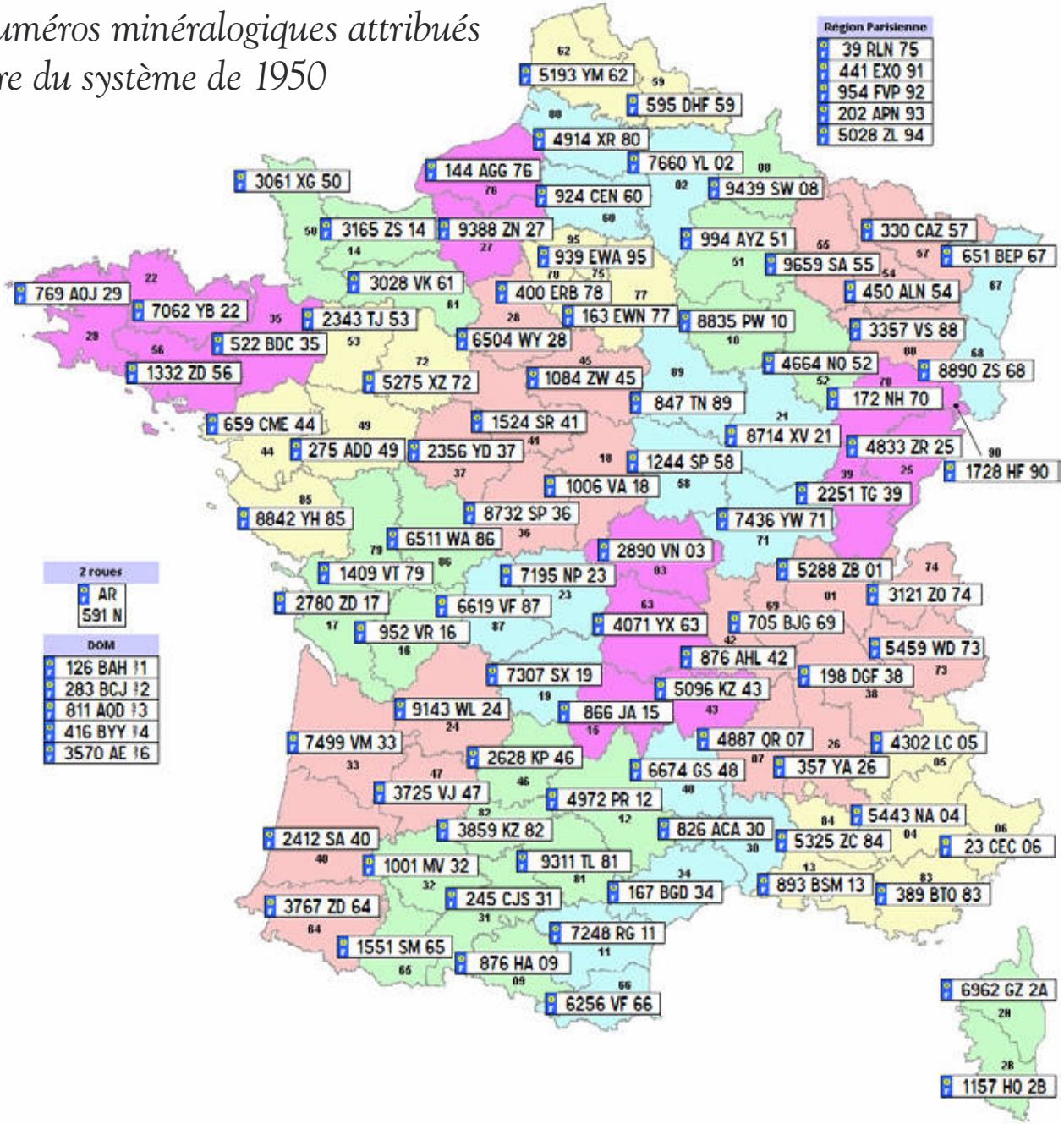
Pourquoi le SIV[51] ?

D'abord, qu'est-ce que le SIV ? Pour se placer dans la perspective proposée par cet article, le SIV représente bien le 4ème **système français,** qui va être déployé à partir du 15 avril 2009, en commençant par l'immatriculation des véhicules neufs.

Au-delà des principes novateurs retenus pour sa gestion, qui sont détaillés plus bas, le SIV se caractérisera par un format unique, c'est-à-dire uniformément appliqué à toutes les séries. Tous les composants participant à l'immatriculation – 2 lettres, 3 chiffres, 2 lettres – devront être compris comme des éléments de série, de sorte que la notion d'identité départementale va disparaître, alors qu'elle figure aujourd'hui sur la plupart des séries. Pour limiter la frustration – qui était prévisible et qui n'a pas tardé à se manifester dès

[51] *Le ministère de l'Intérieur a publié à l'été 2008 un dossier de presse complet sur le SIV, suffisant pour une information générale, et qui ne craint pas de présenter aux Français ce qui se passe dans le reste de l'Union européenne. Il est disponible sur http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/vos_demarches/nouvelle-immatriculation/nouvelle-immatriculation/downloadFile/attachedFile/Dossier_de_presse.pdf. Le ministère a publié depuis le début de 2006 une lettre d'information à destination de la profession, dont le site du Conseil national des professions de l'Automobile http://www.cnpa.fr/art_content.php?aid=1893 contient les différentes éditions. Leur lecture comparée est intéressante pour mesurer les évolutions qui ont marqué le SIV tout au long de sa conception, les derniers réglages en particulier.*

Progression au 31 décembre 2008 des numéros minéralogiques attribués au titre du système de 1950



Les plaques du SIV – tirets et identifiants territoriaux

les premières annonces du projet, en 2003 – des inconditionnels de la référence territoriale, les plaques de la série normale porteront le logo d'une région, accompagné d'un code numérique départemental[52]. Il n'y aura d'autre contrainte que celle que le département choisi par le propriétaire – pas nécessairement celui de sa résidence – appartienne effectivement à la région administrative qui figurera conjointement[53].

Qui dit série unique, dit forcément série nationale. Les principes du SIV ont été mis en œuvre – sauf pour ce qui a rapport à la référence territoriale – dès la mi-2004 dans une série nationale pré-SIV, pour l'immatriculation des cyclomoteurs neufs. Il est prévu que les cyclomoteurs mis en circulation avant la mi-2004 soient immatriculés au titre du SIV – système des deux roues de moins de 50 cm³ – tout au long de 2009.

Pourquoi le SIV, donc ? On aura pu s'en rendre compte à la lecture des précédents paragraphes, ce n'est pas l'épuisement des séries qui menace le système de 1950. Même à Paris, le département de très loin le plus avancé, les séries n'arriveront pas à saturation avant une bonne quinzaine d'années, et différentes directions auraient pu être suivies pour repousser – fort loin – l'échéance, comme la création d'un nouveau code pour Paris.

Autre mauvaise raison invoquée, et alors que la communication du promoteur du SIV – le ministère de l'Intérieur – est particulièrement claire sur le sujet, il circule encore aujourd'hui cette contre-vérité que l'on a du mal à chasser : non, ce n'est pas l'Europe qui dicte cette réforme. La seule mise en conformité imposée par l'Europe dans ce domaine, c'est celle qui a concerné les cartes grises, dont le nouveau modèle est déployé depuis la mi-2004. Les contraintes réglementaires qui sous-tendent la création des séries et la structure des immatriculations dans un pays donné sont trop locales pour que la Commission européenne cherche à harmoniser celles-ci avant longtemps.
Il ne faut pas confondre système d'immatriculation – ce qui est sur les plaques – et la gestion des immatriculations – tout ce qu'il faut derrière. Ce que la France veut remettre à plat, pour les raisons principales que l'on va expliquer, c'est ce qui est derrière, et le nouveau système n'est qu'une composante, un instrument du changement.

Au principal, la refonte du SIV s'inscrit dans la démarche de modernisation de l'État (une forme moderne du vocable « économies »), par au moins deux de ses volets : l'attribution d'un numéro à vie pour chaque véhicule, qui va simplifier les procédures associées à sa revente, à son transfert dans un autre département, et la centralisation de sa gestion – pour la retirer du champ opérationnel des préfectures et sous-préfectures. À la mi-2004, une fiche établie par le ministère de l'Intérieur dans le cadre de ses actions prioritaires faisait état d'un minimum de 200 postes impactés, sur les 1 200 affectés à ces tâches dans les préfectures. Bien sûr, le particulier verra normalement ses démarches facilitées, c'est un intérêt direct de la modernisation, comme la grande majorité des démarches pourra s'effectuer avec Internet, les cartes grises confectionnées en centralisé étant envoyées par courrier suivi.

Au deuxième titre, le système informatique actuel dédié à la gestion des immatriculations (le FNI – Fichier national des immatriculations), qui date des années 1980, a atteint aujourd'hui ses limites, sa maintenance est complexe, situation sans doute inutilement aggravée par le fait qu'il doive stocker les informations se rapportant à 150 mil-

[52] *Initialement facultative – c'est-à-dire laissée à l'appréciation du propriétaire, la présence de l'identifiant territorial sera obligatoire, à la suite d'une décision ministérielle en date du 28 octobre 2008.*

[53] *On voit que la polémique engagée depuis l'annonce du système et qui n'a pas faibli – perte ou pas perte de l'identité départementale des plaques – n'est que la partie émergée de l'iceberg. Si la prise de position n'est pas du ressort de « Pour Mémoire », cette problématique identitaire est suffisamment importante, s'agissant d'un domaine pas si confiné qu'il n'y paraît, pour faire l'objet d'un article à la suite.*

lions de véhicules, alors que seulement 40 existent et circulent réellement...

Au troisième et dernier titre, toutes les séries ne sont pas gérées aujourd'hui dans le FNI – il s'en faut de beaucoup, alors que toutes le seront dans le SIV. C'est un pré-requis facile à comprendre dès lors que l'on veut pouvoir passer un véhicule d'une série à une autre, s'il porte la même immatriculation à vie...

L'État (ministère de l'Intérieur) est le premier bénéficiaire de cette unification, qui le conduit à adopter ce format unique d'immatriculation pour toutes les nombreuses séries dont il assure la gestion, via les préfectures aujourd'hui. Celles gérées par d'autres ministères (Défense et Finances) vont suivre le même destin, pour des raisons d'économies aussi, bien que l'on puisse penser que ces ministères sous-estiment encore la difficulté que l'abandon d'immatriculations taillées aujourd'hui sur mesure (série militaire, série Sapeurs-Pompiers de Paris, en particulier) apportera à la gestion opérationnelle de leur parc.

Toutes les séries actuelles se conformeront donc au format imposé par le SIV, certaines conservant une identité distinctive au niveau du numéro d'immatriculation (W et WW des séries garage et provisoires, en particulier), toutes les autres, non. Seules les séries diplomatiques conserveront leur format actuel d'immatriculation, tout en étant bien sûr gérées dans le SIV.

Cette réforme est capitale. En effet, si on compare la complexité des séries actuelles françaises à celle des immatriculations de nos voisins les grands pays d'Europe de l'ouest, on peut la qualifier de moyenne : en gros, bien moins que l'Italie, moins que l'Allemagne, autant que la Grande-Bretagne, plus que l'Espagne. Avec le SIV, la France se singularise, tout en prenant un net avantage dans la course à la modernisation, avec une complexité – apparente – voisine de zéro, puisque toutes les séries prennent le même format.

À l'opposé de l'unification de format que le SIV s'impose, l'uniformisation des couleurs des plaques ne sera pas faite, à l'évidence pour des raisons de lisibilité, ces dernières dictées par des impératifs de police. Ce n'est pas un hasard si les plaques des véhicules hors taxes conserveront un fond rouge – pour faciliter les contrôles. Dans la même direction, les plaques militaires ne bénéficieront pas d'un fond spécial, mais l'insigne d'appartenance continuera d'y figurer...

Tout au long de cet article, on a vu vivre et mourir les séries françaises, sur un peu plus d'un siècle. Il ne faut pas craindre de penser alors que le SIV, présenté aujourd'hui comme la panacée, aura sa propre vie. Ces dernières discussions sur cou-

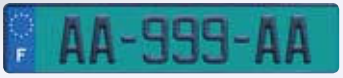
Les séries spéciales du SIV

Série temporaire TT

Série militaire

Série provisoire WW

Série garage W



Série agricole (sous réserve)

leurs, incorporation des séries spéciales, sont à comprendre comme autant de soins destinés à lui éviter trop de maladies de jeunesse, ou plutôt à tirer le meilleur parti d'une longue gestation, puisqu'il n'est pas encore né.

Pour filer la métaphore, le SIV ne sortira de l'enfance que lorsqu'il aura honoré en particulier un des espoirs fondés aujourd'hui sur lui : assurer la réimmatriculation complète du parc français. Même si les dispositions ne sont pas prises aujourd'hui – il a fallu 5 ans pour les arrêter avec le précédent système – la simple cohérence exige que cette réimmatriculation se fasse, quand on déplore que 110 millions de véhicules recensés sur 150 ne roulent plus, et que l'ère des radars automatiques est avenue. Ce faisant, notre pays s'attellera à une tâche qu'aucun pays de taille notable n'a accomplie depuis longtemps, à part la Russie post-soviétique. ★

Le SIV - Logos officiels et régions

Plaques d'immatriculation, enjeux territoriaux, construction européenne :

Une lecture géopolitique

par **Jean-Emmanuel Chevry**, Président de l'association Francoplaque - jechevry@gmail.com

Il n'est d'autre continent que l'Europe où la diversité des états et la densité des infrastructures routières ne permettent autant d'observations de véhicules étrangers. Pour tout observateur curieux de comprendre ce qui se cache derrière la codification d'une plaque d'immatriculation européenne, la tâche n'est pas toujours aisée, mais la recherche de l'explication, souvent passionnante. L'organisation Interpol ne s'y est pas trompée, puisque pour la seconde fois en 30 ans, elle vient de publier, avec l'aide d'associations européennes de collectionneurs, un guide destiné à faciliter la tâche des fonctionnaires de police et des douanes, en matière d'identification de plaques d'immatriculation.

Rendons hommage à quelques passionnés britanniques, tel Neil A. Parker, qui les premiers ont publié en 1968 l'ouvrage « Registration Plates of Europe », devenu au cours des éditions la référence internationalement reconnue « Registration Plates of the World » ou « RPW ». L'association Francoplaque s'inscrit complètement dans cette démarche historique, collaborant avec son ainée, l'association Europlate, et contribuant notamment à l'enrichissement des contenus désormais disponibles sur Internet [1].

L'observation des plaques d'immatriculation permet aisément à chacun d'aborder l'histoire et la géopolitique : imaginez vous en 1988, puis soudainement en 2008, en train d'observer les automobiles à Berlin. Au lieu de véhicules de personnels britanniques, français, ..., stationnés en Allemagne, de Trabant immatriculées en RDA, ..., vous verrez nombre de véhicules arborant sur leurs plaques les étoiles européennes au dessus des lettres LT, EST ou PL. Nul besoin de compulser les journaux des années 90 pour comprendre la portée de l'élargissement de l'Union européenne à l'est de l'Europe !

La plaque d'immatriculation, vecteur identitaire

Dans le Caucase et la Géorgie, plusieurs observateurs avaient relevé dès 2006, dans les deux républiques autonomes d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud, des plaques de véhicules privés conçues sur le modèle russe, comportant les lettres ABH ou RSO et les emblèmes retenus par ces républiques. A l'été 2008, ce sont les plaques des forces de police et militaires d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud qui viennent également de s'inscrire dans la logique d'une administration russe.

[1] *Europlate :* http://europlate.org.uk/, *Portail :* http://plates.portal.free.fr, *Francoplaque :* http://plaque.free.fr

Les systèmes d'immatriculation du Caucase et de la Russie

Géorgie, 2006

Moscou, Russie, 2005

Abkhazie, 2006

Ossétie du Sud, 2006

La plaque d'immatriculation devient, plus encore que le drapeau, le timbre-poste ou le passeport, le support d'identification préféré des administrations « nationales », quand elles établissent leurs règlements sur un territoire et leurs habitants. Elle devient donc un vecteur identitaire, visible de tous, et traduit les enjeux des uns et des autres, d'autonomie ou d'indépendance, ou tout au contraire les attentes d'intégration dans un ensemble plus grand. En parallèle à ces états adossés à un territoire, indépendants ou non, reconnus ou non, les « forces externes » (américaines, de l'ONU, l'OTAN, l'OSCE, ou l'UE, ...) intervenant sur ces territoires mettent en place des plaques distinctives, pour répondre en premier lieu à des impératifs de sécurité. Au cours de l'histoire, les frontières de ces états évoluent, de même que le périmètre d'intervention des forces externes, à un rythme plus ou moins rapide.

Les modifications de tracé des frontières dans l'ex-Yougoslavie sont illustrées de façon éclatante et souvent dramatique par les plaques d'immatriculation. Sur le seul plan des lettres d'identification nationales (plaques de forme ovale) se sont succédées : A et H (Autriche-Hongrie), MN (Monténégro), SB (Serbie), puis SHS (Royaume des Serbes, Croates et Slovènes), puis, Y, YU, et à partir de 1992 : SLO, HR, BIH, MK, SCG, SRB, MNE, KS, ... Depuis 1992, la plupart des républiques devenues indépendantes ont cherché à se démarquer des anciens symboles yougoslaves, en supprimant notamment l'étoile rouge.

La Slovénie a choisi une série de blasons régionaux rappelant ceux de ses voisins alpins (Autriche, Suisse), la Croatie a introduit son emblème national, ces deux états évoquant ainsi également leur appartenance à l'ancien empire austro-hongrois. Dans le cas de la Slovénie, la volonté d'intégration à l'UE se traduit par l'adoption de la bande bleue « Eurobande » dès mai 1994, décision facilitée par l'absence d'incertitude quant à ses limites territoriales. Pour la Croatie, la volonté de repousser ses propres frontières est traduite par l'adoption dans la république autoproclamée d'Herceg Bosna entre 1991 et 1994 (aujourd'hui en Bosnie-Herzégovine) de plaques très similaires à celles retenues à Zagreb.

Il est intéressant de constater que dans le cadre de la Bosnie-Herzégovine, Bernard Kouchner alors représentant spécial du Secrétaire Général des Nations-Unies a imposé en 1998 à l'ensemble du pays, y compris pour la Republika Srpska à majorité serbe, un type de plaque sans symbole national, excluant également les lettres pouvant être considérées comme signifiantes en cyrillique ou en alphabet latin (C ou S l'avaient été pour Sarajevo). Cette initiative a ensuite été reprise par les Nations-Unies au Kosovo, alors province de la Serbie, dès le 30 novembre 1999, avec l'adoption des lettres KS pour l'ensemble des communautés, contre l'avis de Belgrade, et bien avant la proclamation de son indépendance par ce nouvel état.

Les plaques d'immatriculation, par une sollicitation visuelle de tous les instants, véhiculent ou cristallisent les désirs d'autonomie ou d'intégration des états.

L'expression des nationalismes pendant les guerres en ex-Yougoslavie

Yougoslavie, Belgrade (BG), pre-1991

Bosnie-Herzégovine,
système national unifié en 1998

Croatie, Našice (NA), 2000

Monténégro, Bijelo Polje, 2008

Bosnie-Herzégovine, Tuzla (TZ), partie musulmane
durant le conflit

Slovénie, Ljubljana (LJ), 2004

Force de maintien
de la paix de l'OTAN au Kosovo (KFOR)

Bosnie-Herzégovine, Republika Srpska, Sarajevo (C),
partie serbe durant le conflit

Serbie, Belgrade (BG), 2007

Kosovo, système unifié, 2001

Bosnie-Herzégovine, Herceg Bosna, Kiseljac (KI),
partie croate durant le conflit

République de Macédoine, Skopje, 2000

Qu'en est-il pour nos voisins immédiats ?

La Belgique a pris la précaution de ne pas différencier la Flandre de la Wallonie sur ses plaques d'immatriculation automobile, à l'exception des plaques de bicyclettes et de mobylettes immatriculées jusqu'en 1994. Aujourd'hui, la très grande majorité des Belges ajoutent la lettre B sur leur véhicule, plutôt que VL (Vlaanderen) ou BXL par exemple. Alors que Bruxelles est la capitale européenne, la Belgique n'affiche l'eurobande que sur certaines catégories de véhicules, tels ceux des garages, ou sur les remorques. Ainsi, la priorité affichée est celle de l'intégrité de l'état belge, avant l'intégration au sein de l'Union Européenne.

Au Benelux, le Luxembourg a toujours utilisé un système national et les Pays-Bas ont abandonné la référence à leurs régions dès 1951. En 1988, le Luxembourg a été le premier à afficher le drapeau européen de façon éclatante, sur ses plaques d'immatriculation arrière.

Les systèmes d'immatriculation gérés au niveau national

Islande, 2007

Danemark, 2003

Belgique, 2006

Hongrie, 2004

Andorre, 2005

Grèce, 2007

Norvège, 2007

Pays-Bas, véhicule commercial (V),2008

Luxembourg, voiture de location, post-1988

Liechtenstein, 2003

Portugal, janvier 2006

Plus récemment, l'Italie et l'Espagne ont respectivement adopté en 1994 et 2000 un système géré au niveau national, supprimant la mention de la province d'origine du véhicule. Comment ne pas lier ce choix « unitaire » de l'Italie et de l'Espagne avec la montée en puissance de certaines formations politiques, telles la « Ligue du Nord » ou celles réclamant un statut spécifique pour la Catalogne ou le Pays Basque espagnol ? Historiquement, l'Italie avait toujours identifié les villes, soit par un code numérique de 1905 à 1927, soit par des lettres entre 1927 et 1994. Depuis l'adoption de l'eurobande en 1999, les automobilistes, notamment dans le nord, disposent de la faculté, tout à fait réglementaire, d'ajouter la mention de la ville de leur préférence à droite de la plaque sous la forme d'un autocollant.

Depuis 1994, les plaques italiennes comportent 2 lettres, 3 chiffres et 2 lettres, suivant un format identique à celui retenu par la France pour le futur SIV. La présence de deux bandes bleues sur les plaques des deux pays risque également d'apporter un peu de confusion entre les deux pays transalpins. De son coté, l'Espagne n'a pas prévu de dispositif permettant à l'automobiliste de mentionner sa ville préférée dans le système introduit en 2000, alors que les Espagnols ont toujours été habitués à cette référence locale, et ceci dès le début du vingtième siècle. La préférence régionale est alors souvent portée par une eurobande régionale, indiquant CAT pour Catalogne par exemple, qui vient cacher la lettre E.

Les systèmes d'immatriculation ayant récemment évolué vers le niveau national

Italie, code provincial en orange, Rome, de 1976 à 1985

Italie, système national sans eurobande, 1994

Italie, code provincial en blanc, Rome, avant 1976

Italie, Rome, système actuel avec eurobande

Italie, Code provincial
en noir sur fond blanc, Aoste, de 1985 à 1993

Italie, code provincial
en noir sur fond blanc, Pise, de 1985 à 1993

Espagne, Barcelone, avant 2000

Espagne, système national

Espagne, système national avec autocollant catalan

La Suisse, état fédéraliste par excellence, a toujours arboré les blasons des ses cantons mais a néanmoins attendu 1932 avant que celui-ci ne soit également repéré par deux lettres significatives.

L'Allemagne, qui depuis longtemps prône la décentralisation, a identifié dès 1906 et jusqu'en 1945, ses régions ou Länder, souvent par un chiffre romain tel II (Bavière) ou III (Württemberg), puis la ville par une ou plusieurs lettres significatives. L'histoire des plaques allemandes est complexe et passionnante car elle montre comment les administrations concernées ont pu gérer de nombreuses évolutions des limites territoriales (avec l'Alsace, la Lorraine, les « protectorats » occupés en 1939-1945, l'administration française de la Sarre, la création de la RDA et la réunification, ...). Le système actuel avec ses 500 « Kreise », datant de juillet 1956, puis complété en 1994 par l'introduction de l'eurobande, pourrait être remplacé par un système purement national dans 5 ans environ.

Un état peut ainsi choisir de gérer les immatriculations à un niveau plus ou moins fin d'entités territoriales, en plaçant le curseur où il le souhaite et en utilisant ou non des références historiques ou culturelles.

Les systèmes d'immatriculation basés sur une identité locale

Royaume Uni, Aberdeenshire, Écosse 1964 (B)

Allemagne, Lûbek (HL), 2000

Royaume-Uni, Northampton (KY), 09-2006 à 03-2007 (code 56)

République Tchèque, Moravskoslezský kraj (T), 2007

Suisse, Grisons 1905-1914

Roumanie, Teleorman (TR), 2007

Autriche, Vienne (W), 2003

Turquie, Aydin (09), 1996

Royaume-Uni, Peterborough, Angleterre, 1999-2000

Slovaquie, Bratislava (BA), 2006

Irlande, Cork (C), 1998

Pologne, Zachodnie
Pomorze province (Z) Łobez (LO), 2007

Suisse, Argovie (AG), 2000

Bulgarie, Vidin (BH), 2004

Autriche, Bludenz (BZ), Voralberg, 2007

Albanie, Elbasan (EL)

En ces périodes troublées qui ont marqué le vingtième siècle, l'Allemagne n'a évidemment pas pu anticiper et correctement organiser ses systèmes d'immatriculation. Osons un parallèle risqué pour affirmer que l'Union européenne vit la même difficulté : bien peu de normes communautaires s'imposent en la matière à un état de l'UE - ou à un autre demandant son admission -, ce qui accroît les risques d'erreurs. L'indépendance des pays baltes, se traduisant par l'adoption par ces derniers de modèles de plaques plus scandinaves que soviétiques, finit aujourd'hui par créer des confusions entre les plaques de Suède et de Lituanie par exemple.

Les systèmes d'immatriculation des Pays Baltes et de Scandinavie

Estonie, URSS, 1984

Estonie, 2004

Finlande, 2000

Lettonie, années 1990

Lituanie, Vilnius 1992

Lettonie, 2004

Lituanie, 2006

Suède, 2003

De façon anecdotique, rappelons deux cas pour lesquels des règles communes avaient pu être établies entre deux entités :

★ L'empire austro-hongrois, entre 1906 et 1919, avait su définir des règles communes aux deux monarchies (avec des couleurs différentes pour les lettres et des chiffres romains pour les milliers) sans risque de confusion avec l'Allemagne et le royaume de Prusse.

★ Le Royaume-Uni, avait affecté en 1904 à l'ensemble des comtés d'Irlande des codes à deux lettres incluant un I ou un Z, un système cohérent qui ne fut pas remis en cause par l'Etat Libre d'Irlande à sa création en 1922. Ainsi, la République d'Irlande utilisa jusqu'à fin 1986 des codes définis par l'ancienne puissance, cohérents avec ceux utilisés encore aujourd'hui en Irlande du Nord.

De fait, même si aucun organisme international, européen ou dépendant des Nations-Unies n'a le pouvoir d'imposer des règles communes en la matière, certaines bonnes pratiques finissent par être partagées. Ainsi, depuis qu'il a été conseillé en 1993 aux états membres de l'Union européenne d'adopter des plaques à fond clair et comportant une eurobande, d'autres pays ont suivi ces préconisations. Malte et Chypre ont ainsi adopté l'emblème européen avant d'être membres, une façon de démontrer leur volonté d'intégration, et ceci dès fin 1995 pour les plaques émises officiellement par Malte.

La plupart des pays d'Europe de l'Est ont également adopté une bande bleue avec leur drapeau national, plusieurs années avant que ce drapeau ne soit remplacé par les étoiles européennes. Plus intéressant est l'initiative de la Turquie, qui dès 1996 a intégré une bande bleue sans emblème et avec les seules lettres TR, tel un message adressé à l'occident. Depuis, l'utilisation de la bande bleue pour faire apparaître le code international du pays se généralise peu à peu, en lieu et place des lettres d'identification nationales sur plaque ovale, puisqu'elle a été adoptée par le Liban, Israël, et même par certains Néo-zélandais. Dans le même temps, quelques dépendances britanniques (Jersey, Isle of Man, ...) ou territoires danois (Faeroe, ...) non intégrés à l'UE marquent leurs différences en affichant leurs emblèmes de façon distincte.

Détail sur les eurobandes des pays désirant intégrer l'Union Européenne

Chypre et Malte, eurobandes avant leur adhésion à l'Union Européenne

Turquie, bande bleue

L'apport des Systèmes d'Information sur la gestion des registres d'immatriculation

Alors que les véhicules se comptent aujourd'hui par dizaines de millions, que les moyens informatiques garantissent l'optimisation de tous les secteurs de l'économie, que les télécommunications permettent interconnexions et télétransmissions, ..., comment imaginer que les règles d'immatriculation pourraient rester indépendantes de l'évolution des Systèmes d'Information ?

Dans la majorité des pays, les premiers systèmes d'immatriculation ont souvent été déterminés au regard du nombre de véhicules pouvant être gérés par une entité administrative, au travers de registres sur papier. Le plus souvent, la région plutôt que l'état a donc été choisie, pour des raisons plus techniques que politiques.

Mises à part les péripéties historiques de chaque état, deux variables sont toujours à prendre en compte : la croissance du parc automobile et la montée en puissance des moyens de gestion de ce parc. Alors que la croissance du parc a été constante depuis plus d'un siècle, l'informatisation et la centralisation des registres ne date que des 30 dernières années, pour prendre l'exemple français, notre pays n'ayant pas à rougir en la matière.

Pour l'opinion publique, tentée d'imaginer une forme de diktat imposé par l'UE sur les États la composant, ou une manœuvre nationale préfigurant la disparition d'entités territoriales de niveau intermédiaire – les départements, n'est-il pas plus simple de s'en tenir aux gains de productivité apportés par les techniques de l'Information et des Télécommunications au sein de l'administration ?

Le futur SIV semble être un bon système pour la France, alliant références historiques et modernité, même s'il convient de regretter le choix d'un format déjà retenu par l'Italie. La confusion aggravée par l'adoption de plaques également blanches ne sera que partiellement corrigée par l'ajout de tirets entre les blocs, lors d'observations visuelles. À l'opposé, le fait de relier les départements à leur région doit être considérée comme extrêmement positive, une façon pédagogique d'apporter plus de sens à une codification numérique des départements rarement connue dans son intégralité. La mention du département permet en même temps de ne pas renier les systèmes élaborés en France en 1928 et 1950.

Enfin, le choix d'un système unique pour toutes les catégories de véhicules, diplomatiques exceptés, est une véritable première mondiale qu'il convient de mettre en lumière : pour la première fois seront confondus dans un même registre informatisé les véhicules des séries courantes, de métropole et des DOM, mais aussi militaires, administratifs et temporaires. Attendons quelques années avant d'observer quelles distinctions s'avèreront nécessaires, matérialisées par exemple par la mise en place de plaques de couleurs différentes. ★

Exemples d'immatriculation dans les autres continents

Afrique du Sud, Province du Nord du Cap, 2006

Canada, Territoires du Nord-Ouest, 1985

Iles Vierges Américaines,
Amis du Parc National, 2000

Dubaï, Émirats Arabes Unis, 2007

Canada, Québec, Moto post-1979

Mexique, État du Sinaloa, 2005

Thaïlande, 2004

USA, New York,
plaque régionale Manhattan, 2000

Argentine, 1967

Thaïlande, 2004

USA, Indiana,
plaque de soutien à l'éducation, 2008

République de Palau,
État de Ngaremlengui, 1997

Les archives de Serge Antoine

Bernard Vuillet, *Archiviste, responsable des archives du secrétariat d'État, chargé de l'Écologie auprès du MEEDDAT*

Serge Antoine, décédé en mars 2006, a consacré toute sa carrière de haut fonctionnaire à la cause de l'environnement. Son épouse et fidèle collaboratrice, consciente de l'importance de la documentation et des dossiers constitués, décide de les donner au ministère de l'Ecologie pour les mettre pleinement à la disposition des chercheurs et du public.

Ces archives, représentant 110 mètres linéaires, sont d'une richesse exceptionnelle : elles reflètent toute l'activité et la réflexion de Serge Antoine qui a tenu des postes de haute responsabilité dans l'administration française et dans les instances internationales.

De 1954 à 1970, à la Délégation à l'Aménagement du territoire, cet énarque est l'artisan de la création des régions françaises et des observatoires économiques régionaux, il est aussi un des responsables de la mise en place des parcs naturels régionaux et du conservatoire du littoral. Les dossiers conservés retracent les débats et les aspects du remodelage administratif de la France.

Précurseur et homme de convictions, Serge Antoine déploie une énergie inlassable. En 1976, il est nommé secrétaire général du Haut comité de l'environnement, devient directeur de la revue « 2000 » de la DATAR.

En 1971 naît le ministère de l'Environnement. Serge Antoine, qui a œuvré à sa création, y occupe diverses positions – notamment chef de la mission des études et de la recherche (1978-1984), puis chef de la mission environnement-développement (1984-1991) – qui lui permettent de contribuer à la définition du patrimoine naturel, à la naissance de la politique environnementale liée à l'aménagement du territoire. Fort de ses relations avec les cabinets ministériels, avec les responsables politiques, il se bat pour faire admettre les exigences écologiques. Il participe aux groupes de réflexion, tels que « prospective et environnement » ou « environnement et aménagement du territoire », multiplie les interventions dans les colloques, écrit des articles dans les revues spécialisées qu'on retrouve dans le fonds d'archives. Les dossiers montrent aussi comment, des préoccupations environnementales, la pensée de Serge Antoine s'élargit à la protection du patrimoine culturel et s'intéresse même à l'aménagement du temps et des loisirs.

Très tôt, Serge Antoine envisage les problèmes à l'aune de l'international. Pour l'aménagement du territoire, par exemple, sa réflexion s'étend d'emblée à l'horizon européen. Passionné de prospective et ouvert à la coopération internationale, il crée en 1971, dans les salines d'Arc-et-Senans (Doubs), un centre international de réflexions sur le futur (la Fondation Claude-Nicolas Ledoux), qui organise des colloques sur les innovations technologiques et l'évolution de la société. Les archives de la fondation, classées à part du fonds Serge Antoine, contiennent les actes de ces débats sur l'avenir, auxquels participent des experts venus d'Europe et d'ailleurs.

La création par Serge Antoine, du carrefour international de la communication, à la Défense, procède de la même passion de futurologie et de son sens de l'ouverture. Dans le même esprit, ce

Portrait de Serge Antoine
crédit : C. Daumerie

visionnaire participe à la création de l'association internationale et de la revue « Futuribles », à laquelle il apporte de nombreuses contributions.

La dimension internationale, Serge Antoine va pleinement la mettre en pratique en participant aux conférences des Nations Unies sur l'environnement, ces sommets mondiaux, de Stockholm (1972) à Rio de Janeiro (1992) et de Kyoto (1997) à Johannesburg (2002), où se détermine l'avenir de notre monde. Les rapports, les études, les documents de travail, les notes et les correspondances recueillis par ce représentant de la France constituent une source précieuse pour l'histoire. A travers ces dossiers réunis par un témoin et acteur de premier plan, on peut suivre les préparatifs à ces forums, puis leur déroulement et les orientations prises.

C'est à la conférence de Stockholm en 1972 que Serge Antoine commence à évoquer l'intérêt d'une coopération multilatérale pour la préservation de la Méditerranée. Il est en grande partie à l'origine de l'initiative prise par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) en faveur de la Méditerranée, initiative qui conduit au rapprochement des Etats riverains signataires des accords de Barcelone (1975). Serge Antoine est considéré à juste titre comme le « père du Plan Bleu », ce Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) qui ne s'attache pas seulement à lutter contre les sources de pollution, mais entend établir un développement intégré et une gestion attentive des ressources à l'échelle du bassin. Le Plan Bleu, dont Serge Antoine est l'organisateur et le fervent ambassadeur auprès des autorités politiques comme auprès de la communauté scientifique, tant en France qu'en Europe et dans tout le monde méditerranéen, occupe la plus grande part de ce fonds d'archives. La mobilisation sans précédent d'Etats multiples et si différents autour du grand plan de sauvetage de la Méditerranée se décrit dans la durée à travers les expertises, les analyses, les études mais aussi les comptes rendus de réunions, les rencontres des « parties contractantes », les protocoles et les programmes d'intervention.

À l'immensité de la tâche correspondent la diversité et la technicité des dossiers que Serge Antoine a patiemment étudiés, annotés, complétés. Aux côtés des textes officiels, des rapports publiés et des communications, l'historien a la chance de trouver, dans ce gisement documentaire, les notes préparatoires, les échanges, les projets qui éclairent sur le travail en profondeur effectué en amont des déclarations solennelles et des rencontres diplomatiques.

Pour s'investir dans tant de projets à la fois et gérer cette masse d'informations, Serge Antoine, distingue les domaines d'intervention tels que la protection du littoral, l'état de la pollution marine, la gestion des ressources en eau, l'évolution de l'agriculture et de la forêt méditerranéenne, le changement climatique… Enjeu majeur pour l'environnement, l'accroissement démographique et l'urbanisation sur le pourtour de la Méditerranée figurent parmi les principaux thèmes de réflexion et d'action. « Le fait urbain, déclare Serge Antoine, est pour moi au cœur de la problématique des sociétés contemporaines. Cela m'est apparu à maintes reprises et, en particulier, lors de la conférence de Vancouver en 1976 sur l'habitat et les établissements humains ». Les sommets mondiaux des villes organisés sous l'égide de l'UNESCO, à Lisbonne (1994) ou à Istanbul (1996), montrent bien que la pensée du visionnaire s'applique au-delà du bassin méditerranéen. Serge Antoine contribue à la formation de la Fédération mondiale des Cités unies (FMCU).

En tant que vice-président du Plan Bleu, il entretient des relations avec les instances internationales (UNESCO, OCDE…) et les représentants des gouvernements, dont les dossiers se font l'écho. Relations avec les bailleurs de fonds que sont la Banque européenne d'investissement et la Banque mondiale, avec la Commission européenne dans le cadre du programme Euro-Méditerranée qui institue un partenariat entre les deux rives de la Méditerranée. Contacts également avec les Organisations non gouvernementales associées aux travaux du Plan Bleu, avec les organismes liés à la protection et au développement de la Méditerranée

comme l'Institut méditerranéen de l'eau (IME), Environnement, développement et action (ENDA) , ou encore le Mediterranean Aspen Institute.

Une coopération scientifique, au travers de forums et de publications, s'établit avec de nombreux centres de recherche, tels que le Centre international de recherche sur l'environnement et le développement (CIRED), le Centre international des hautes études agronomiques méditerranéennes (CIHEAM), le Groupement d'études et de recherches sur la Méditerranée (GERME)…

Pour Serge Antoine, le travail pour la protection et le développement de la Méditerranée se traduit aussi par un engagement personnel dans plusieurs organisations : il est administrateur de la « Fondation Seydoux pour la Méditerranée » et président de l'association « Méditerranée 2000 » dont nous pouvons suivre les activités à travers les conseils d'administration.

Toujours à l'avant-garde des idées, il fait sien le concept d'éco-développement formulé par Ignacy Sachs (professeur à l'École des hautes études en sciences sociales) vers 1974, et la notion de développement durable officialisée par le rapport Brundtland en 1987. Désormais, comme le montrent ses dossiers, s'impose une stratégie d'éco-développement et de développement durable qu'il tend à mettre en œuvre avec ses partenaires méditerranéens.

En 1992, le sommet de Rio, auquel Serge Antoine participe en tant que conseiller spécial de la France, nourrit sa réflexion et donne un nouveau dynamisme au Plan Bleu. Serge Antoine est nommé représentant de la France à la Commission méditerranéenne du développement durable créée en 1996. Il préside le Comité français pour l'environnement et le développement durable (le « Comité 21 ») et collabore étroitement avec la Commission mondiale du développement durable.

Comme le prouvent ses interventions et écrits, il a depuis longtemps une conception globale du développement. Il ne considère pas l'environnement comme un domaine, mais associe sa protection au développement économique et social et au respect des pratiques culturelles.
Dès son entrée au ministère, cet homme de dialogue et d'ouverture agit pour instaurer une éducation à l'environnement ainsi que pour une meilleure connaissance réciproque entre les cultures. Il encourage les initiatives de coopération culturelle (création d'un réseau de librairies de la Méditerranée, organisation de colloques, de forums), il soutient le projet de protection des « 100 sites culturels méditerranéens » sous le patronage des Nations Unies et prend une part active aux colloques francophones organisés par le haut conseil de la Francophonie à Tunis (1991) ou en marge du sommet mondial de Johannesburg (2002).

Au terme de cette fructueuse carrière consacrée à la protection et à la mise en valeur de l'environnement, les archives laissées par Serge Antoine revêtent un caractère exceptionnel. Les dossiers permettent de suivre les étapes de la réflexion d'un précurseur, les engagements et les actions d'une personnalité influente, pendant près d'un demi-siècle où l'écologie s'est peu à peu imposée comme le principal enjeu de notre survie. Par ses hautes fonctions, par ses relations avec le monde scientifique, politique et associatif, et surtout par l'envergure de sa pensée, il nous conduit au cœur de décisions qui engagent notre avenir.

L'entrée des archives de Serge Antoine aux Archives Nationales s'inscrit dans la continuité de l'œuvre du militant et pédagogue qui déclarait : « je suis le père du Plan Bleu, mais nous en sommes tous propriétaires ».

★

NB : le répertoire du fonds Serge ANTOINE est consultable sur l'intranet du ministère http://www.ecologie.gouv.fr/ecologie/-Serge-Antoine-.html et sera prochainement mis en ligne sur internet.

Plan du fonds Serge Antoine

I - Écrits de Serge Antoine. 1959-2005

1 - Articles généraux. 1959-2005
2 - Articles sur la Méditerranée. 1976-2002

II - Amenagement du territoire, naissance de la politique environnementale. 1949-2005

1 - Création des régions, réforme des institutions, aménagement du territoire et environnment, métropoles d'équilibre. 1949-1999
2 - Aménagement du territoire en Europe 1951-1999
3 - Naissance de la politique environnementale et prospective. 1963-2005

III -Protection de la nature, Patrimoine naturel et Culturel. 1966-2003

1 - Montagne et protection de la nature, création des parcs naturels. 1966-2001
2 - Patrimoine naturel et culturel, architecture industrielle, mission « patrimoine 2000 ». 1945 - 2003
3 - Aménagement du temps et des loisirs. 1966-1991

IV -Mission des études et de la recherche, Mission de l'environnement et du développement, Coopération internationale. 1948-2002

1 - Fonctionnement des missions. 1980-1983
2 - Actions bilatérales, coopération internationale. 1984-1992
3 - Carrefour international de la communication à la Défense. 1967-2001
4 - Europe et environnement, union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources. 1948-2002
5 - Conférences internationales : 1972-2002
Les grandes conférences internationales de Stockholm à Johannesburg. 1972-2002
Conférences des O.N.G. 1986-1991

V - Protection de la Méditerranée

1 - Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) : 1964-2005
Historique, scénarios, orientations, structures focales. 1976-2004
Centres d'activités régionales, 1983-2005
Observatoire de la Méditerranée. 1964-1991
Colloques, forums internationaux sur la Méditerranée. 1972-1995
Rapports du PAM/PNUE. 1980-2004

2 – Eau : 1969-2004
Littoral, îles, faune aquatique. 1969-2004
Gestion de la demande en eau. 1976-2003
Mission aqueduc Languedoc-Roussillon-Catalogne. 1995-2000
3 - Population, villes et habitat en Méditerranée et dans le monde. 1950-2005
4 - Autres domaines d'intervention : 1970-2005
Agriculture, forêt, pollution de la mer, aires protégées.
Transports, industrie, tourisme, énergie et climat, risques.
5 - Commission Méditerranéenne du développement durable. 1980-2005
6 - Coopération économique : 1972-2005
Banque mondiale, Europe et Méditerranée, libre-échange.1972-2005
Situation environnementale et partenariat : Liban, Egypte, Tunisie, Maroc. 1983-2004
7 - Organisations non gouvernementales, association « Méditerranée 2000 », « fondation Seydoux pour le monde méditerranéen ». 1980-2005
8 - Coopération culturelle en Méditerranée, patrimoine culturel méditerranéen. 1978-2005
Ouvrages généraux, coupures de pressse : aspects politiques, économiques, sociaux et environnementaux. 1970-2005

VI – Éco-développement, développement durable en France et dans le monde

1 - Éco-développement, indicateurs du développement durable, aménagement du territoire et développement durable, forêt et gestion durable, transports et développement durable, énergies renouvelables, changements climatiques, éducation au développement durable. 1972-2005
2 - Conseil national de développement durable. 2002-2006
3 - Francophonie et développement durable, 1984-2005
Europe et développement durable. 1993-2003
4 - Commission mondiale du développement durable. 1978-2004
Observatoire international de prospective régionale. 1992-1997
5 – Publications sur l'environnement et le développement durable. 1975-2005
Publications en français,
Publications en anglais,
Rapports du World resources institute.

« Jean Millier, un hussard de l'architecture »

éditions Ante Prima/AAM éditions

Par **Brigitte Druenne-Prissette**

Le comité d'histoire s'est associé le 3 juillet dernier à une manifestation d'hommage à Jean Millier, organisée par l'Institut Paul Delouvrier, dont Jean Millier a été le président-fondateur.
Un ouvrage de mémoire a été publié à cette occasion.
C'est autour des témoignages de ceux qui l'ont accompagné, et des quatre temps forts de la vie de Jean Millier : la Côte d'Ivoire, la Région parisienne, les autoroutes et la Culture, que se structure l'ouvrage consacré à ce grand ingénieur : « **Jean Millier,** ingénieur des Ponts et Chaussées (1917-2006) : **un hussard de l'architecture** ». La manifestation s'est elle-même articulée autour de ces quatre temps de la carrière de Jean Millier.

Jean-Eudes Roullier, dans la préface de l'ouvrage, en éclaire le parti pris éditorial :
« Nous avons choisi de croiser deux approches complémentaires :
★ le recueil, par Alessandro Giacone, ancien élève de l'École normale supérieure et agrégé d'histoire, de témoignages résultant d'entretiens avec des proches de Jean Millier aux différentes étapes de sa carrière,
★ un premier travail de recherche sur les sources identifiables et accessibles, confié à Dominique Lefrançois, historienne docteur en urbanisme, travail qui se veut aussi un appel aux chercheurs pour des études plus approfondies. »

La Côte d'ivoire

C'est d'abord son action et les responsabilités qu'il a exercé en Côte d'Ivoire qui sont éclairées dans l'ouvrage.

Nommé dans ce pays dès l'année 1946, il a accompagné « l'arrivée de la technique » (cf. entretien avec Georges Rème), l'Afrique ayant été, de ce point de vue, grandement délaissée avant la guerre, au profit de l'Indochine. Jean Millier s'est tout de suite consacré à la construction du port d'Abidjan dont il a pris la direction, construction qui nécessitait l'ouverture du cordon lagunaire et représentait alors un grand défi technique. Très vite un nouveau défi a été relevé, la construction du pont d'Abidjan, qui devait permettre le développement de la ville. Parallèlement un concours était lancé, à son initiative, pour la réalisation du premier plan d'urbanisme de la ville.

C'est à l'occasion des études qui ont conduit au plan d'urbanisme d'Abidjan que Jean Millier a montré tout son intérêt et tous ses talents dans le domaine de l'aménagement urbain : « Millier avait une vision d'ensemble et savait faire la part entre le futur et le présent » (cf. témoignage de Robert Lafond). Il a, par ailleurs, montré toute l'exigence qu'il attachait déjà à la qualité du bâti.

Il a su aussi s'entourer de toutes les compétences utiles, faisant notamment venir Daniel Badani, grand prix de Rome, pour l'élaboration du plan d'Abidjan ou confiant, via l'entreprise Boussiron, le pont d'Abidjan aux crayons de Nicolas Esquillan.

Nommé, en 1952, directeur des Travaux publics il s'est notamment attaché à développer le réseau routier ivoirien et plus largement à apporter les équipements utiles au développement du pays. Il s'est alors tout particulièrement attaché à la qualité des relations entre ses équipes et celles de l'administration générale « coloniale », dirigée par les administrateurs de la France d'Outre-mer. De la même façon il a eu à coeur de garder avec les entreprises, tant avec les représentants locaux des entreprises françaises qu'avec les entreprises locales dont il favorisait le développement, des relations de confiance, malgré l'exigence qui caractérisait leur rapport (cf. entretien avec Henri Houdin).

Devenu, en 1957, ministre des Travaux publics du gouvernement de Côte d'Ivoire, il a été confirmé dans ses fonctions, après l'Indépendance, par Félix-Houphouët-Boigny devenu Président de la République. Il a, ainsi, poursuivi son oeuvre dans l'aménagement du pays auquel il est resté très intimement attaché.

La Région parisienne et l'EPAD

Rentré en France en 1961, il rejoint le District de la région de Paris comme directeur de la section études, plan et programmes. Ses qualités d'aménageur et de « visionnaire » vont pouvoir largement s'y déployer.

Le District de la région de Paris venait d'être créé par le Général de Gaulle qui en avait confié la délégation générale à Paul Delouvrier, en lui donnant la mission de « remettre de l'ordre dans ce magma ».

Paul Delouvrier avait appelé auprès de lui Jean Millier : « ils se complétaient parfaitement, l'un avec son expérience d'aménageur, par la clarté de ses analyses, la sûreté de son jugement, son dynamisme, l'autre par la hauteur de ses vues, son entregent politique dans un contexte régional particulièrement sensible » (cf. entretien avec Yves Meau).

Très vite ils se sont attachés à restructurer et développer l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP), récemment créé (cf. entretien avec Serge Goldberg) dont Jean Millier allait bientôt prendre la direction. De jeunes talents de toutes les disciplines (architectes, ingénieurs, géographes, urbanistes, sociologues) venaient enrichir les équipes. La préparation du Schéma directeur de la région parisienne était engagée.

Le SDAU fut publié en 1965. « Cet acte fondateur marqua le déclenchement d'une modernisation accélérée de la région parisienne (...) tandis que se mettaient en place les équipes chargées d'aménager les

villes nouvelles, les anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise étaient remplacés par six nouveaux départements » (cf. entretien avec Yves Meau). Les projets d'infrastructures et d'équipements urbains étaient relancés, « quelque part, le réseau RER, l'accélération du périphérique, le programme des autoroutes et bien d'autres réalisations en sont issues » (cf. témoignage de Jean-Eudes Roullier).

Le District de la région de Paris accédait au rang de préfecture de la région parisienne. Paul Delouvrier était nommé préfet de région et Jean Millier chef du service régional de l'Équipement ayant rang et prérogatives de préfet (1966).

Pendant toute cette période Jean Millier a regroupé autour de lui certains de ses anciens collaborateurs de Côte d'Ivoire, dont il avait apprécié les talents. Il s'est aussi attaché de jeunes architectes et urbanistes qui ont ensuite été directement impliqués dans la réalisation des villes nouvelles.

Quittant le District en 1969 il est alors nommé président-directeur général de l'EPAD, statut particulier à la tête d'un établissement public qui disposait habituellement d'un président et d'un directeur général, mais statut négocié pour lui par Paul Delouvrier pour lui permettre de procéder à une véritable relance du quartier de la Défense.

À son arrivée à la tête de l'EPAD, Jean Millier constatait que le plan d'aménagement existant était basé sur des perspectives immobilières « trop modestes » et un parti pris architectural répétitif. Il a fait « exploser toutes les formes architecturales (...) tout en conservant l'esprit initial : le grand axe central et la séparation des circulations » (cf. entretien avec Christian Bouvier). La Défense abrite aujourd'hui trois fois plus de bureaux qu'il n'en était prévu à l'origine et, longtemps, son centre commercial, conçu à l'initiative de Jean Millier, a été le plus grand de France.

Et la Défense a donné toute leur place aux artistes, sculpteurs et paysagistes, éclairant ainsi une autre des passions de son principal promoteur.

Les autoroutes

Très vite des responsabilités autoroutières lui ont été confiées. Président de la Société de la vallée du Rhône (SAVR), dès 1970, il s'est attaché à en élargir le périmètre. « Son charisme, son autorité naturelle, sa vision de l'avenir et son bon sens » (cf entretien avec Henri Cyna) ont été mis au service du développement des autoroutes. Lorsqu'il a quitté ses fonctions en 1985 la SAVR devenue ASF (Autoroutes du Sud de la France) était concessionnaire de la quasi-totalité des autoroutes situées dans la sud de la France.

Certes le Président de la République avait pris parti pour ce développement et le ministère des Finances ne cherchait pas à le freiner. Il a, malgré tout, fallu toute l'intelligence stratégique de Jean Millier et ses talents de négociateur pour atteindre ce résultat.

Là encore, son goût pour l'architecture et l'art s'est naturellement concrétisé. « Il tenait à ce que toutes des aires et les gares de péage fasse l'objet d'un concours d'architecture » (cf. entretien avec Alain Vivet). De même les aires de service et de repos, espaces publics, devaient, de son point de vue, être ornés de sculptures et de monuments adaptés à l'espace autoroutier. Son initiative a été reprise par l'ensemble des sociétés d'autoroutes.

En matière d'ouvrages d'art c'est peut-être dans « l'incroyable croisade pour la réhabilitation des fonds de l'ancien musée des Travaux publics » (cf. entretien avec Jean Mesqui) que Jean Millier a connu un relatif échec. Ayant fait inventorier les maquettes, trouvé un local pour les accueillir et tracé un avenir à cette collection retrouvée, il n'a pu l'emporter sur l'indifférence montrée par les autres protagonistes.

La culture

C'est dans ses fonctions de président du Centre Pompidou, de l'Institut français d'architecture (IFA), de la mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP) et du Plan construction qu'il a pu donner libre cours à sa passion pour les architectes et pour les artistes. Chargé par le Premier ministre, en avril 1982, de proposer de nouvelles modalités pour la commande publique d'ingénierie et d'architecture et réformer ainsi la réglementation existante (cf. entretien avec Francis Le Doré) il a très vite proposé de nouveaux modes de travail partagé aux différents professionnels et remis le maître d'ouvrage au centre du dispositif, pleinement responsable de la qualité des réalisations. Ces dispositions ont directement contribué au renouveau de la création architecturale et permis aux jeunes architectes de participer aux différents concours. Ceux-ci ont, par ailleurs, trouvé toute leur place à l'IFA (cf. témoignage de Luciana Ravanel).
Devenu lui-même maître d'ouvrage de la Tour sans fins, conçue par Jean Nouvel pour parachever la Tête Défense (cf. témoignage de Jean-Pierre Porchet), il a mis toute son énergie à lever l'ensemble des obstacles techniques et réglementaires pour devoir finalement renoncer devant le crise immobilière des années 1990.

L'homme

Si les qualités humaines et professionnelles remarquables ont été unanimement rappelées par tous ses anciens collaborateurs et amis, deux points particuliers du caractère de l'homme émergent aussi de tous ces témoignages : homme « pressé », il s'impatientait rapidement lorsqu'une décision lui semblait tarder à être mise en oeuvre. Coléreux, chacun des témoins l'a souligné d'une anecdote : colères feintes ou non, elles semblaient faire vite l'objet d'excuses et d'oubli. Elles ont pourtant émaillé les très nombreuses réunions de travail et de négociation que Jean Millier a eu à conduire.

Une première biographie

La biographie que Dominique Lefrançois consacre à Jean Millier à la fin de l'ouvrage revient sur tous les points de cette carrière atypique. Des archives, des publications, d'autres témoignages ont nourri ce texte, mettant l'accent sur toutes les sources, à peine effleurées, que les chercheurs auront à défricher. Outre ses nombreuses réalisations qui sont différemment éclairées, c'est encore vers les qualités de l'homme que s'oriente ce récit de carrière. Souvent moteur de l'innovation, Jean Millier a su allier sens de l'aventure et rigueur des résultats, vision et efficacité, c'est « sa manière d'agir, d'être, de diriger, de superviser une structure, de penser un territoire » qui est éclairé dans cet ouvrage consacré à la vie d'un des grands ingénieurs de l'État, à la carrière « prodigieuse » (cf. conclusions de Claude Martinand, vice-président du Conseil général de l'Écologie et du Développement durable, lors de la manifestation). ★

Mes dates...

Cette nouvelle rubrique, se donne pour objectif de rappeler à chacun, les principaux textes législatifs ou réglementaires, les grandes évolutions institutionnelles et les évènements significatifs (des inaugurations aux catastrophes ou crises), qui ont marqué la vie politique ou administrative et l'évolution de concepts et de techniques..., dans les champs de compétence présents ou passés de notre ministère.

Les dates-anniversaire concerneront de façon « glissante » les trois années à venir. Un rappel de l'année 2008 est fait dans ce premier exercice. Il ne s'agit, bien sûr, ni de réaliser une annexe de l'annuaire des célébrations nationales, ni de prétendre à l'exhaustivité.

Le jeu de mots, qui préside à l'ouverture de cette nouvelle rubrique, ne doit pas en détourner le sens. Ce sont plutôt de « vos dates » dont il s'agit, puisque nous souhaitons l'enrichir des faits marquants que vous nous nous signalerez.

Certains de ces évènements pourront être développés dans les articles de notre revue, faire l'objet d'une conférence du Comité d'histoire, voire d'une journée d'étude spécifique. C'est, le plus souvent, à la mémoire de chacun qu'il sera fait appel, pour redonner vie à ces moments de l'histoire de notre administration.

Nous vous remercions vivement par avance de vos contributions.

Alain Monferrand
Secrétaire délégué du Comité d'histoire

Année 2008

18 avril 1898 : Loi sur le régime des eaux
Cette première grande loi sur l'eau, induite par la révolution industrielle, a pour but de rendre le développement industriel compatible avec les impératifs de salubrité, et de veiller à ce que les agriculteurs puissent accéder à cette ressource.

10 avril 1908 : Loi relative à la petite propriété et aux maisons à bon marché, ou Loi Ribot
Pour favoriser l'accession des familles modestes à la propriété de leur logement par l'offre de prêts aidés, cette loi crée les sociétés anonymes de crédit immobilier (SACI).

13 juillet 1928 : Loi établissant un programme de construction d'habitations à bon marché et de logements en vue de remédier à la crise de l'habitation, ou Loi Loucheur
Loucheur, ministre du Travail et de la Prévoyance sociale dans le gouvernement Poincaré, programme, dans le contexte de crise du logement de l'après-guerre, la construction sur cinq ans de 200.000 logements HBM et 60.000 logements à loyer moyen.

16 avril 1948 : Fondation d'une Organisation européenne de coopération économique (OECE), *à l'instigation des Etats-Unis, pour organiser l'aide économique américaine prévue dans le cadre du Programme de rétablissement européen ou Plan Marshall. A l'OECE succède, en 1961, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE).*

1er août 1948 : Inauguration du barrage de Génissiat *par le Président de la République Vincent Auriol. Programmé en 1933 et mis en eau en 1948, ce premier barrage édifié sur le Rhône est alors le plus important d'Europe (104 m de haut) ; il répond aux besoins de la reconstruction et à la priorité accordée à l'hydroélectricité. Conçu par les architectes Albert Laprade et Léon Bazin, il a été construit par la Compagnie nationale du Rhône (CNR), devenue depuis une filiale du Groupe Suez.*

1er septembre 1948 : Loi portant modification et codification de la législation relative aux rapports des bailleurs et locataires ou occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel et instituant des allocations de logement (n°48-1360) ou Loi de 1948. *Prise dans le contexte de la pénurie de logement, cette loi garantit à certains locataires des loyers stables et un maintien dans les lieux.*

Le C.N.I.T - ©MEEDDAT/DICOM - fonds MRU - D.R

12 septembre 1958 : Inauguration du Centre des nouvelles industries et technologies (CNIT) *par le Président de la République René Coty, en présence du Général de Gaulle. Créé pour servir de vitrine à l'industrie française, le CNIT est conçu par les architectes Robert Camelot, Jean de Mailly et Bernard Zehrfuss. Sa construction marque le début l'aménagement de la zone de La Défense, sur les territoires des communes de Puteaux, Courbevoie et Nanterre à l'ouest de Paris, aménagement dont le pilotage est assuré par l'Etablissement public pour l'aménagement de La Défense (EPAD, créé le 9 septembre 1958).*

16 mars 1978 : Le naufrage du pétrolier libérien Amoco Cadiz
Il provoque la pollution de 360 km de littoral breton. Après avoir obtenu réparation pour ce préjudice, le Syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord-ouest de la Bretagne, créé dans ce contexte de catastrophe, est devenu Vigipol (Vigilance Pollution) : un acteur pilote dans les affaires de pollution maritime.

5 avril 1978 : Michel d'Ornano est nommé ministre de l'Environnement et du Cadre de vie (MECV), *avec une organisation ministérielle qui regroupe pour la première fois les attributions*

relatives à l'environnement, à l'architecture (précédemment dévolues au ministère de la Culture et de l'Environnement), à l'aménagement foncier, à l'urbanisme, à l'habitation et à la construction (précédemment dévolues au ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Equipement et des Transports).

13 février 1998 : « Demain, la ville », rapport remis par Jean-Pierre SUEUR *maire d'Orléans à Martine AUBRY, ministre de l'Emploi et de la Solidarité. Bilan de vingt ans de politique urbaine, ce rapport dessine un projet global pour la ville, prenant en compte les questions liées à l'urbanisme, l'architecture, l'aménagement de l'espace, la mobilité, la mixité sociale, le logement, l'intégration, la sécurité et les services publics.*

29 juillet 1998 : Loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions (n° 98-657)
Cette loi, en faveur des personnes en difficulté, s'inscrit dans une politique globale, interministérielle et partenariale qui tend à connaître, prévenir et supprimer toutes les situations pouvant engendrer des exclusions dans les domaines de l'emploi, du logement, de la protection de la santé, de la justice, de l'éducation, de la formation et de la culture, de la protection de la famille et de l'enfance.

Année 2009

17 novembre 1869 : Inauguration du Canal de Suez *en présence de l'impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III, et de l'empereur d'Autriche François-Joseph. Trait d'union entre la Mer Rouge et la Méditerranée, le canal participe à un bouleversement des flux internationaux de transport entre Orient et Occident. Son percement a été réalisé par la Compagnie universelle du canal maritime de Suez de Ferdinand de Lesseps, à partir des plans d'Aloïs Negrelli.*

10 mars 1899 : Décret portant règlement relatif à la circulation des automobiles
Ce décret marque l'apparition du permis de conduire : "nul ne pourra conduire une automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines" (article 11). Il est suivi d'une circulaire d'application du 10 avril 1899 qui précise les conditions de délivrance du certificat de capacité.

25 juillet 1909 : Louis Blériot (1872-1936) est le premier aviateur à traverser la Manche
Ingénieur centralien, il se consacre d'abord à l'industrie automobile (phares) avant de s'intéresser à l'aéronautique. En 1905, il fonde le premier atelier d'aviation français, se réservant le rôle concepteur et de pilote d'essais. La traversée de la Manche est une opération destinée à promouvoir sa marque : son vol sur le Blériot XI, entre Calais et Douvres, qui dure 37 minutes pour couvrir 38 kilomètres, est relaté comme un exploit par la presse.

17-20 octobre 1909 : Premier congrès international sur la protection des paysages, à Paris
Première confrontation sur les conceptions de l'environnement et initiatives prises en France et ailleurs, notamment dans le domaine législatif.

14 mars 1919 : Loi concernant les plans d'extension et d'aménagement des villes, ou Loi Cornudet. *Première loi (complétée en 1924) instituant la planification urbaine en France : elle oblige les villes françaises de plus de 10.000 habitants à se doter d'un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension, ainsi que « les agglomérations, quelle qu'en soit l'importance, présentant un caractère pittoresque, artistique ou historique ».*

16 octobre 1919 : Loi relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique
Après guerre, la volonté politique d'optimiser l'équipement, la production et la distribution des ressources hydroélectriques s'est traduite par cette loi qui établit le régime des concessions hydrauliques, encore en vigueur : tout nouvel aménagement est soumis à l'enquête publique et les riverains indemnisés pour l'occupation de leurs terrains.

3 mars 1939 : Inauguration du Musée des Travaux publics *par le Président de la République Albert Lebrun. Créé pour montrer les grandes réalisations françaises dans le contexte de l'exposition internationale de 1937, ce musée ne voit le jour qu'en 1939, dans un bâtiment conçu par Auguste Perret et construit par l'entreprise des frères Perret sur la colline de Chaillot. Sa fermeture est décidée le 7 août 1955. Le bâtiment est actuellement occupé par le Conseil économique et social.*

2 décembre 1959 : Catastrophe du barrage de Malpasset
Les pluies torrentielles de l'hiver 1959 remplissent pour la première fois le nouveau barrage en amont de Fréjus. Celui-ci cède, et c'est une déferlante de près de 50 millions de mètres cube d'eau qui ravage la campagne jusqu'à la mer, faisant 423 victimes.

7 janvier 1959 et 2 juin 1960 : Décrets portant harmonisation des circonscriptions administratives de la France métropolitaine en vue de la mise en oeuvre des programmes d'action régionale (n° 59-171 et 60-516). *Ces deux décrets définissent le cadre territorial de vingt et une circonscriptions d'action régionale (CAR) encore en vigueur.*

22 mars 1979 : « Demain, l'espace », rapport de la mission d'étude sur l'habitat individuel péri-urbain, *présidée par Jacques Mayoux. Ce rapport aborde le problème du développement des lotissements à la périphérie des villes françaises.*

16 mars 1979 : Décès de Jean Monnet (1888-1979), fondateur de la planification à la française et de l'Union européenne.

18 juillet 1989 : Inauguration de la Grande Arche de La Défense, ou Arche de la fraternité, *par François Mitterrand, président de la République. Ce cube monumental, destiné*

à ponctuer le grand axe Louvre-Étoile-Défense, a été conçu par l'architecte danois Johann Otto von Spreckelsen. Immeuble de bureaux (80.000 m²), il a accueilli le G7 (15e Sommet des sept États les plus riches du monde) avant d'héberger la Fondation internationale des droits de l'homme ou le ministère de l'Equipement, qui opère un premier regroupement de ses services à l'occasion de son installation.

26 et 28 décembre 1999 : Les violentes tempêtes « Lothar » et « Martin » ravagent la France, *faisant près d'une centaine de morts, détruisant 500.000 hectares de forêts, privant la moitié de la France d'électricité, et occasionnant des pertes économiques considérables.*

12 décembre 1999 : Le naufrage du pétrolier maltais « Erika » *Pavillon de complaisance, ce pétrolier est responsable de la pollution de 400 km de côtes, du Finistère à la Charente-maritime. Suite à cet accident, l'Union Européenne a mis en place des séries de mesures dédiées à la sécurité maritime.*

Année 2010

23 avril 1810 : Naissance d'Eugène Belgrand (1810-1878), *ingénieur des ponts et chaussées. En 1852, Haussmann, devenu Préfet de la Seine, le charge d'étudier l'approvisionnement en eau de la capitale.*

8 mars 1810 : Loi sur les expropriations pour cause d'utilité publique
Le droit de propriété est limité par les intérêts de l'Etat : la dépossession est indemnisée ; la légalité des décisions administratives peut être contestée.

24 mars 1860 : *Le Traité de Turin officialise l'acte par lequel* **les territoires du Comté de Nice et du Duché de Savoie sont rattachés à la France.**

19 juillet 1900 : Inauguration du premier « Chemin de fer de la métropole » à Paris *par Emile Loubet, président de la République. Le chantier de cette première ligne de métro, qui va de la porte Maillot à Vincennes, a été supervisé par l'ingénieur Fulgence Bienvenüe.*

1910 : Apparition du mot « urbanisme » en français *dans une publication : « L'urbanisme. Étude historique, géographique et économique », par Pierre Clerget (in «* Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie *», tome XX).*

28 janvier 1910 : La crue de la Seine, qui inonde la région parisienne, atteint 8,42 m à Paris *au pont de la Tournelle (contre 8,81 m en 1658 et 7,90 m en 1740), après 12 jours de montée continue. Il faudra attendre le 16 mars pour que la Seine retrouve son lit normal.*

8 avril 1910 : Naissance d'une administration du tourisme, avec la création de l'Office national du tourisme, *à l'initiative d'Alexandre Millerand, ministre des Travaux publics (loi de finances, suivie du règlement du 24 août 1910 qui en fixe les modalités de fonctionnement).*

2 mai 1930 : Loi relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. *Cette loi trouve ses racines dans celle du 21 avril 1906 ; elle institue une commission (aux niveau national et départemental) chargée de l'inventaire et du classement des monuments naturels et des sites ainsi que des dispositions pénales en cas de dégradation.*

21 juillet 1950 : L'appellation « Habitations à loyer modéré » (HLM) *est substituée à l'expression « Habitations à bon marché » (HBM) (Loi n° 50-854)*

22 juillet 1960 : Loi relative à la création des parcs nationaux (n°60-708), *grâce à laquelle sont créés les parcs nationaux de la Vanoise, de Port-Cros, des Pyrénées-orientales, des Cévennes, des Ecrins, du Mercantour et de Guadeloupe. Leur aménagement et leur gestion est confiée à un établissement public où sont représentées les collectivités territoriales intéressées.*

Cévennes, parc national - ©MEEDDAT/DICOM - 1960 fonds MRU

1980 : L'expression « développement durable », *traduite de l'anglais « sustainable development »,* **apparaît pour la première fois en français** *dans le rapport « La stratégie mondiale pour la conservation », publié par l'Union internationale pour la conservation de la nature. En 1987, le rapport Brundtland (« Notre avenir à tous ») définit le concept comme « un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».*

31 mai 1990 : Loi visant à la mise en oeuvre du droit au logement (n° 90-449) ou Loi Besson. *Elle s'inscrit dans une politique d'Accompagnement social lié au logement (ASLL) en s'appuyant sur les Plans départementaux d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) et des dispositions permettant d'accroître l'offre de logement en faveur des personnes défavorisées.*

21 décembre 1990 : Michel Delebarre est nommé ministre de la Ville
Après avoir été ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, il est le premier titulaire d'une nouvelle organisation ministérielle, chargée de la politique de la ville, qui depuis lors, a investi un périmètre plus large (notamment avec le logement).

13 décembre 2000 : Loi relative à la solidarité et renouvellement urbains (n° 2000-1208) ou Loi SRU *est l'aboutissement du débat national « Habiter, se déplacer… vivre la ville », lancé en 1999 par Jean-Claude Gayssot, et qui a fait émerger la nécessité d'une cohérence accrue entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable.*

Année 2011

17-19 décembre 1871 : Inauguration du tunnel du Mont Cenis (12 km), dit de Fréjus, *premier grand tunnel alpin qui permet la liaison ferroviaire entre la France (Modane) et l'Italie (Bardonecchia). La réussite du percement est due à la mise au point de perforatrices à air comprimé par l'ingénieur Germain Sommeillier (1815-1871).*

27 mai 1921 : Décret instituant le « Code de la route »
Ce texte réglemente l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, véhicules automobiles et à traction animale, transports en commun, cyclistes et piétons. Face au développement de la circulation, il vise à assurer la protection de la route et la sauvegarde des droits de ses usagers (la prescription de « tenir sa droite » n'intervient qu'en 1933).

Orly, aérogare sud
©MEEDDAT/DICOM
1957 fonds MRU - D.R

24 février 1961 : Inauguration de l'aérogare d'Orly sud *par le général de Gaulle, président de la République, en présence de Pierre Cot et de Robert Buron. Le bâtiment principal (200 m x 70 m), qui a été conçu par Henri Vicariot, architecte et ingénieur des ponts et chaussées, répond à l'ambition de faire d'Orly le premier aéroport européen et d'être la vitrine du savoir-faire français en matière de construction.*

7 janvier 1971 : Robert Poujade est nommé Ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement : *il est le premier titulaire d'une administration de l'environnement en France.*

22 septembre 1981 : Inauguration du train à grande vitesse (TGV) Paris Sud-est *par François Mitterrand, président de la République. Le nouveau train emprunte une nouvelle ligne qui met alors Lyon à 2 h 40 de la capitale (actuellement 2 h) : ses performances (260 km/h* en vitesse de pointe) mettent le chemin de fer en concurrence avec l'automobile et l'avion.

27 avril 1991 : Inauguration du Pont de Cheviré *(à l'ouest de Nantes), par Michel Rocard, premier ministre. Ce pont routier sur la Loire, qui permet le passage des gros navires, s'inscrit dans l'important axe de transport de l'Arc atlantique, qui permet la traversée de l'Europe du nord au sud. Conçu par l'architecte Philippe Fraleu, son tablier central a la particularité d'être d'une seule pièce (160 mètres de long).*

13 juillet 1991 : Loi d'orientation pour la ville (n°91-662), dite Loi sur la ville ou encore LOV
Elle vise à réduire la tendance à la concentration de l'habitat social dans certains quartiers ou dans certaines communes. Elle s'inscrit dans le cadre de la politique de la ville, définie comme élément de la politique d'aménagement du territoire.

rubrique documentée par **Françoise Porchet**

Le comité d'histoire du ministère

Le comité d'histoire a été créé par un arrêté du 9 mai 1995, auprès des ministères chargés de l'Équipement, des Transports et du Logement.
Depuis cette date, à partir de ces trois compétences fondamentales héritées de l'ancien ministère des Travaux publics (et des Transports) et de celui de la Construction (et de l'Urbanisme), fusionnés en 1966 dans le concept nouveau de ministère de l'Équipement, le comité a été amené à élargir son champ de compétence initial, pour aborder des questions touchant également à l'aménagement du territoire, à l'environnement, au développement durable...
Le 15 février 2007, le comité d'histoire, en liaison avec le ministère de l'Écologie et du Développement durable et celui de la Culture, consacrait ainsi une journée d'étude à « L'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978-1981) »*.

Depuis, le nouveau ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD) a vu le jour. Il est devenu depuis le 19 mars 2008, le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT), associant dans une synthèse dynamique et novatrice les traditions de l'écologie et du développement durable, celle de l'habitat et des transports, celle des politiques énergétiques et celle de l'aménagement du territoire.

Le comité d'histoire a vocation à intégrer aujourd'hui ces différentes traditions dans son programme d'études et de recherches.

* Les actes de cette journée d'études ont fait l'objet d'un numéro spécial de la revue « pour mémoire » en septembre 2007.

L'ORGANISATION DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ D'HISTOIRE

★ Secrétaire
Pierre CHANTEREAU,
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
pierre.chantereau@developpement-durable.gouv.fr

★Secrétaire-délégué
Alain MONFERRAND
tél. 01 40 81 21 73
alain.monferrand@developpement-durable.gouv.fr

★Adjointe au secrétaire-délégué ; Mission recueil de témoignages oraux
Brigitte DRUENNE-PRISSETTE
chargée de mission
tél. 01 40 81 31 06
brigitte.druenne-prissette@developpement-durable.gouv.fr

★Accueil, assistance à la coordination et secrétariat
Sylvie ROBERT,
secrétaire
tél. 01 40 81 36 75 - fax 01 40 81 21 70
sylvie.robert@developpement-durable.gouv.fr

★Secteur documentation-Communication électronique
Françoise PORCHET,
chargée d'études documentaires
tél. 01 40 81 36 83
francoise.porchet@
@developpement-durable.gouv.fr

★Secteur études-recherches :
Stève BERNARDIN,
chargé d'études
tél. 01 40 81 36 47
steve.bernardin@developpement-durable.gouv.fr

★Secteur animation-diffusion-budget :
Françoise SAPPIN,
chargée d'études
tél. 01 40 81 26 35
francoise.sappin@developpement-durable.gouv.fr

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE (mai 2008)

Bernard BARRAQUÉ
ingénieur civil des Mines ; urbaniste ; docteur en socio-économie urbaine ; directeur de recherche au CNRS
Alain BILLON
inspecteur général de l'Équipement honoraire ; ancien secrétaire-délégué du comité d'histoire
François CARON
docteur en histoire ; professeur émérite à l'Université de Paris IV ; président du Comité scientifique de l'AHICF et du comité d'histoire de la Fondation EDF
Florian CHARVOLIN
Politiste et sociologue des sciences sociales, charge de recherches à l'Université Jean Monnet à Saint-Etienne
Viviane CLAUDE
architecte ENSAIS ; urbaniste ; docteur en histoire et civilisations ; professeur à l'INSA (Strasbourg)
Florence CONTENAY
inspectrice générale de l'Équipement honoraire ; membre du comité d'histoire du ministère de la Culture
Gabriel DUPUY
ingénieur (Centrale Paris) ; docteur en mathématiques ; docteur en lettres et sciences humaines ; professeur à l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne
Philippe GENESTIER
architecte-urbaniste en chef de l'État
André GUILLERME
ingénieur ENTPE ; docteur en histoire ; professeur des universités ; directeur du Centre d'histoire des techniques et de l'environnement (CNAM)
Bertrand LEMOINE
ingénieur X-ENPC ; architecte DPLG ; directeur de recherche au CNRS ; directeur de l'École d'architecture de Paris-La Villette
Geneviève MASSARD-GUILBAUD
docteur en histoire ; directrice d'études à l'EHESS
Antoine PICON
ingénieur X-ENPC ; architecte DPLG ; docteur en histoire (EHESS) ; professeur à l'Université de Harvard (Graduate School of Design, USA)
Anne QUERRIEN
sociologue ; urbaniste ; rédactrice en chef des « Annales de la recherche urbaine » (PUCA)
Thibault TELLIER
docteur en histoire ; maître de conférences à l'Université de Lille III
Hélène VACHER
docteur en histoire ; maître de conférences associée à l'Université d'Aalborg (Danemark)
Loïc VADELORGE
docteur en histoire ; maître de conférences à l'Université de St-Quentin-en-Yvelines

LES DOMAINES D'INTERVENTION

- ★ L'histoire des administrations et de leurs politiques ;
- ★ L'histoire des techniques ;
- ★ L'histoire des métiers et des pratiques professionnelles ;
- ★ La définition d'une politique du patrimoine.

LES ACTIONS

- ★ Le soutien et l'accompagnement d'études et de recherches historiques sur le ministère (et ceux dont il est issu), ainsi que sur les politiques menées dans ses différents domaines de compétence ;
- ★ L'organisation de conférences et de journées d'études ;
- ★ La constitution d'un fonds d'archives orales ;
- ★ Le soutien à l'édition d'ouvrages et la publication de la revue « pour mémoire » ;
- ★ La gestion d'un centre de ressources historiques ouvert au public ;
- ★ La participation aux grandes manifestations du ministère.

LES OUTILS

- ★ La bibliothèque, ouverte au public, comprend plus de 3000 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 / (recherche : histoire)*
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, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire 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
7e section - 19e étage - bureau 19.29
Tour pascal B - 92055 La Défense cedex
tél : 33 (0) 01 40 81 36 75 - fax : 33 (0)1 40 81 67 13
courriel : comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

Gilbert SMADJA (1941 – 2008)

Gilbert Smadja s'est éteint le 11 juillet 2008 à la suite d'une longue maladie qu'il a combattue jusqu'au bout de ses forces avec une dignité et un courage exemplaires. Chargé de mission à la cinquième section du CGPC, il n'a cessé de travailler jusqu'à ce que ses dernières forces ne le trahissent.

Sa proximité physique et intellectuelle avec le Comité d'histoire renaissant l'ont conduit tout naturellement à en comprendre et en soutenir l'action dès les débuts de sa relance. Celui-ci perd avec lui un ami sûr, fidèle et éclairé.

Originaire de Tunisie, qu'il avait quittée adolescent avec sa famille venue s'installer en France, il avait fait des études de géographie urbaine à l'Institut de Géographie de Paris. Entré dans la vie active en 1969, après avoir été enseignant au Maroc au titre de la Coopération, il s'engage avec enthousiasme dans l'aventure des équipes pluridisciplinaires qui se constituent partout alors dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement. On peut rétrospectivement distinguer dans sa carrière professionnelle quatre périodes de quelque dix années chacune.

La première décennie est clairement placée sous le signe des études de transports. Après un passage à la Préfecture de Paris, puis à l'APUR, il entre en 1971 à la division urbaine du SETRA, où il travaille à la méthodologie des études de planification des transports en centre –ville. Puis en 1976, il passe au département des études générales du CETUR, où il est chargé de l'interface transports-urbanisme. Il travaille notamment sur les Plans de déplacements urbains, et les effets induits des zones piétonnes. Il assure également le suivi des programmes d'études des CETE et de l'IRT.

En 1981, après cette décennie-transports, il change radicalement d'orientation et entre comme chargé de mission au Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles, pour une nouvelle décennie. Là, il assurera la liaison avec la Recherche et l'Université ainsi que le suivi de la politique culturelle. Cette double orientation débouchera sur le suivi des implantations universitaires, et sur le développement de l'art urbain dans les villes nouvelles. D'une façon générale, il acquiert une expérience et une expertise considérables sur le développement des interventions qualitatives et des politiques d'innovation sociales et culturelles dans les villes nouvelles, qu'il saura valoriser ultérieurement sur d'autres terrains, durant la troisième décennie de sa carrière .

En 1990, il rejoint l'EPAD comme chef du service de Affaires Culturelles. Il organise en 1991 la Consultation internationale d'artistes sur le concept du Grand Axe de la Défense. Il anime la politique de commande publique de l'EPAD pour l'acquisition d'œuvres d'art destinées aux

Gilbert Smadja a notamment publié :

- « **Villes Nouvelles en France** », ouvrage collectif sous la direction de J.E. Roullier, aux éditions Economica, en 1989.
- « **L'Art et la Ville** », en collaboration avec Monique Faux, aux éditions Skira, en 1990.
- « **Paris La Défense, l'art contemporain et l'axe historique** », en collaboration avec Jean-Luc Daval, aux éditions Skira, en 1991.

espaces publics, par l'association d'artistes à la conception et à la réalisation d'espaces publics, comme l'escalier de Kowalski vers la Place Haute. Parallèlement, il élabore et met en œuvre une politique culturelle pour le site de La Défense, en organisant notamment des grandes manifestations sur le Parvis, comme l'exposition Calder ou l'exposition « La Lumière et la Ville » (1991). En liaison avec le Fonds National d'Art Contemporain, il organise également des conférences d'initiation à l'art contemporain pour les personnels des entreprises du site. En 1994 il intègre la Délégation Interministérielle à la Ville, où il installe avec le Délégué-adjoint, la Mission nationale des grands projets urbains. Il assure ainsi le lancement et le suivi des GPU d'Aulnay-sous-Bois, Saint-Denis – Aubervilliers – La Courneuve, Epinay-sur-Seine, et Marseille. Il suit parallèlement l'élaboration des propositions françaises pour le Programme d'initiative communautaire URBAN. En janvier 1996, il est attaché auprès d'Alain Villaret à la mission sur la réalisation du Grand projet de Pôle sur la Ville à Marne-la-Vallée. Le rapport est remis en décembre de la même année. En Février 1998, Gilbert Smadja intègre enfin le Ministère de la Culture et de la Communication comme chef du département du développement et de l'évaluation au sein de la Délégation au développement et à l'action territoriale. Il y est en charge d'un bouquet d'actions très diverses incluant notamment la politique de la ville, le suivi des nouvelles pratiques culturelles et artistiques, la démocratisation culturelle de l'audiovisuel, et le suivi et l'aide à la politique de culture scientifique et technique.

Au début de 2000, Gilbert Smadja revient à l'Equipement. Il intègre le CGPC comme chargé de mission à la Vème Section. En mars 2003, il publie un rapport sur « Art et espace public : le point sur une démarche urbaine ». Déjà atteint du mal qui allait l'emporter, il accepte néanmoins de participer aux réflexions qui entourent le redémarrage du Comité d'histoire au début de 2005. Un des enjeux majeurs qui se dégagent pour l'avenir immédiat est celui de la redéfinition d'une politique du patrimoine du ministère, préoccupation inscrite dès la création du Comité en 1995, comme partie intégrante des compétences de celui-ci. Commence alors une collaboration féconde avec le secrétariat du Comité d'histoire au sein d'une mission de réflexion spécifique, où Gilbert Smadja mettra toute son expérience et sa vaste culture au service de cette réflexion[1]. De cette collaboration naîtra le rapport « Pour une politique du patrimoine au sein du ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer », publié par le CGPC en octobre 2006, qu'il aura profondément marqué de son empreinte, malgré les interruptions dues à sa maladie[2]. Ce dernier travail auquel il ait participé a offert le cadre conceptuel et pratique nécessaire pour que notre nouveau ministère puisse dans le registre du patrimoine, conserver les traces tangibles de ses multiples racines.

La personnalité chaleureuse et ouverte de Gilbert Smadja, le souvenir de son humanisme souriant, resteront vivants dans notre mémoire.

Alain Billon
Inspecteur Général de l'Équipement honoraire

[1] *A l'EPAD, Gilbert Smadja avait déjà été sensibilisé au sort du patrimoine de l'ancien musée des Travaux Publics, dont 190 maquettes avaient été exposées sur le site de la Défense dans le cadre de l'exposition « Le Musée retrouvé »*

[2] *Voir* Pour mémoire n° 1, *pp.71 à 74.*

« pour mémoire »
la revue du comité d'histoire

rédaction ★ Tour Pascal B 19.29
92055 La Défense Cedex
téléphone : 01 40 81 36 75
télécopie : 01 40 81 67 13
comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

directeur de la publication ★ Pierre Chantereau

rédacteur en chef ★ Alain Monferrand

secrétariat général de rédaction, iconographie
★ Françoise Sappin

secrétariat ★ Sylvie Robert

conception graphique ★ Éric Louis
réalisation graphique ★ Philippe Cordier
ISSN ★ 1955-9550

impression ★ couverture ★ Le Révérend
Intérieur ★ SG/SPSSI/ATL 2/Repro