

n°3

automne 2007

# « POUR mémoire »

comité  
d'histoire

...

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

Ernest Guglielminetti



Joseph Belmont





Le siège de l'ancien ministère de l'Écologie et du Développement durable, 20 avenue de Ségur dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris ; MEDD - phot. P. Blanchard.

## Le comité d'histoire vers la dernière étape de sa renaissance

**D**ans son numéro d'avril dernier, « *pour mémoire* » s'interrogeait en ces termes : « ...après de nombreuses évolutions, notre ministère sera-t-il partie prenante à une recomposition d'envergure des compétences ministérielles touchant à l'aménagement, notamment sous la pression grandissante d'une opinion publique désormais réactive aux questions d'environnement et de développement durable ?<sup>1</sup> » La réponse est venue, sans ambiguïté, avec la création du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, dont l'une des premières tâches aura été d'organiser, au niveau national, le processus du Grenelle de l'Environnement. Reste à mener à bien, dans le prolongement de ce processus destiné à changer en profondeur tant de nos habitudes de vie, la très lourde et très complexe tâche de configurer et d'articuler les différentes administrations appelées à travailler désormais ensemble au sein de notre nouveau ministère, pour conduire ces changements.

Notre comité d'histoire a, pour ce qui le concerne, entamé sa renaissance depuis plus de deux ans. Bien lui a pris de commencer par la diversification et la montée en puissance de ses activités, plutôt que par le ré-examen de ses structures. Ce ré-examen (au demeurant indispensable) n'a en effet de sens, et chacun le comprend, que par rapport au nouveau périmètre du ministère. En effet, seule instance de ce type au sein du MEDAD, le comité d'histoire a vocation à faire coïncider son champ avec ce nouveau périmètre.

En attendant, la dynamique acquise par le secrétariat du comité d'histoire, portée par la multiplication de ses activités, rendait de plus en plus nécessaire la mise sur pied d'une instance de conseil en matière scientifique pour ces activités, susceptible de tisser dans le domaine des investigations historiques, des liens solides entre les administrations du ministère et le monde de l'enseignement universitaire et de la recherche.

<sup>1</sup> « *Pour mémoire* », n°2, avril 2007, p.6.





Un groupe de cinq personnalités issues de ces milieux a donc été mis en place dès juin 2006, pour préfigurer un futur conseil scientifique du comité d'histoire. Loin de ralentir ce travail de préfiguration aussitôt entrepris, la création du MEDAD l'a au contraire grandement stimulé, de telle sorte que la « masse critique » susceptible de permettre la création de ce conseil scientifique a été atteinte dès cet été, les quatorze personnalités pressenties ayant toutes accepté d'y participer<sup>2</sup>. La réunion constitutive du conseil scientifique s'est tenue le 8 octobre dernier, en présence du vice-président du CGPC, Claude Martinand.

Afin d'asseoir cette nouvelle instance et de lui permettre un fonctionnement plus efficace, il a été proposé et accepté que ses membres se dotent d'un président, et d'un bureau choisis pour un an (et renouvelables). Ils ont désigné comme président André Guillerme, et comme membres du bureau, Bernard Barraqué, Florence Contenay et Loïc Vadelorge. La tâche la plus urgente à laquelle le conseil scientifique va s'atteler, est celle de la mise sur pied d'un programme de recherche, appelé à être validé au printemps prochain, lors de la remise sur pied de l'instance de direction du comité d'histoire, qui parachèvera ce processus de renaissance qui aura nécessité près de trois années pour être mené à bien.

**Pierre CHANTEREAU,**

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



<sup>2</sup> voir la liste des membres du conseil scientifique en juillet 2007, p.117.

# sommaire

---

## en première ligne 7

Après le xxiii<sup>e</sup> congrès mondial de la route à Paris

- ★ Un siècle de congrès mondiaux de la route par Denis Glasson

---

## en perspective 59

Autour du grenelle de l'environnement

- ★ Le lagunage : une rétro-innovation  
ou comment l'hydrologie tropicale réhabilite une technique ancestrale  
par Bernard Barraqué

---

## les conférences du comité d'histoire 70

- ★ Conférence du mardi 22 mai 2007 : de la Marine aux Affaires maritimes  
par Dominique Confolent
- ★ Éléments bibliographiques : l'administration maritime  
par Françoise Porchet

---

## patrimoine 88

- ★ La Grande Arche de La Défense : de sa création à l'installation du ministère  
par Jérôme Klein

---

## lectures 104

Pour en revenir aux saint-simoniens :

- ★ Lectures contemporaines de Michel Chevalier : l'héritage sublime  
et daté des saint-simoniens et ses enseignements pour les historiens de la mobilité  
par Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno
- ★ Joseph Belmont : parcours atypique d'un architecte  
par Brigitte Druenne-Prissette

---

## courrier des lecteurs 114

---

## le comité d'histoire du ministère 116

# Après le xxiii<sup>e</sup> congrès mondial de la route à Paris



Ainsi que l'avait annoncé « pour mémoire » dans sa livraison du printemps de cette année, Paris a accueilli au Palais des congrès du 17 au 21 septembre derniers, le 23<sup>e</sup> congrès mondial de la route, congrès du centenaire et du retour aux origines, puisque Paris avait déjà accueilli le congrès fondateur en 1908.

Pour commémorer ce centenaire, l'AIPCR (Association Mondiale de la Route), à l'initiative de son secrétaire général Jean-François Corté, avait engagé plusieurs actions importantes auxquelles le comité d'histoire s'était étroitement associé, en se liant par une convention avec l'AIPCR :

- ★ l'organisation d'un colloque historique, le 19 septembre, sur le thème d'un « regard historique sur la route et le transport routier au xx<sup>e</sup> siècle pour comprendre les enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle »
- ★ la numérisation de l'ensemble des documents produits à l'occasion des vingt-deux premiers congrès mondiaux, favorisant ainsi la liberté

de leur accès aux techniciens, chercheurs et historiens intéressés, soit environ 120 000 pages mises en ligne sur le site internet de l'association.

Afin de mieux mettre en évidence l'activité de l'AIPCR tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, et la qualité des différents congrès tenus jusqu'à nos jours, une notice de présentation de chacun d'eux a été rédigée par une équipe<sup>1</sup> dont la cheville ouvrière a été Denis Glasson. Ces notices ainsi que l'ensemble des documents numérisés des congrès mondiaux de la route doivent être publiés avant la fin de l'année. Denis Glasson, chargé du secteur « études et recherches » au secrétariat du comité d'histoire jusqu'à la fin septembre de cette année, nous livre ici, sous le titre « Un siècle de congrès mondiaux de la route », une synthèse inédite de ce travail. L'essentiel des sources de cette étude provient du fonds documentaire et des archives de l'AIPCR, complétés par des recherches spécifiques.

<sup>1</sup> Cette équipe réunissait Jean Berthier, Mathieu Flonneau, Denis Glasson, Marie-Thérèse Goux, Jean Orselli, Patrice Retour et Raymond Sauterey.

<sup>2</sup> Précédemment, à l'exposition universelle de Paris de 1889, avaient déjà été exposées des voitures à vapeur, ainsi qu'un omnibus Panhard-Levasseur actionné par le moteur à essence Daimler.

<sup>3</sup> « Le rôle des grandes routes s'est modifié depuis la construction des chemins de fer. Elles ne servent plus comme autrefois aux transports à toute distance, mais constituent plutôt des affluents du réseau ferré, apportant aux gares le trafic des régions voisines et distribuant les voyageurs ou les marchandises amenés par la locomotive. Leur circulation s'est localisée. Cependant l'automobilisme tend aujourd'hui à faire revivre dans quelques mesures les longs parcours. »

<sup>4</sup> 192 exposants, dont 23 non français.

<sup>5</sup> Le jury international présidé par Georges Forestier, que l'on va retrouver comme organisateur des premiers congrès internationaux d'automobilisme, décerne 7 prix à des voitures à vapeur, 9 à des voitures électriques contre 47 à des voitures à mélange tonnant.

<sup>6</sup> Organisé par l'Automobile-Club de France.

<sup>7</sup> Hôtel de l'Automobile-Club de France, du 9 au 16 juillet 1900.

# Un siècle de congrès mondiaux de la route

Denis Glasson, chargé du secteur « études-recherches » au secrétariat du comité d'histoire



Extrait du plan général de l'annexe du bois de Vincennes de l'exposition universelle internationale de 1900 où étaient exposées les automobiles.

Toutes les illustrations et photographies de l'article proviennent des fonds documentaires de l'AIPCR, sauf exception dûment signalée : voir note 43 p.27.

## I • SÉQUENCES

Le développement de l'automobile avait marqué l'exposition universelle internationale de 1900 à Paris<sup>2</sup>. Certes Alfred Picard dans son *Bilan d'un siècle (1801-1900)* sous-estimait encore la révolution des transports qu'allait provoquer l'automobile<sup>3</sup>. Le nombre<sup>4</sup> d'exposants de voitures à moteur mécanique, le nombre de visiteurs, les commentaires du jury international chargé d'apprécier et de récompenser les objets présentés, montraient le grand engouement populaire et industriel du développement des véhicules automobiles.

Le choix de la locomotion par moteur « à mélange tonnant » ou à explosion, par rapport aux moteurs à vapeur ou électrique, était déjà bien avancé<sup>5</sup>. En 1900, la France disposait d'une avance significative en matière d'industrie automobile : environ 200 constructeurs, 50 000 ouvriers employés à la production d'automobiles et à peu près autant dans les industries annexes. Les voitures automobiles contribuaient pour 9 410 000 francs français aux exportations pour 509 000 francs français d'importations dans ce domaine.

Le premier congrès international d'automobilisme<sup>6</sup> se tint également à Paris<sup>7</sup> pendant l'exposition universelle de 1900. Les questions portant sur la route émergent quelque peu. Le congrès émit le vœu de mettre « à l'étude des moyens propres à mettre les routes en état de supporter et de favoriser la circulation des voitures automobiles ». Le monde des automobilistes ne pouvait plus se contenter de discuter des qualités des véhicules, il lui fallait disposer d'un réseau routier adapté au nouveau véhicule afin que ce dernier soit accepté par tous. Suivirent un second congrès international d'automobilisme à Paris en 1903 et un premier congrès international de tourisme et de circulation automobile également à Paris en 1905. L'essentiel des discussions portait sur les véhicules, mais apparaissaient plus précisément des questions sur la poussière, les dérapages, les signaux d'obstacles, les indications de direction...

Le troisième congrès international d'automobilisme<sup>8</sup> se tint à Milan en mai 1906, lors de l'exposition internationale. « L'adaptation des routes à la locomotion automobile » figurait à l'ordre du jour de ce congrès. Un rapporteur italien, Massimo Tedeschi<sup>9</sup>, proposait : « Que les administrations publiques, par le concours des principales associations de tourisme s'intéressent à l'étude - en rapport avec les nouvelles fonctions auxquelles sont destinées les chaussées - des modifications à y apporter, soit pour tout ce qui regarde la construction, comme pour l'entretien... Que les Touring-Clubs des différentes nations constituent un Comité International permanent pour toutes les questions inhérentes à la construction des routes, à leur entretien - et à la circulation des automobiles - dans le but de rendre la viabilité conforme aux conditions qui sont imposées par les exigences modifiées du transit ».

## 1 • La mise en place des congrès (1908 - 1923)

L'administration française perçoit-elle cette attente vis à vis des pouvoirs publics, cette revendication des associations d'usagers à prendre en charge le renouveau de la route et cette maturité italienne<sup>10</sup> ?

Toujours est-il que les gouvernements français et belge prennent, début 1907, la décision de tenir un congrès mondial de la route à Paris et, dans la foulée, de proposer la création d'une association internationale pour ce type d'initiatives sur le modèle de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation<sup>11</sup>. Un comité d'organisation est mis en place. La première réunion a lieu le 13 décembre 1907 à Paris. Il est dirigé par Claude-Henry Lethier, inspecteur général français des Ponts et Chaussées ; Abel Ballif, président du Touring-Club de France et Étienne de Zuylen de Nyevelt, président de l'Automobile-Club de France en font partie.

### 1<sup>er</sup> congrès - PARIS 1908



Ce premier congrès se déroule du 11 au 21 octobre 1908. Le succès est au rendez-vous : plus de 2000 participants, 28 pays représentés ainsi que de nombreuses collectivités locales<sup>12</sup>. La quasi-totalité des puissances économiques mondiales sont présentes, à l'exception de l'Italie et de plusieurs états sud-américains. L'Afrique, le Moyen-Orient, les pays colonisés sont absents.

Les caractéristiques futures des congrès mondiaux de la route sont déjà présentes : haut patronage de l'État organisateur, collecte de mémoires ou de rapports internationaux sur des questions préalablement exprimées, organisation des débats par thèmes à partir de deux grands axes (la construction et l'entretien des routes, la circulation et l'exploitation routière), internationalisation des échanges (ici le français, l'anglais et l'allemand), volonté de déboucher sur des points de vue ou des recommandations,

<sup>8</sup> Organisé par le Touring-Club italien et l'Automobile-Club de Milan.

<sup>9</sup> Directeur de la revue *Le Strade*.

<sup>10</sup> Le premier congrès international de la route en 1907 se déroule en l'absence de représentants de l'Italie, en protestation du refus de retenir la langue italienne comme l'une des langues officielles du congrès.

<sup>11</sup> La référence aux congrès internationaux de la navigation et à l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation est récurrente dès l'origine et pendant toute la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

<sup>12</sup> Cette participation déclinera progressivement par la suite..



Copie de la déclaration faite à la Préfecture de Police  
(Loi de 1901)

-----  
DECLARATION de CONSTITUTION  
de  
L'ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRES  
de la ROUTE.  
-----

Objet: Organisation des Congrès Internationaux de la  
Route dans les différents pays adhérant à l'Association.  
Publication de mémoires, comptes rendus et documents  
divers ayant trait aux choses de la Route dans le monde entier  
Centralisation des résultats obtenus dans les essais faits  
sur Routes et dans les divers laboratoires du monde entier et  
ce qui concerne les essais de matériaux utilisés ou utilisables  
pour la construction et l'entretien des routes.

Siège social: Paris, provisoirement au Ministère des  
Travaux Publics, 244 Bd St-Germain.

Bureau Exécutif:

Président, M. Lethier, Inspecteur Général des Ponts  
et Chaussées, 11 rue Jules-  
Janin, Paris.

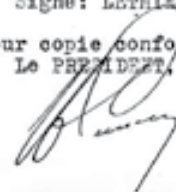
Vice-Président, M. Ballif, Président du Touring-Club  
de France, 65 avenue de la  
Grande Armée, Paris.

Secrétaire Général, M. Mahieu, Ingénieur des Ponts et  
Chaussées, 3 Square de l'Opéra  
Paris.

Fait à Paris, le 27 Avril 1909  
L'INSPECTEUR GENERAL DES PONTS ET CHAUSSÉES,  
PRÉSIDENT,

Signé: LETHIER.

Pour copie conforme,  
Le PRÉSIDENT,



Récépissé de déclaration  
29 avril 1909-N°153.659

caractère technique des échanges et convivialité (visites techniques et excursions). Une exposition routière est associée aux travaux du congrès. La proposition de création d'une association internationale est présentée et adoptée lors de la séance de clôture.

L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) dépose ses statuts en avril 1909. Elle est dirigée par une Commission Internationale Permanente (CIP) dotée d'un bureau exécutif.

La dominante française est indéniable : le siège est à Paris ; le bureau exécutif est composé de Claude-Henry Lethier (président), Abel Ballif (vice-président) et Albert Mahieu, ingénieur français des Ponts et Chaussées (secrétaire général).

## 2<sup>e</sup> congrès - BRUXELLES 1910

Le congrès a lieu du 31 juillet au 7 août, pendant l'exposition universelle. La participation reste supérieure à 2000 ; 32 pays sont représentés.



Les questions de la route et de la voirie urbaine ont été séparées.

Une exposition se tient au sein même de l'exposition universelle. Un espace particulier est consacré à « l'histoire de la route ».

À partir de ce congrès l'AIPCR prend son envol. Albert de Préaudeau, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, succède à Claude-Henry Lethier, décédé, à la présidence de l'association. Les présidents et secrétaires généraux des congrès successifs rejoignent, comme membres de droit, son bureau exécutif, donnant ainsi à la direction de l'association une dimension plus internationale. L'AIPCR édite un bulletin périodique à compter de juillet 1911. Elle adopte une devise « Via Vita »<sup>13</sup>, synthèse de confiance dans le progrès technique et d'ambitions de fraternité. Un prix<sup>14</sup> tri-annuel est institué afin de récompenser le « meilleur ouvrage ou la meilleure contribution ayant pour objet de favoriser les progrès dans la construction, l'entretien, la circulation ou l'exploitation de la route ».

## 3<sup>e</sup> congrès - LONDRES 1913

Organisé du 23 au 27 juin, ce congrès a un grand succès : près de 3800 participants, 44 pays représentés. Une exposition annexée au congrès a lieu.

Commençant à organiser son travail au-delà de la préparation et de la tenue des congrès mondiaux, l'AIPCR se dote d'une commission de la « Terminologie » avec des membres de langues française, anglaise et allemande.

Munich a été choisie comme lieu du congrès suivant en 1916. L'AIPCR prépare concrètement sa tenue jusqu'en mai 1914.

Puis la guerre éclate. Le bulletin de l'AIPCR cesse de paraître.

Les routes et les véhicules motorisés se sont révélés stratégiques dans l'évolution du conflit. L'AIPCR constate avec un certain désenchantement que sa devise « Via Vita » a été mise à mal. L'issue du conflit mondial a modifié profondément les rapports internationaux.

<sup>13</sup> « La Route est la Vie ».

<sup>14</sup> Prix de la Belgique.



La Grande-Bretagne et surtout la France, bien que victorieuses, sont économiquement affaiblies. Les États-Unis s'affirment comme la première puissance mondiale.

En Europe, de nouvelles nations sont apparues. La Russie s'engage dans la construction d'une économie socialisée et d'un État communiste. Les aspirations d'émancipation et d'indépendance commencent à apparaître dans les pays colonisés.

Une Société des Nations, dont l'Allemagne est temporairement exclue, tente de gérer de multiples conflits dans un contexte de rancœurs et de crise économique latente.

La production de camions s'est fortement accélérée. L'automobile a atteint aux États-Unis un niveau de consommation de masse.

L'AIPCR reprend son activité en novembre 1919. Albert Mahieu succède à Albert de Préaudeau à la présidence de l'AIPCR et Paul Le Gavrian, ingénieur en chef français des Ponts et Chaussées le remplace au secrétariat général de l'association en juin 1920.

Un premier comité national de l'AIPCR est créé en 1922 en Grande-Bretagne.

#### 4<sup>e</sup> congrès - SÉVILLE 1923





## 2 • Une internationale routière confrontée à des bouleversements économiques et politiques profonds (1923 - 1940)

En choisissant un pays neutre, l'AIPCR tente de renouer le fil interrompu des congrès mondiaux de la route et d'une communauté technique surprise et traumatisée par le rôle stratégique qu'ont joué les transports au cours du conflit mondial.

Le congrès a lieu du 7 au 12 mai. La participation est beaucoup plus faible (1900) pour un nombre équivalent de pays représentés (45). L'AIPCR affirme vouloir faire de la Société des Nations sa référence pour accepter les États intéressés par ses activités<sup>15</sup>. Les langues officielles des congrès deviennent : le français, l'anglais et la langue du pays organisateur.

Les débats sont techniques et studieux ; les conclusions sont consensuelles, avec un rôle dominant des délégations françaises et anglaises. Le soutien ou l'approbation de la délégation américaine est fréquemment recherché. La délégation italienne annonce la réalisation prochaine, dans son pays, de routes nouvelles exclusivement dédiées à l'automobile : les « autostrades ».

Henry Defert, nouveau président du Touring-Club de France succède à Abel Ballif au bureau exécutif de l'AIPCR.

Le congrès de Séville fait la transition entre la période de mise en place des congrès mondiaux de la route et une première épreuve de solidité et d'utilité de l'AIPCR.

### 5<sup>e</sup> congrès - MILAN 1926



Le congrès se déroule du 6 au 13 septembre. La séance officielle de clôture se tient à Rome. Une importante exposition routière a lieu à la foire de Milan. Les quatre langues officielles du congrès sont : français, anglais, italien et allemand. La participation est très élevée : 3400 pour 62 pays représentés.

<sup>15</sup> C'est l'argument utilisé pour repousser la présence de l'Allemagne. Cette référence disparaîtra au moment de la décision de tenir le 6<sup>e</sup> congrès à Washington.

Les congrès mondiaux de la route sont devenus des rendez-vous techniques de première importance dotés d'enjeux économiques et politiques pour les nations.

Les questions abordées sont plus larges : les fonctions de la route, les financements, la place de l'automobile dans les villes. La grande question débattue est celle de « l'autostrade », la route conçue pour l'automobile et réservée à celle-ci. L'avance italienne dans ce domaine perturbe le concert précédent des États dominant les questions routières.

Edmond Chaix, nouveau président du Touring-Club de France, succède en 1929 à Henry Defert au bureau exécutif de l'AIPCR comme vice-président jusqu'en 1940.

### 6<sup>e</sup> congrès - WASHINGTON 1930



<sup>16</sup> Les États-Unis produisent en 1925 4,3 millions d'automobiles ; le parc automobile américain s'élève à 17,8 millions de véhicules (voitures particulières, autobus, camions).

Le congrès se tient du 6 au 10 octobre au pays<sup>16</sup> de l'automobile et au lendemain du grand krach boursier. La participation au congrès ne fléchit pas (3400) pour un nombre de pays représentés qui progresse encore (74) et qui ne sera de nouveau atteint qu'en 1995. Une exposition organisée par les constructeurs de route américains est associée au congrès. Les discussions sont traduites simultanément en quatre langues : anglais, français, allemand et espagnol.

Les débats sur la construction des routes dans les pays « neufs » mettent en question les approches et les modèles précédents.

### 7<sup>e</sup> congrès - MUNICH 1934



Adolf Hitler vient de prendre le pouvoir. La tenue du congrès, du 3 au 8 septembre et la séance solennelle de clôture à Berlin le 19 septembre servent de tribune au régime national-socialiste. On dénombre 4100 participants et 64 pays représentés.

Une exposition est associée aux travaux du congrès. Les discussions, traduites simultanément en allemand, français et anglais, sont peu innovantes, sauf en ce qui concerne le sous-sol des routes.

## 8<sup>e</sup> congrès - LA HAYE 1938



Le congrès se tient du 20 juin au 2 juillet alors que l'annexion de l'Autriche par l'Allemagne vient d'avoir lieu. Le nombre de participants reste stable (4000) ; celui des pays représentés continue de diminuer (53).

Les débats<sup>17</sup> du congrès sont techniques. La prise en compte du sous-sol des routes est approfondie. Un comité technique de l'AIPCR pour l'étude de la glissance des chaussées est mis en place. La perspective de tenir un congrès mondial de la route à Budapest en 1942 avait été retenue. Au cours de l'année 1939, l'Italie fait pression pour organiser ce prochain congrès à Rome, provoquant l'embarras de l'AIPCR.

Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale interrompt la procédure. Le bulletin de l'association cesse de paraître début 1940.

## 3 • À la reconquête d'une communauté internationale routière (1946 - 1995)

La question des transports pour le contrôle des territoires (terrestres, maritimes, aériens) s'est avérée déterminante pendant toutes les phases de la Seconde Guerre mondiale.

Après le conflit, un monde bipolaire (économie capitaliste, économie socialiste) se met en place avec l'opposition de deux grandes puissances : les États-Unis et l'URSS et la constitution de leurs sphères d'influence.

Des mouvements d'insurrection, des guerres d'indépendance et de décolonisation se font jour en Asie et en Afrique.

L'Organisation des Nations Unies est créée en 1945 pour se substituer à la Société des Nations. Le redémarrage de l'AIPCR est laborieux et contesté. Albert Mahieu et Paul Le Gavrian sont décédés. Si les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France conviennent de faire revivre l'AIPCR, une divergence apparaît avec les américains qui souhaitent que l'association soit reliée à l'ONU. La représentation des États au sein de l'association et les modalités de vote sont également contestées.

<sup>17</sup> Langues utilisées : allemand, français et anglais.

Après divers échanges et tentatives d'accord, Français et Anglais décident de reconstituer l'AIPCR en juin 1947. Daniel Boutet, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, qui avait été désigné secrétaire général adjoint de l'AIPCR lors de la commission internationale permanente de l'association le 1<sup>er</sup> juillet 1939, est nommé<sup>18</sup> président de l'association ; Eugène Naud, inspecteur général français des Ponts et Chaussées est nommé secrétaire général ; de Rohan, président d'honneur de l'Automobile-Club de France, occupe quelque temps, la vice-présidence.

Un comité exécutif est mis en place.

Malgré l'absence des États-Unis, l'AIPCR convoque le prochain congrès mondial de la route à Lisbonne<sup>19</sup> pour 1951. Le bulletin de l'association reparaît cette année ; il est édité en deux langues : français et anglais.

### 9<sup>e</sup> congrès - LISBONNE 1951

Le congrès se tient du 25 au 29 septembre.



Il y a moins de 1000 participants. 34 pays sont représentés officiellement ; 3 pays, dont les États-Unis, sont observateurs, ainsi que l'ONU et l'UNESCO.

Les discussions sont traduites simultanément en anglais, français et portugais.

Ce congrès réédite quelque peu le scénario de Séville : choix d'un pays neutre, débats techniques...

Le congrès fait le point des avancées intervenues depuis treize ans. Ses apports les plus significatifs se situent dans l'analyse du sous-sol et dans des références concernant les caractéristiques routières, autoroutières et urbaines. La question des routes dans les pays en développement réapparaît.

Si la réaffirmation de l'esprit routier clôt le congrès, une période de doute s'ouvre pour cette internationale routière quant à sa crédibilité et à sa capacité à rassembler.

André Rumpler, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, succède à Daniel Boutet en 1953. Eugène Naud reste secrétaire général. Les vice-présidences et les membres du comité exécutif de l'AIPCR sont circonscrits à l'Europe de l'Ouest : Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suisse, Suède, Portugal.

Une fédération routière internationale (IRF)<sup>20</sup> s'est créée en 1948. Reconnue par l'ONU comme un « organisme consultatif », une certaine concurrence se développe entre celle-ci et l'AIPCR. La direction de l'AIPCR entreprend des démarches pour obtenir de l'ONU un statut d'« organisation non gouvernementale consultative ».

<sup>18</sup> À partir de 1948, les présidents de l'AIPCR sont nommés pour 4 ans.

<sup>19</sup> D'abord envisagé à Londres ou à Paris.

<sup>20</sup> L'IRF est une organisation à but non lucratif qui encourage l'amélioration des routes et des systèmes de transport à travers le monde. Les services qu'elle propose aident à obtenir un rendement économique et social maximum à partir des investissements routiers nationaux. L'IRF comprend aujourd'hui plus de 600 membres (essentiellement du secteur privé) répartis dans le monde entier. Elle a trois centres directionnels situés à Bruxelles, Genève et Washington. (source : IRF)



La fonction de l'AIPCR s'infléchit. D'organisme chargé de préparer et de tenir des congrès mondiaux de la route, elle évolue vers une activité routière plus permanente et moins centrée sur les rendez-vous de congrès. Pour ce faire, le nombre de comités techniques de l'AIPCR augmente et leurs champs d'activité se diversifient. D'autre part pour garder son caractère international, l'AIPCR entreprend d'aller à la rencontre de « toutes les parties du monde ».

### 10<sup>e</sup> congrès - ISTANBUL 1955



Première étape d'un tour du monde géographique, ce congrès se tient du 26 septembre au 1<sup>er</sup> octobre. La participation est faible<sup>21</sup> (80) ; le nombre de pays représentés est semblable au congrès précédent (35).

Il y a 2 pays observateurs, dont les États-Unis. Les langues utilisées se réduisent à l'anglais et au français.

Le déroulement des travaux repose, pour une grande part, sur la Grande-Bretagne et la France. Les travaux du congrès sont moins innovants. Ils abordent cependant la glissance des chaussées ou précisent la notion de « route économique ». Ils reflètent plus modestement l'accélération en cours de la mécanisation des travaux routiers.

La Seconde Guerre mondiale a vraiment changé la donne.

L'AIPCR déploie seule ou en coopération avec l'Organisation du Tourisme et de l'Automobile (OTA) ou l'Union Internationale des Associations et Organismes techniques (UATI) une activité de conseil ou d'expertise en matière routière auprès de l'ONU, de l'UNESCO, de la conférence européenne des ministres des Transports, etc.

André Rumpler se voit confier en 1956 un nouveau mandat de président de l'AIPCR.

### 11<sup>e</sup> congrès - RIO DE JANEIRO 1959

Ce congrès se tient du 21 au 26 septembre. Bien que se situant pour la première fois en Amérique du Sud, la participation au congrès est assez faible : 900 participants, 39 pays représentés, mais 10 autres pays sont observateurs. Une exposition brésilienne est associée aux travaux du congrès. Les langues utilisées sont l'anglais, l'espagnol, le français et le portugais.

Une approche plus rigoureuse des techniques routières se fait jour. La volonté de réduire la glissance des chaussées est confirmée avec force.

La décolonisation s'accélère et de nouvelles nations apparaissent.

La perspective de tenir le prochain congrès mondial de la route à New-Delhi en 1963 a été retenue.

<sup>21</sup> Chiffre le plus faible de tous les congrès mondiaux.



12<sup>e</sup> congrès - ROME 1964

Mais, début 1963, le gouvernement de l'Inde annule son invitation compte tenu de l'état d'urgence régnant dans le pays. L'Italie accepte de combler cette vacance avec seulement un an de préparation.

Le congrès a lieu du 9 au 16 mai. La participation remonte sensiblement (1600), mais le nombre des pays représentés reste du niveau précédent (37). 13 États délèguent des observateurs. Les États-Unis sont carrément absents. Les langues de travail du congrès sont l'anglais, le français et l'italien.

Ce congrès coïncide avec le lancement, dans beaucoup de pays européens, d'ambitieux programmes autoroutiers et l'inscription du calcul automatique et de l'informatique dans plusieurs domaines liés aux routes (élaboration des projets routiers, suivi des travaux, gestion et exploitation des routes).

## 13<sup>e</sup> congrès - TOKYO 1967



L'AIPCR poursuit son périple planétaire. Le congrès de Tokyo a lieu du 5 au 11 novembre. On dénombre 1700 participants pour 32 pays représentés. 12 États ont délégués des observateurs.

Les langues du congrès restent basées sur les principes antérieurs : l'anglais, le français et la langue du pays invitant (japonais). Une exposition de publications et de photographies est associée aux travaux du congrès.

En matière de terrassements, la couche de forme et les assises traitées se développent. Des méthodes plus rationnelles se mettent en place concernant la conduite des travaux. Des matériels de mise en œuvre à haut débit apparaissent. Des préoccupations concernant la protection de l'environnement se font jour.

Lors du renouvellement du comité exécutif de l'AIPCR, en 1969, Roger Coquand, ingénieur général français des Ponts et Chaussées, succède à André Rumpler<sup>22</sup>.

La Grande-Bretagne, la Belgique et l'URSS occupent les vice-présidences de l'association.

Dans sa quête de représentativité, l'AIPCR s'ouvre quelque peu aux états socialistes et choisit Prague comme lieu de son quatorzième congrès.

L'association obtient en 1970 le statut d'organisation consultative auprès du conseil économique et social de l'ONU. Elle se dote d'un comité économique et financier à partir de 1971.

Elle coopère avec l'Organisation de Coopération et de Développement Économique<sup>23</sup> (OCDE).

## 14<sup>e</sup> congrès - PRAGUE 1971



<sup>22</sup> Cette même année, la commission internationale permanente admet la possibilité d'une présidence non française de l'association.

<sup>23</sup> L'OCDE succède en 1961 à l'Organisation Européenne de Coopération Économique mise en place pour administrer le plan Marshall en Europe.

Le congrès a lieu du 12 au 19 septembre. Le nombre de participants dépasse 2100, 38 pays sont représentés. 7 États ont délégué des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et le tchèque.

Une importante exposition est associée au congrès. L'utilisation des ordinateurs et du calcul automatique est maintenant généralisée. Des structures-types de chaussée sont mises sous forme de catalogue. La course à la vitesse maximum cède progressivement la place aux préoccupations de sécurité routière, en particulier en agglomération. En 1972, Marcel Huet, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, devient secrétaire général de l'association.

### 15<sup>e</sup> congrès - MEXICO - 1975



Le congrès a lieu du 11 au 18 octobre. Il rassemble environ 2100 participants et 37 pays sont représentés. 22 États délèguent des observateurs.

Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'espagnol. Une exposition de plans, photographies et maquettes est associée au congrès.

L'environnement est une des questions centrales abordées. Sont examinées également l'évaluation économique des projets routiers et la réalisation de routes économiques ou à faible circulation, avec une attention particulière portée sur la main-d'œuvre.

Maurice Milne, Deputy Director General of Highways au ministère de l'Environnement de Grande-Bretagne, succède en 1976 à Roger Coquand à la présidence de l'association.

Marcel Huet continue d'assumer le secrétariat général. Il y a trois vice-présidents (Belgique, Italie, Japon) et sept autres membres au comité exécutif (Espagne, Maroc, Suède, République fédérale d'Allemagne, Mexique, Pologne, URSS). Cette internationalisation de la direction de l'AIPCR et le partage, non spécifié dans les statuts de l'association, entre non-Français et Français de la présidence et du secrétariat général vont perdurer.

Il est également décidé de limiter à deux fois quatre ans la durée du mandat du président. Une telle mesure ne s'applique pas au secrétaire général.

En 1979, l'AIPCR adhère à la Conférence des organisations non gouvernementales de l'ONU (CONGO).

16<sup>e</sup> congrès - VIENNE - 1979

Le congrès se tient du 15 au 21 septembre. Un palier est franchi dans la participation : près de 2900 et 42 pays représentés. 10 États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'allemand. Une foire-exposition est associée au congrès.

Les rôles respectifs de l'IRF et de l'AIPCR se sont précisés et des relations de coopération se sont établies.

Les travaux du congrès mettent en évidence les questions d'environnement et d'économie d'énergie.

Maurice Milne est réélu président de l'AIPCR en 1980.

17<sup>e</sup> congrès - SYDNEY 1983

Le congrès se tient du 9 au 15 octobre. On dénombre 1600 participants et 41 pays représentés ; 17 délégations sont conduites par des ministres. 5 états délèguent des observateurs. Les États-Unis et l'URSS sont absents. Les langues du congrès sont l'anglais et le français. Une exposition est associée au congrès.

La route dans les pays en voie de développement et les questions technico-économiques associées sont au centre des débats. L'importance des terrassements routiers est soulignée.

Enrique Balaguer, directeur des routes d'Espagne, est nommé président de l'AIPCR en 1984.

Bernard Fauveau, ingénieur en chef français des Ponts et Chaussées, succède à Marcel Huet au secrétariat général de l'association.

Il est institué en 1985 un « prix du Mexique », pour récompenser les travaux routiers relatifs aux pays en voie de développement. Il sera attribué pour la première fois au congrès de Bruxelles en 1987.

Dans le prolongement de son bulletin, l'AIPCR édite à partir de 1986 une revue « Routes/Roads » trimestrielle bilingue français/anglais. Après l'Italie, la Belgique accueille pour la seconde fois un congrès mondial de la route.

### 18<sup>e</sup> congrès - BRUXELLES 1987



<sup>24</sup> Mohamed Kabbaj, ministre marocain des travaux publics à l'ouverture du congrès de Marrakech en 1991.

Le congrès se tient du 12 au 19 septembre. Il y a près de 1800 participants et 53 pays sont représentés. 22 États délèguent des observateurs. Hormis une présence encore faible des États africains et la non-adhésion des États-Unis à l'association, la représentativité mondiale de l'AIPCR est devenue indéniable. Les langues du congrès sont l'anglais et le français. Une importante exposition, avec la représentation de certains comités nationaux de l'AIPCR, est associée au congrès.

On observe un enchevêtrement des questions particulières débattues et des rapports des comités techniques également débattus.

Concernant les critères d'appréciation des investissements routiers, des différences notables s'expriment entre états développés du « Nord » et pays en développement. La question de « la privatisation » des routes est posée.

## 4 • Une internationale routière en liaison avec une économie mondialisée (depuis 1991)

Enrique Balaguer est réélu président de l'AIPCR en 1988.

Les États-Unis, déjà bien présents et actifs dans les comités techniques de l'association, adhèrent à l'AIPCR en 1989.

Une réflexion est lancée cette même année sur l'avenir et l'orientation de l'AIPCR. Ses buts sont précisés, sa vocation mondiale est réaffirmée. Le rôle des comités techniques est redéfini. Ils doivent devenir « les forces de vie » de l'AIPCR afin d'assurer une permanence de réflexion et d'activité moins exclusivement liée à la préparation et à la tenue des congrès mondiaux.

L'effondrement des pays à économie socialisée et l'éclatement de l'URSS font que « le vent de libéralisme souffle partout sur la planète »<sup>24</sup>.

## 19<sup>e</sup> congrès - MARRAKECH 1991



Premier congrès de l'AIPCR en Afrique, il se tient du 22 au 28 septembre. Il réunit plus de 2300 participants et 53 pays sont représentés, dont 41 avec un niveau ministériel. 26 États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'arabe. Une importante exposition est associée au congrès. Une séance spéciale dite « des ministres » permet, en début de congrès, de confronter le point de vue politique de nombreux États.

Seize organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales participent au congrès. Un équilibre, plus ou moins stable, des rôles entre l'IRF et l'AIPCR a été trouvé. Les pays en développement et les questions d'environnement sont au cœur des débats et des propositions. L'OCDE et surtout la Banque mondiale<sup>25</sup>, qui participent au congrès, orientent les réflexions économiques.

Victor Mahbub, sous-secrétaire d'État au ministère des Communications et des Transports du Mexique, est élu<sup>26</sup> président de l'AIPCR en 1993. À l'ouverture du congrès de Montréal en 1995, l'AIPCR adopte un plan stratégique à cinq ans. Ce plan, révisable à tout moment, comporte :

- ★ des énoncés sur le rôle de l'AIPCR ;
- ★ des objectifs concernant les comités techniques en matière d'infrastructures routières et de transport routier ;
- ★ des objectifs en matière d'organisation ;
- ★ des stratégies en vue de la réalisation de chaque objectif.

## 20<sup>e</sup> congrès - MONTRÉAL 1995

Il se tient du 3 au 9 septembre. Il y a plus de 2600 participants et 79 pays sont représentés. 10 autres états délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'espagnol. Une exposition internationale est associée au congrès.

La séance « des ministres » est consacrée à la sécurité routière<sup>27</sup>. Le congrès est particulièrement attentif aux questions urbaines et à l'organisation des administrations routières. Un séminaire sur les outils de gestion et de développement des routes<sup>28</sup> est co-organisé par l'AIPCR et la Banque mondiale. Un Réseau mondial d'Échanges<sup>29</sup> (RMÉ) est créé afin d'accroître le transfert de technologie<sup>30</sup>.

En 1996, l'AIPCR modifie ses statuts. Elle change de nom et devient l'« Association mondiale de la route ». Toutefois elle conserve son sigle et son identifiant.

<sup>25</sup> Sous l'égide des Nations Unies, les accords de Bretton Woods du 22 juillet 1944 avaient débouché sur la création du Fonds Monétaire International (FMI) créé le 27 décembre 1945, chargé de l'équilibrage des balances des paiements et de la Banque mondiale (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement et Association Internationale de Développement) chargée à l'origine de la reconstruction de l'Europe dévastée par la Seconde Guerre mondiale, puis de la lutte contre la pauvreté dans les pays en développement.

<sup>26</sup> Il y a deux autres candidatures à ce poste.

<sup>27</sup> 500 000 décès par an.

<sup>28</sup> Dit : « HDM-4 » (« Highway Development and Management System »).

<sup>29</sup> Cet organisme sans but lucratif est institué le 10 juillet 1995 sous les régimes législatifs du Québec et du Canada. Son siège est à Montréal. Son premier président, élu le 3 septembre 1995, est Ivan Demers (Canada-Québec). (source : AIPCR, Routes/Roads n° 289 - janvier 1996)

<sup>30</sup> « Mettre en contact ceux qui ont des problèmes avec ceux qui détiennent des connaissances pour résoudre ces problèmes. »



La commission internationale permanente est renommée « conseil » de l'association. L'AIPCR est dirigée par un « comité exécutif » dont le bureau est composé d'un président<sup>31</sup>, de 3 vice-présidents, de l'ancien président<sup>32</sup> et d'autres membres. Le secrétaire général<sup>33</sup> de l'association est élu par le conseil. Il est dissocié du bureau et doté de larges responsabilités de gestion de l'association.

(Routes/Roads n° 289 - janvier 1996)

<sup>31</sup> Nommé pour 4 ans, renouvelable une fois.

<sup>32</sup> Pendant les 4 années qui suivent sa présidence.

<sup>33</sup> Ne peut exercer cette fonction

Le siège de l'AIPCR reste à Paris. Les langues officielles de l'association (le français et l'anglais) sont inscrites dans ses statuts.

Hiroshi Mitani, président de la Tokyo Metropolitan Expressway Public Corporation, est élu président de l'AIPCR et Jean-François Coste, ingénieur général français des Ponts et Chaussées, secrétaire général de l'association en 1997.

## 21<sup>e</sup> congrès - KUALA LUMPUR 1999



Il se tient du 3 au 9 octobre. Il rassemble 2700 participants et 86 pays sont représentés, dont 47 par un niveau ministériel.

Vingt-cinq États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'espagnol.

Ce congrès a été organisé dans le cadre du plan stratégique de l'AIPCR et décliné en six thèmes principaux. La mise en avant de la notion de « transport durable » vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. Il est également tenté de mieux appréhender le point de vue des usagers.

Les travaux du congrès sont publiés sur Compact Disc.

Le plan stratégique de l'AIPCR est révisé pour la période 2000-2003. Le Réseau mondial d'Échanges est directement intégré à l'AIPCR en 2000.

Olivier Michaud, directeur de l'office fédéral des routes suisses, est élu président de l'AIPCR en 2001.

Jean-François Corté, ingénieur en chef français des Ponts et Chaussées, est élu secrétaire général de l'association en 2002.

## 22<sup>e</sup> congrès - DURBAN 2003



Il se tient du 19 au 25 octobre. 84 pays sont représentés. 19 États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais et le français.

La séance des « ministres », avec 31 pays participants, est consacrée au développement durable et au rôle de l'infrastructure routière.

Les travaux du congrès insistent sur la sécurité routière, le transfert de technologie, le rôle des transports dans la perspective du développement durable avec cette formule : « La route du développement passe par le développement de la route », nouvelle déclinaison de la devise « Via Vita ».

Plusieurs séances sont co-organisées (ou organisées) par différentes associations internationales : IRF, IBTTA<sup>34</sup>, ITE<sup>35</sup>, FISITA<sup>36</sup>. Le programme HDM-4 avec la Banque mondiale se poursuit.

Le Réseau mondial d'Échanges (RMÉ) est ré-impulsé.



<sup>34</sup> *International Bridge, Tunnel and Turnpike Association - association internationale regroupant les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage.*

<sup>35</sup> *Institution of Transportation Engineers.*

<sup>36</sup> *Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile.*



Le congrès mondial de la route est devenu un rendez-vous de la communauté internationale routière et de nombreuses associations internationales qui gravitent dans ce domaine.

Le plan stratégique de l'AIPCR est révisé pour la période 2004-2007.

Colin Jordan, président-directeur général du Royal Automobile-Club de l'État de Victoria en Australie, est élu président de l'AIPCR en 2004.

## 23<sup>e</sup> congrès - PARIS 2007



Il s'est tenu du 17 au 21 septembre et a eu pour thème central : « le choix du développement durable ». Congrès du centenaire, il a consacré une partie de ses travaux et de son exposition à une réflexion historique sur la route et le transport routier au 20<sup>e</sup> siècle.

Cette réflexion sur le siècle passé, le ré-examen de son emblème et, éventuellement, de sa devise, mais surtout les nouveaux enjeux planétaires posés au « monde » de la route, ouvrent-ils une nouvelle étape dans l'existence de l'AIPCR ?

## II • Acteurs

### 1 • Influences

L'État français prend en 1907 l'initiative de convoquer un congrès mondial de la route et de mettre en perspective la création d'une association internationale dans ce domaine. Mais la demande est plus ancienne.

Trois premiers congrès internationaux d'automobilisme se sont tenus en 1900, 1903 et 1906. Diverses associations ou groupes d'usagers portent la question nouvelle de l'automobile et ses difficultés de circulation ou d'acceptation sociale.

### Le Touring-Club de France<sup>37</sup>

Le Cyclists' Touring Club avait été créé en Grande-Bretagne en 1878, la League of American Wheelmen avait été fondée aux États-Unis en 1880. L'Union Vélocipédique de France apparaît en 1881.

Le Touring-Club de France, inspiré du modèle britannique, est créé le 26 janvier 1890. Ses premiers dirigeants sont Marcel Violette, Camille Steiner, Jacques Ballif puis Abel Ballif. C'est d'abord une association de touristes cyclistes.

La plupart des dirigeants vélocipédiques, les industriels de la bicyclette, des hauts fonctionnaires du ministère français des Travaux publics vont accueillir avec enthousiasme l'arrivée de l'automobile au tournant du siècle. Florent Guillain, ancien directeur des routes au ministère des travaux publics, Georges Forestier, professeur du cours des routes à l'école nationale des Ponts et Chaussées, Léon Auscher, constructeur d'automobiles et, en particulier, Louis Baudry de Saunier seront des acteurs conséquents du premier congrès mondial de la route et de l'AIPCR naissante.

### La Ligue contre la poussière

La poussière soulevée par les automobiles et la gêne qu'elle occasionne tant aux autres usagers de la route qu'aux passagers de l'automobile, va être un déclencheur du réexamen des routes, de leurs caractéristiques et de leur usage.

D'inspiration hygiéniste, la Ligue contre la poussière est créée en France le 14 novembre 1903. Ses dirigeants sont Justin Lucas-Championnière<sup>38</sup>, Georges Forestier, Ernest Guglielminetti...

#### <sup>37</sup> Références :

Georges Reverdy, *Les routes de France du XX<sup>e</sup> siècle - 1900-1951, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, Paris 2007 ;*

Georges Reverdy, *Le Touring-Club de France et la route (1900-1914), Communication pour le 23<sup>e</sup> congrès mondial de la route - AIPCR, 2007 ;*

Jean Orselli, *Les usages de la route, traction attelée, cyclisme et véhicules motorisés (1860-1921), Thèse d'histoire contemporaine en préparation, Paris 1.*

<sup>38</sup> *Chirurgien et inventeur d'un appareil pour pulvériser des huiles ou des solutions sédatives..*

Cette question de la poussière soulevée par les automobiles fait l'objet d'études et de commissions au sein du ministère français des travaux publics. Y participent : Paul Le Gavrian, André Charguéraud, Claude Lethier, Albert Mahieu... Le Touring-Club de France (Abel Ballif), l'Automobile-Club de France<sup>39</sup> (Étienne de Zuylen de Nyevelt) sont associés à ces réflexions.

## Les industriels

Les locomotives routières connaissent en France un développement important dans le dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle. Mais ce sont les véhicules légers à traction mécanique, d'abord à vapeur ou électrique, puis à essence, qui vont révolutionner l'usage de la route.

Albert de Dion de Wandonne de Malfiance lance en 1898 une « Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent ». Elle sera concurrencée par la « Chambre syndicale des constructeurs automobiles » à partir de 1910.

Les constructeurs automobiles, les équipementiers, les fabricants de pneumatiques participeront régulièrement aux congrès mondiaux de la route<sup>40</sup>.

Mais leur place et leur rôle sont plus secondaires. Si l'administration française des travaux publics s'est indéniablement appuyée sur le Touring-Club de France<sup>41</sup> pour lancer le cycle des congrès mondiaux de la route et mettre en place l'AIPCR, il n'en a pas été de même avec les industriels de l'automobile. Le manque d'unité dans cette corporation a sans doute contribué à cette situation.

Ceci a influencé grandement les buts et l'activité de l'AIPCR, ainsi que le contenu des travaux des congrès mondiaux de la route.

L'activité de l'AIPCR s'est concentrée sur la route sans guère de considérations ou de remarques sur l'automobile, à l'exception notable des roues et des pneumatiques. Les domaines ont été séparés : aux industriels de l'automobile la recherche, les confrontations et les progrès concernant le véhicule,

avec pour tribunes périodiques les courses et les Salons de l'automobile ; aux techniciens et responsables politiques la recherche, les confrontations et les progrès dans la conception, la construction et l'exploitation de la route, avec pour tribunes périodiques les congrès mondiaux de la route.

Cette séparation des genres ne sera pas sans poser problème à l'AIPCR aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale avec l'apparition de l'IRF qui associe différemment ces problématiques.

## L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation<sup>42</sup> pour modèle

À l'initiative de la Belgique, un premier congrès de la navigation intérieure avait eu lieu à Bruxelles en 1885. Les suivants ont lieu à un rythme moyen de deux ans. Lors du 8<sup>e</sup> congrès à Paris en 1900, un projet de statut d'une Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN) est présenté. L'association est constituée au congrès suivant (Düsseldorf - 1902). Son siège est à Bruxelles. Les langues officielles des congrès sont : le français, l'anglais et l'allemand. Une commission internationale permanente et un bureau exécutif dirigent l'association.

Cette antériorité va faire de l'AIPCN un modèle pour l'AIPCR.

La préparation du 1<sup>er</sup> congrès à Paris en 1980, la constitution de l'AIPCR, ses statuts et modes de fonctionnement sont directement inspirés de l'expérience concernant la navigation.

Pendant de très nombreuses années, des questions nouvelles sur l'organisation ou pour adaptation des travaux du congrès ou du fonctionnement de l'AIPCR seront examinées en regard de ce que pratique l'AIPCN.

Sous l'égide de l'administration française des Travaux publics, une commission d'organisation d'un congrès international de la route est mise en place en décembre 1907.

<sup>39</sup> Fondé le 12 novembre 1895 entre Étienne de Zuylen de Nyevelt, Albert de Dion et Paul Meyan, journaliste au Figaro et au Matin.

<sup>40</sup> Au congrès de Paris on note la présence des industriels français de l'automobile : Léon Auscher, Albert de Dion, André Michelin, Charles Pétiet, Robert Peugeot, Louis Renault... ; au congrès de Milan de l'entrepreneur de travaux publics Piero Puricelli...

<sup>41</sup> Au début du xx<sup>e</sup> siècle, le Touring-Club de France informe ses membres sur le choix et la faisabilité des trajets automobiles, sur les lieux d'approvisionnement en carburant, de réparation et d'hébergement. Il soutient et labellise une hôtellerie saine et confortable. Il donne des conseils pour les dépannages mécaniques simples. Il apporte une aide matérielle et financière aux cantonniers. Le Touring-Club de France contribue au financement d'équipement de sécurité routière et au balisage culturel du territoire. Il collecte des fonds et fait réaliser des aménagements routiers nouveaux (route de la corniche de l'Esterel, nouvelle route des Landes...).

Le Touring-Club de France incite et contribue à la défense juridique des automobilistes. Il promeut une liberté de circulation, un code de conduite automobile et un code de la route entraînant une certaine appropriation du domaine routier par de nouvelles catégories d'usagers : cyclistes, automobilistes.

<sup>42</sup> Référence : Centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (1885-1985), Éditions de l'AIPCN, Bruxelles.

Elle est placée sous les co-présidences de Claude Lethier (inspecteur général des Ponts et Chaussées et membre de la commission mixte des Travaux publics), Abel Ballif (président du Touring-Club de France) et d'Étienne de Zuylen de Nyevelt (président de l'Automobile Club de France).

Cette possibilité est admise avec comme réserve une vice-présidence (française ou européenne) si la présidence incombe à un non européen. En 1976 Maurice Milne (Grande-Bretagne) est élu président. Depuis cette période les présidents ne sont pas français.

## 2 • Personnalités de L'AIPCR <sup>43</sup>

### Les présidents

Le renouvellement du président n'est pas, au départ, prédéterminé par les statuts de l'association. Le renouvellement se produit lors du départ en retraite du président ou lors de son décès.

Albert Mahieu préside toute la période de l'entre-deux guerres mondiales. Secrétaire général de l'association avant la première guerre mondiale, il marque l'existence de l'AIPCR pendant ses trente premières années.

La présidence suivante la plus longue est celle d'André Rumpler (1954-1969).

À compter de 1948 la durée de la présidence est fixée à quatre ans, renouvelable. La durée maximum du mandat est fixée à huit ans en 1976. Roger Coquand (France), Maurice Milne (Grande-Bretagne) et Enrique Balaguer (Espagne) assument deux mandats consécutifs.

Depuis 1993 la tendance est à un mandat unique de quatre ans. Ce raccourcissement accompagne une internationalisation accrue de l'AIPCR. La place du secrétaire général dans le fonctionnement régulier de l'association est, par contre coup, significativement renforcée.

Jusqu'en 1976, la présidence de l'AIPCR échoit à un français, haut fonctionnaire du ministère des Travaux publics, puis de l'Équipement à partir de 1966.

En 1969, après l'élection de Roger Coquand, une présidence non française est évoquée.

En 1993, 1997 et 2004, la présidence sort du cadre européen sans difficulté particulière.

### Les secrétaires généraux

Depuis l'origine de l'AIPCR cette fonction est occupée par un français. Le siège étant situé à Paris, ce choix semble naturel.

Pendant une longue période, les secrétaires généraux ne sont remplacés qu'à l'occasion de leur départ en retraite ou de leur décès.

Un secrétaire général adjoint est souvent désigné dans la perspective d'un départ en retraite. Lorsque celui-ci se produit, ce secrétaire général adjoint devient le plus souvent secrétaire général.

Après le secrétariat général d'Albert Mahieu avant la Première guerre mondiale, Paul Le Gavrian assure cette fonction pendant l'entre-deux guerres. Il dirige, avec Albert Mahieu, l'association et est, bien souvent, appelé à remplacer le président y compris lors de congrès mondiaux.

Après la Seconde Guerre mondiale, Eugène Naud occupe la fonction de secrétaire général pendant vingt-cinq ans ! Marcel Huet lui succède pour douze ans, puis Bernard Fauveau pour douze ans encore.

Depuis la durée d'exercice des secrétaires généraux se raccourcit. Lors des modifications statutaires de 1996, la durée maximum du mandat de secrétaire général a été fixée à huit ans.

La question de la nationalité du secrétaire général n'a jamais été directement posée. Sa présence permanente au siège de l'association, la mise à disposition de cet emploi par la France incitent à la désignation d'un français.

<sup>43</sup> *Crédits photographiques : AIPCR (Mahieu, Le Gavrian, Boutet, Naud, Rumpler, Huet, Milne, Balaguer, Fauveau, Mahbub, Coste, Mitani, Michaud, Corté, Jordan) ; ministère français de l'Équipement/SIC/B. Suard (de Préaudeau, Coquand) ; École nationale des Ponts et Chaussées (Lethier dans Les voies terrestres, librairie polytechnique Ch. Béranger, 1927).*

Le président et le secrétaire général de l'association sont des hauts fonctionnaires qualifiés dans le domaine routier et celui de l'aménagement. Ceci conduit à la désignation d'ingénieurs des Ponts et Chaussées pour ce qui concerne les Français ou d'ingénieurs ou de dirigeants de même niveau pour ce qui concerne les non-français.

La place essentielle tenue par la France dans la vie de l'AIPCR s'est traduite dans les postes occupés de président et de secrétaire général. Cela n'est guère contesté jusqu'à la Seconde Guerre mondiale<sup>44</sup>.

L'élargissement international est alors obtenu par la présence de vice-présidents de l'association appartenant à d'autres nationalités et par le choix des lieux de tenue des congrès mondiaux. Après 1947, la nécessaire reconquête de la communauté internationale routière oblige l'AIPCR à élargir et diversifier sa direction, à abandonner toute présidence française à compter de 1976, à confier la direction de ses comités techniques ou de ses thèmes stratégiques à des personnalités de nationalités diverses.

<sup>44</sup> *Les statuts de l'association précisent jusqu'en 1950 que tous les membres de son bureau exécutif doivent être français.*

#### Présidents et secrétaires généraux de l'AIPCR depuis 1909

	Claude Lethier	Albert de Préaudeau	Albert Mathieu	Daniel Boutet	André Rumpler	Roger Coquand	Maurice Milne
<b>Présidents</b>	1909 1910	1910 1914	1920 1940	1947 1953	1953 1969	1969 1976	1976 1984
<b>Secrétaires généraux</b>	1909 1914		1920 1940	1947 1972		1972	1984
	Albert Mathieu		Paul Le Gavrian	Eugène Naud		Marcel Huet	

	Enrique Balaguer	Victor Mahbub	Hiroshi Mitani	Olivier Michaud	Colin Jordan
<b>Présidents</b>	1984 1993	1993 1997	1997 2001	2001 2005	2005
<b>Secrétaires généraux</b>	1984 1997		1997 2002	2002	
	Bernard Fauveau		Jean-François Coste	Jean-François Corté	

### Claude-Henry Lethier



Français.  
Co-président de la commission d'organisation du premier congrès mondial de la route. Premier président de l'AIPCR (1909-1910).

### Paul Le Gavrian



Français.  
Secrétaire du premier congrès mondial de la route (1908).  
Secrétaire général de l'AIPCR de 1920 à 1940.

### André Rumpler



Français.  
Président de l'AIPCR de 1953 à 1969.  
Directeur général de la Fédération routière internationale (IRF).

### Albert Mahieu



Français.  
Premier secrétaire général de l'AIPCR (1909-1914).  
Président de l'AIPCR de 1920 à 1940.

### Daniel Boutet



Français.  
Secrétaire général adjoint de l'AIPCR en 1939.  
Président de l'AIPCR de 1947 à 1953.

### Roger Coquand



Français.  
Président de l'AIPCR de 1969 à 1976.

### Albert de Préaudeau



Français.  
Président de l'AIPCR de 1910 à 1914.

### Eugène Naud

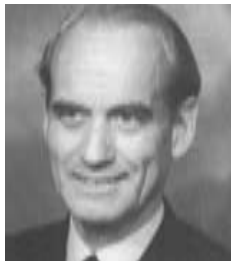


Français.  
Secrétaire général de l'AIPCR de 1947 à 1972.

### Marcel Huet



Français.  
Secrétaire général adjoint de l'AIPCR en 1969, puis secrétaire général de 1972 à 1984.

**Maurice Milne**

Anglais.  
Président de l'AIPCR de 1976 à 1984.

**Victor Mahbub**

Mexicain.  
Président de l'AIPCR de 1993 à 1997.

**Jean-François Coste**

Français.  
Secrétaire général de l'AIPCR  
de 1997 à 2001.

**Enrique Balaguer**

Espagnol.  
Président de l'AIPCR de 1984 à 1992.

**Hiroshi Mitani**

Japonais.  
Président de l'AIPCR de 1997 à 2000.

**Colin Jordan**

Australien.  
Président de l'AIPCR depuis 2005.

**Bernard Fauveau**

Français.  
Secrétaire général de l'AIPCR  
de 1984 à 1996.

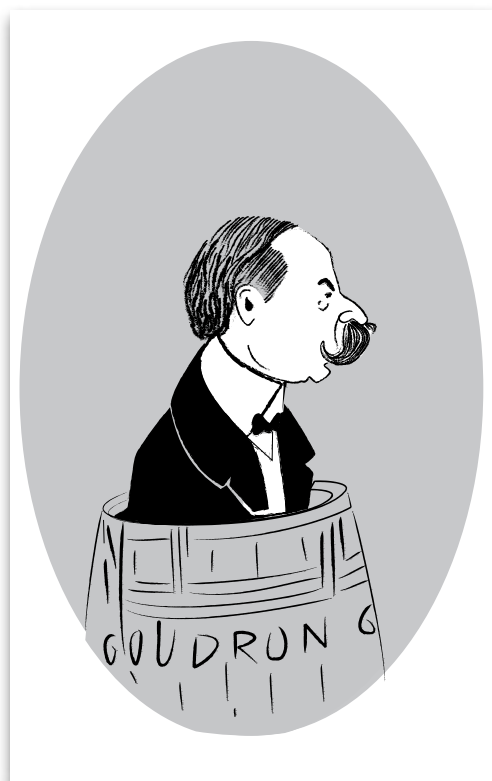
**Olivier Michaud**

Suisse.  
Président de l'AIPCR de 2001 à 2004.

**Jean-François Corté**

Français.  
Secrétaire général de l'AIPCR  
depuis 2002.

## Une personnalité marquante à la création de l'AIPCR : Ernest Guglielminetti



<sup>45</sup> Un appareil respiratoire conçu par les docteurs Brauer, Draeger et Guglielminetti sera utilisé dans les mines et en particulier par les sauveteurs allemands lors de la catastrophe de Courrières de 1906.

<sup>46</sup> Le 13 mars 1902.

<sup>47</sup> Article d'Ernest Guglielminetti La guerre contre la poussière dans *La Nature, revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*, 1905.

<sup>48</sup> Montant ramené à 3 600 francs suisses après partage entre héritiers.

Né le 24 novembre 1862 en Suisse.

Médecin en 1885, il exerce sa profession dans la principauté de Monaco.

Étudie les phénomènes et appareils respiratoires<sup>45</sup>. Il est sollicité en 1902 par le prince Albert I<sup>er</sup> de Monaco pour réduire le nuage de poussière qui s'élève de la Corniche du fait de la circulation routière et qui retombe sur Monté-Carlo.

« Après avoir essayé l'eau de mer, les huiles lourdes comme en Californie, sans résultats pratiques, je me souvenais avoir vu badigeonner au goudron un plancher de l'hôpital de Padang. Ceci me donna l'idée de badigeonner au goudron une route à Monaco<sup>46</sup>.

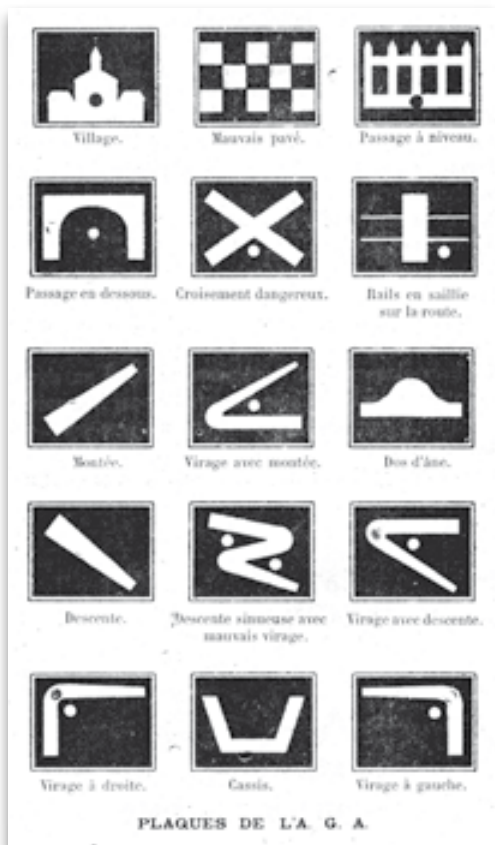
Le 23 avril 1902, après une conférence faite à Nice, les journaux parlèrent la première fois du « goudronnage superficiel » contre la poussière ». Surnommé « Docteur Goudron », il fonde en 1903 avec Justin Lucas-Championnière et Georges Forestier, la « Ligue contre la poussière des routes ». <sup>47</sup> Il participe à la préparation du premier congrès mondial de la route, puis à tous les congrès suivants jusqu'à celui de La Haye (1938).

Auteur de contributions et intervenant fréquemment, il est membre de la Commission Internationale Permanente de l'AIPCR de sa création à 1940. Érudit, maîtrisant les langues française, allemande, anglaise, italienne, espagnole..., il sert d'interprète dans les discussions de la CIP.

Un hommage particulier lui est rendu en 1938 lors du congrès mondial de la route de La Haye.

Ernest Guglielminetti effectue un legs de 10 000 francs suisses à l'AIPCR<sup>48</sup>. Il décède en 1943.

### III • Apports



Extrait du rapport de Martin du Gard président de l'Association générale de l'automobile congrès de Paris - 1908

#### 1 • Les grandes questions abordées dans les congrès

Au début du 20<sup>e</sup> siècle dans les pays d'Europe occidentale, la circulation routière est encore largement dominée par la traction hippomobile. Cette situation se prolonge jusqu'aux lendemains de la première guerre mondiale.

Cependant la bicyclette<sup>49</sup>, née en Angleterre au milieu des années 1880, connaît un fort développement. Ses utilisateurs créent des Touring-Clubs qui s'avèrent de puissantes et influentes associations, intervenant même dans l'aménagement routier.

Mais les routes ne sont ni adaptées aux cyclistes, ni aux automobiles qui vont suivre. De plus elles sont en partie occupées par des tramways en ville et des chemins de fer sur route en rase campagne.

« Avec l'accroissement de la vélocité (bicyclette, automobile), les conditions matérielles de la voirie sont bouleversées : poussière, boue, déchaussement, ornière, vibration. Dans les premières années du 20<sup>e</sup> siècle, l'inquiétude s'empare des politiques, des médecins, des associations féministes, dans tous les pays civilisés quant aux dangers : la route perd son urbanité. Les techniciens sont interpellés pour offrir sécurité, hygiène, aménité au voyageur. » (André Guillaume<sup>50</sup>)

<sup>49</sup> Le « vélocipède », né en France vers 1850, est mû par un pédalier solidaire de la roue avant. L'entraînement de la roue arrière par le pédalier (fixé au cadre) au moyen d'une chaîne avec des pignons de diamètres différents est mis au point en Angleterre vers 1880 : la « bicyclette » est née.

<sup>50</sup> André Guillaume – Des techniques innovantes pour l'aménité routière dans les pays occidentaux (1900-1960), contribution écrite au 23<sup>e</sup> congrès mondial de la route – AIPCR, 2007



Illustration extraite du rapport de Ernest Guglielminetti « L'historique du goudronnage des routes » ; congrès de Paris - 1908



Dès le premier congrès et jusqu'à nos jours, deux approches et deux séries de questions sont menées de front : la construction et l'entretien des routes, la circulation et l'exploitation des routes.

La route comme « objet » et la route comme « usage » sont traitées séparément ou de manière regroupée.

Il s'agit d'offrir aux véhicules automobiles, aux poids lourds, aux tramways, aux deux roues, aux piétons un espace utile, sécurisé et convivial.

Les travaux des congrès contribuent donc à prendre en compte ces usagers et leurs attentes comme ils se présentent.

Le véhicule a très vite disparu des questions débattues en congrès. Il a été considéré comme une donnée de départ, à la route de s'adapter ou de se transformer. A cependant persisté la relation pneumatiques/chaussées avec d'abord des considérations sur les systèmes de bandages et

leurs caractéristiques, puis sur les revêtements superficiels et la glissance des chaussées.

### 1908-1910

Les premières grandes questions abordées dans les congrès mondiaux de la route sont la gêne occasionnée par la poussière soulevée par les véhicules automobiles et le besoin d'une signalisation améliorant la sécurité routière.

### 1913-1934

Les congrès mondiaux de la route élargissent leur champ d'investigation aux organismes de politique routière et aux questions de financement.

Ils débattent d'un renversement du problème route/automobile en mettant en perspective (et en construisant en Italie, en Allemagne, aux États-Unis) des routes spécialement conçues et exclusivement réservées aux automobiles : les autoroutes.

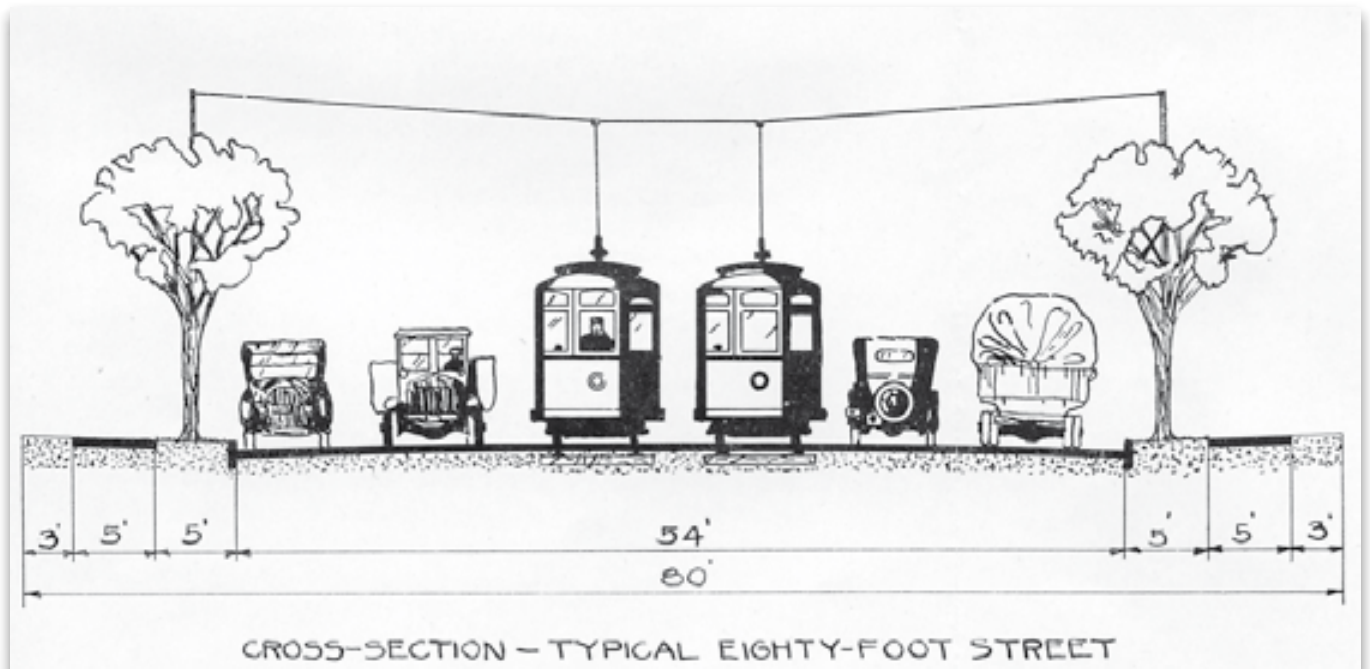


Illustration extraite du rapport de Ernest Guglielminetti « L'historique du goudronnage des routes » ; congrès de Paris - 1908

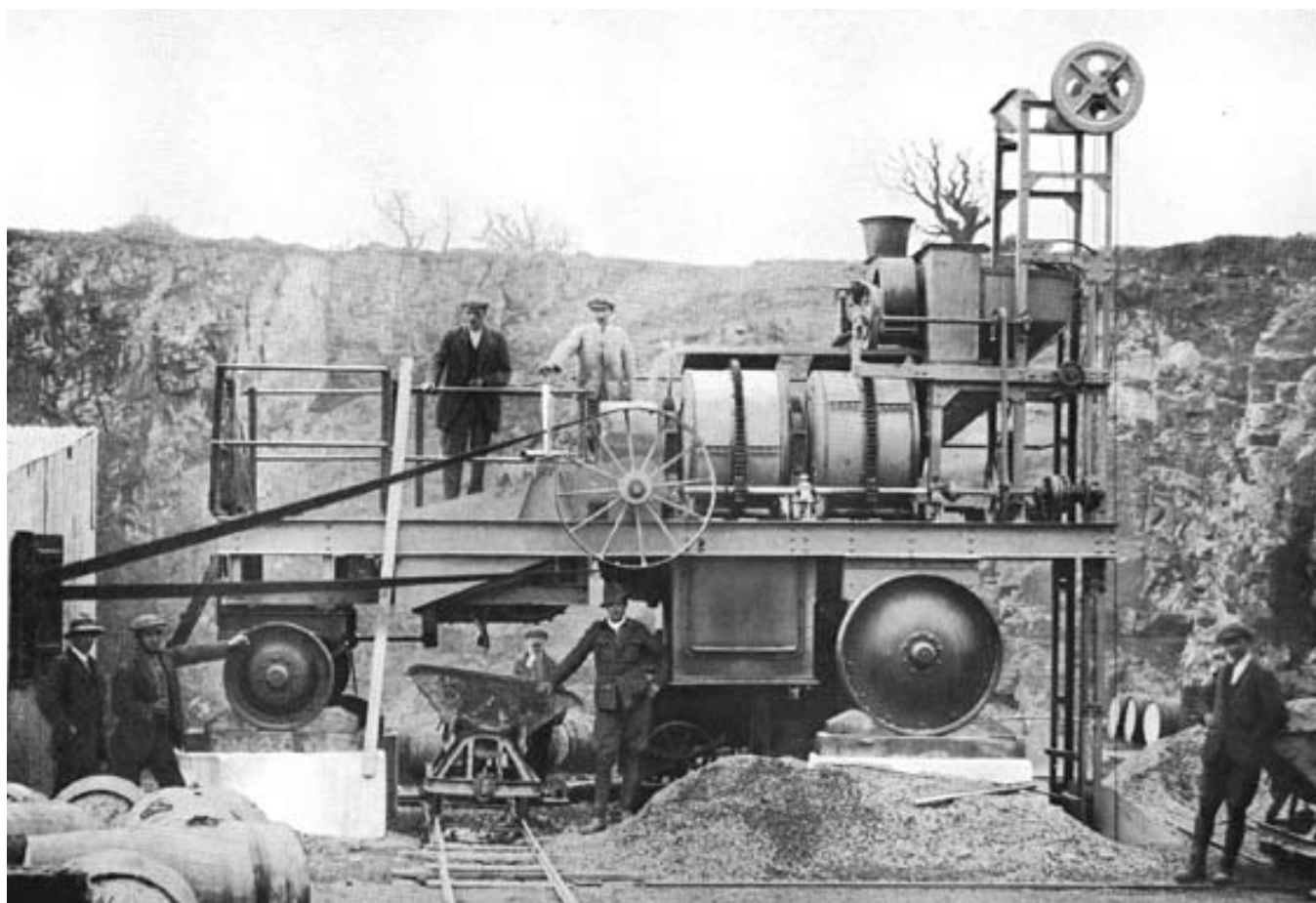


Illustration extraite du rapport de Albert E. Brookes et Arthur E. Collins (Grande-Bretagne) sur l'outillage mécanique moderne employé dans la construction et l'entretien des chaussées ; congrès de Séville - 1923

Les congrès de cette période ouvrent la longue série de travaux parallèles menés sur les deux grands types de chaussée : en béton ou souple. Cet équilibre d'attention est conditionné par des choix économiques et industriels en faveur d'une technique ou d'une autre selon les différents états, acteurs de l'AIPCR.

### 1938-1964

Sous la sollicitation continue d'un trafic automobile de plus en plus dense et lourd, les anciennes routes s'effondrent ou ont été en grande partie détruites pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le sous-sol des routes et sa stabilité dans le temps deviennent des préoccupations majeures. La géotechnique routière se développe, la

plupart des problèmes routiers sont étudiés de manière plus scientifique.

Il en résulte des recommandations physiques ou géométriques et des typologies de route selon différentes approches : trafic, matériaux disponibles, considérations géographiques et humaines...

Cette « mise en équation » de la technique routière se heurte cependant aux ressources disponibles dans les pays colonisés, les pays peu industrialisés... où de nouvelles approches, plus pragmatiques, sont expérimentées.

### 1964-1991

La mécanisation des travaux routiers s'est fortement développée pendant l'entre-deux-guerres à partir des États-Unis.

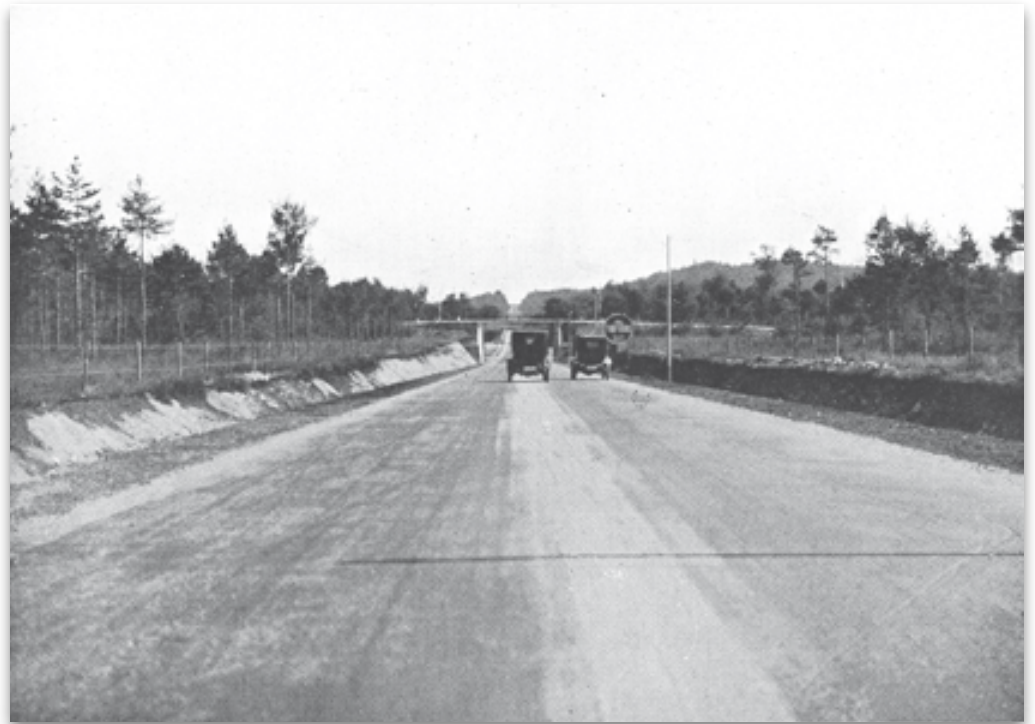
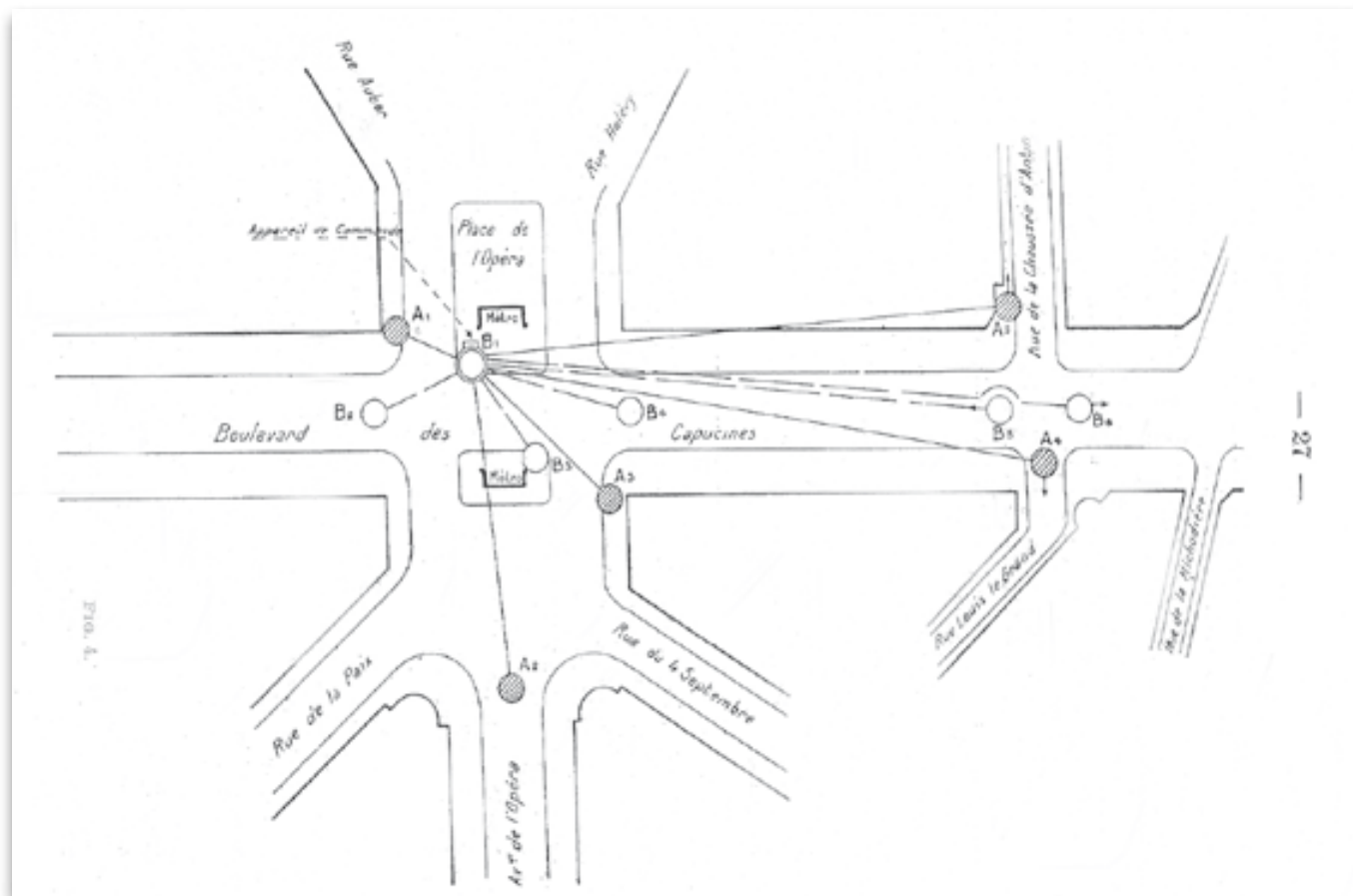


Illustration extraite du compte-rendu du congrès de Milan - 1926



Dessin extrait du rapport d'Émile Massard et Louis Biette (France) sur le développement et l'aménagement des villes dans l'intérêt de la circulation et représentant la coordination des feux d'interdiction ou de ralentissement de la circulation dans un carrefour parisien ; congrès de Milan - 1926



FIG. 1. — Glissement d'un remblai par suite d'un talus trop raide.

Illustration extraite du rapport de Arthur Casagrande (Allemagne) congrès de La Haye - 1938

Les congrès mondiaux de la route reflètent, mais plus tardivement, cette évolution technique en particulier dans le domaine des terrassements. L'automobile dans la ville devient une question essentielle : encombrement, stationnement, pollution... L'environnement, le paysage routier sont des questions nouvellement abordées. Le besoin de grands axes d'échanges nationaux et internationaux replace l'autoroute et les réseaux autoroutiers au centre des préoccupations. De nouvelles ressources financières sont recherchées : taxation, privatisation...

Les modèles routiers et autoroutiers précédemment mis au point sont interpellés par l'émergence de nouveaux pays en développement

confrontés à des questions de main-d'œuvre, de matériaux disponibles, de moyens financiers et techniques...

### Depuis 1991

L'internationalisation réussie de l'AIPCR fait de l'association et des congrès mondiaux de la route un rendez-vous essentiel de la communauté routière et des organismes économiques et financiers internationaux.

Les questions abordées se focalisent sur le développement routier et autoroutier dans les pays émergents au plan économique et mondial, sur l'environnement, les ressources planétaires disponibles, la conception d'un développement économique durable. Les aspects urbains restent présents.



**Fig. 24.** Signaux de direction sur la ceinture d'autoroutes autour d'Amsterdam.

Illustration extraite du fascicule des Pays Bas ; congrès de Tokyo - 1967

**Tableau 2: REFORME DES POLITIQUES ROUTIERES EN AFRIQUE 1/**  
**REGROUPEMENT DES PAYS EN FONCTION DE LEUR CAPACITE D'ENTRETIEN ROUTIER 2/**

**GROUPE I: (9 pays)**

PAYS QUI ONT DEMONTRÉ UNE VOLONTÉ D'ENTRETIENR  
 LEUR RESEAU ROUTIER, ONT DES INSTITUTIONS EFFICACES  
 ET, LE PLUS SOUVENT, DES RESSOURCES FINANCIERES  
 SUFFISANTES

	Indice 3/
ALGERIE	6
BOTSWANA	6
COTE D'IVOIRE	3
DJIBOUTI	2
MALAWI	6
MAROC	7
NIGER	3
SEYCHELLES	7
ZIMBABWE	5
Indice Moyen	5.0

**GROUPE II: (18 pays)**

PAYS QUI S'ORIENTENT VERS UNE BONNE POLITIQUE  
 D'ENTRETIEN ROUTIER, AMELIORENT LEUR CAPACITE  
 D'EXECUTION ET DEPOSENT DES RESSOURCES  
 FINANCIERES NECESSAIRES

	Indice 3/
BENIN	4
BURUNDI	3
CONGO	3
EGYPTE	4
ETHIOPIE	5
GHANA 4/	6
LESOTHO	3
MADAGASCAR	5
MALI	2
MAURICE	6
REP. CENTRAFRICAINE	3
RWANDA	3
SAO TOME & PRINCIPE	2
SWAZILAND	2
TANZANIE 4/	4
TCHAD 4/	5
TOGO	4
TUNISIE	4
Indice Moyen	3.8

**GROUPE III: (6 pays)**

PAYS QUI N'ONT PAS ENTRETENU LEUR RESEAU  
 ROUTIER BIEN QUE DISPOSANT D'UNE CAPACITE  
 D'EXECUTION SUFFISANTE ET DE RESSOURCES  
 FINANCIERES ADQUATES

	Indice 3/
CAMEROUN	3
CAP - VERT	3
GABON	2
KENYA	6
NIGERIA	2
SENEGAL	5
Indice Moyen	3.5

**GROUPE IV: (16 pays)**

PAYS QUI N'ONT PAS ENTRETENU LEUR RESEAU  
 ROUTIER PAR MANQUE DE CAPACITE D'EXECUTION  
 ET DE RESSOURCES FINANCIERES

	Indice 3/
ANGOLA	2
BURKINA FASO	3
COMORES	1
GAMBIE	3
GUINEE	4
GUINEE-BISSAU	4
GUINEE EQUAT.	1
LIBERIA	1
MAURITANIE	1
MOZAMBIQUE	3
OUGANDA	1
SIERRA LEONE	4
SOMALIE	1
SOUDAN	1
ZAIRE	4
ZAMBIE	2
Indice Moyen	2.3

1/ RESULTATS D'UNE ENQUETE REALISEE EN AOUT 1990.

2/ CES REGROUPEMENTS SONT BASES SUR LES RESULTATS DE L'ETUDE "DETERIORATION DES ROUTES EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE"  
 PAR M. MASON ET S. THREKUTT, 1989.

3/ L'INDICE DE CHAQUE PAYS EST UNE MOYENNE DES CODES DES HUIT THEMES.

4/ LE GHANA, LA TANZANIE ET LE TCHAD SONT PASSES DU GROUPE IV AU GROUPE II A LA SUITE DE LEUR ENGAGEMENT CROISSANT  
 VIS-A-VIS DE L'ENTRETIEN ET DE LA REHABILITATION DES ROUTES.

## Essai de caractérisation des thèmes principaux étudiés dans les congrès mondiaux de la route

		1908	1910	1913	1923	1926	1930	1934	1938	1951	1955	1959
Surface	Poussière											
	Glissance											
Chaussées	Béton											
	Souple											
Fondations	Sol support											
	Sous couches											
Techniques de construction	Matériaux											
	Matériels											
	Terrassements											
	Entretien Réparation											
Caractéristiques géométriques												
Analyses scientifiques												
Autoroutes												
Aspects urbains												
	Tramways											
Gène Pollution Santé												
Environnement Paysage												
Gestion du trafic	Signalisation											
	Sécurité											
	Police											
	Conception											
Organismes de politique routière												
Financement												
	Économies locales											
	Main d'œuvre											
	Développement durable											
Véhicules	Caractéristiques											
	Pneumatiques											

 thème particulièrement développé  thème approfondi



		1964	1967	1971	1975	1979	1983	1987	1991	1995	1999	2003	2007
Surface	Poussière												
	Glissance												
Chaussées	Béton												
	Souple												
Fondations	Sol support												
	Sous couches												
Techniques de construction	Matériaux												
	Matériels												
	Terrassements												
	Entretien Réparation												
Caractéristiques géométriques													
Analyses scientifiques													
Autoroutes													
Aspects urbains													
	Tramways												
Gène Pollution Santé													
Environnement Paysage													
Gestion du trafic	Signalisation												
	Sécurité												
	Police												
	Conception												
Organismes de politique routière													
Financement													
	Économies locales												
	Main d'œuvre												
	Développement durable												51
Véhicules	Caractéristiques												
	Pneumatiques												

## 2 • Les travaux menés au sein de l'AIPCR

L'AIPCR a d'abord été conçue comme une association chargée de préparer et de tenir à date régulière des congrès mondiaux de la route. Son activité est cependant plus soutenue à partir de l'existence d'un bulletin périodique édité dès 1911.

À partir des années 1950, cette « machine » à congrès apparaît insuffisante pour tenir un rôle majeur et continu dans le domaine routier. L'activité de l'AIPCR va dès lors se déplacer des rendez-vous périodiques des congrès à une activité permanente de ses comités techniques. Ceux-ci seront qualifiés comme ses « forces de vie » en 1987.

À partir de 1969 la **viabilité hivernale** fait l'objet de congrès spécifiques :

- ★ 1<sup>er</sup> congrès :  
Berchtesgaden (République Fédérale d'Allemagne) 15-17 janvier 1969
- ★ 2<sup>e</sup> congrès :  
Valloire (France) 4-6 février 1971
- ★ 3<sup>e</sup> congrès :  
Jyväskylä (Finlande) 21-23 février 1973
- ★ 4<sup>e</sup> congrès :  
Salzbourg (Autriche) 19-21 février 1975
- ★ 5<sup>e</sup> congrès :  
Dobbiaco (Italie) 25-27 janvier 1978
- ★ 6<sup>e</sup> congrès :  
Davos (Suisse) 19-21 janvier 1982
- ★ 7<sup>e</sup> congrès :  
Tempere (Finlande) 25-27 février 1986
- ★ 8<sup>e</sup> congrès :  
Tromsø (Norvège) 14-16 mars 1990
- ★ 9<sup>e</sup> congrès :  
Seefeld (Autriche) 21-25 mars 1994
- ★ 10<sup>e</sup> congrès :  
Luléa (Suède) 16-20 mars 1998
- ★ 11<sup>e</sup> congrès :  
Sapporo (Japon) 28-31 janvier 2002

- ★ 12<sup>e</sup> congrès :  
Turin-Sestrières (Italie) 27-30 mars 2006
- ★ 13<sup>e</sup> congrès :  
Québec (Canada-Québec) 8-12 février 2010

Le besoin de communiquer entre techniciens de nationalités différentes est apparu dès 1913 avec la création d'un « comité international de terminologie ». Il s'agissait d'abord de se comprendre. Un vœu est adopté au 6<sup>e</sup> congrès (1926) et va se traduire par l'édition d'un dictionnaire international routier<sup>52</sup> qui va contribuer à fédérer les acteurs de l'AIPCR et participer au renom international de l'association.

En 1927 il est créé deux premiers « comités techniques » :

- ★ nomenclature des matériaux et modes de construction ;
- ★ uniformisation des règles de recensement de la circulation.

Le nombre, la composition et les thèmes abordés par les comités techniques de l'AIPCR ne cesseront ensuite de s'élargir et de renforcer leur rôle :

1927	2
1935	3
1937	4
1939	5
1951	4
1953	7
1965	8
1966	9
1969	8
1971	9
1979	10
1980	11
1987	12

Auquel il faut ajouter la « commission de la terminologie ».

<sup>52</sup> La première édition du dictionnaire routier paraît en 1930 en 6 langues.

La transformation en 1986 du bulletin de l'AIPCR en revue trimestrielle « Routes/Roads » donne à l'association une dimension plus grand public<sup>53</sup>.

### 1995 : un plan stratégique :

À partir de 1995 et de l'élaboration d'un « plan stratégique », les comités techniques de l'AIPCR vont progressivement s'inscrire sous les thèmes dominants choisis.

**1996-1999** : Les 15 comités techniques, le groupe de travail et la commission de terminologie se situent dans six thèmes stratégiques retenus :

- ★ techniques routières ;
- ★ gestion des routes ;
- ★ développement durable et rôle des routes dans le système de transport ;
- ★ point de vue de l'utilisateur ;
- ★ efficacité des moyens engagés ;
- ★ transfert de technologie.

L'actualisation du plan stratégique pour la période **2000-2003** privilégie cinq thèmes :

- ★ techniques routières ;
- ★ transport routier, qualité de vie et développement durable ;
- ★ exploitation des routes et du transport routier ;
- ★ gestion et administration du système routier ;
- ★ niveaux appropriés de développement des routes et du transport routier.

L'actualisation du plan stratégique pour la période **2004-2007** inscrit l'ensemble des comités techniques de l'AIPCR dans les quatre thèmes retenus :

- ★ gouvernance et gestion des réseaux routiers ;
- ★ mobilité durable ;
- ★ sécurité routière et exploitation ;
- ★ qualité des infrastructures routières ;
- ★ comité de la terminologie.

L'internationalisation de l'AIPCR s'est régulièrement accélérée par la diversité des nationalités prenant en charge ou contribuant aux travaux de ses comités techniques<sup>54</sup>.

## IV • Caractéristiques

### 1 • Une internationale d'hommes et de techniques

#### Ampleur

Pour une association internationale, le nombre d'affiliés et leur provenance planétaire constituent évidemment des critères essentiels d'appréciation et de reconnaissance.

L'adhésion des États à l'AIPCR et leur présence en tant que tels aux congrès mondiaux font l'objet d'une quête permanente.

On constate :

- ★ un écho immédiat et important lors du premier congrès, illustrant un besoin mondial d'appréhender l'arrivée de l'automobile sur les routes et dans le domaine des transports ;
- ★ une progression continue des pays participant aux congrès mondiaux, culminant en 1930 au congrès de Washington ;
- ★ ensuite une décrue, significativement accélérée après la Seconde Guerre mondiale ;
- ★ une reconquête laborieuse par l'AIPCR de son internationalisme entre 1951 et 1987, où le nombre de pays participants dépasse de nouveau celui atteint en 1930 ;
- ★ une forte progression entre 1987 et 1999 ;
- ★ depuis 1999, la centaine de pays affiliés<sup>55</sup> ou présents lors des congrès mondiaux est dépassée.

L'absence de certaines nations est un sujet régulier de préoccupation de l'AIPCR.

La non présence des États-Unis marque la période d'avant 1930 et surtout celle de l'après Seconde Guerre mondiale jusqu'en 1989. Elle est vécue tout à la fois comme un handicap et une mise en cause de la crédibilité de l'association. L'AIPCR n'aura de cesse de tenter de surmonter cette situation.

<sup>53</sup> 7000 exemplaires diffusés dans 125 pays.

<sup>54</sup> voir pp. 44-45 le tableau des commissions spécialisées internes à l'AIPCR .

<sup>55</sup> En novembre 2006, 111 gouvernements étaient membres de l'AIPCR ; l'ONU compte actuellement 191 États.

## Commissions spécialisées internes à l'AIPCR

Appellations et organisation interne du plan stratégique 2003-2007		1913	1914	1919	1926	1927	1935	1937	1939	1940	1951	1953	1957	
Terminologie		1			2									
Techniques routières	caractéristiques de surface								4				5	
							8					9		
	Chaussées routières										11			
Terrassements, drainage et couche de forme					16			17		18				
Transport routier, qualité de vie et développement durable	routes interurbaines et transport interurbain intégré													
	Ville et transport urbain intégré													
	Développement durable et transport routier													
	Transport de marchandise													
Exploitation des routes et du transport routier	exploitation des tunnels routiers												23	
	Sécurité routière					24			25		26	27	28	
	Exploitation des réseaux											29	30	
	Gestion des risques liés aux routes													
Gestion et administration du système routier	gestion des routes													
	Évaluation économique et financière													
	Ponts et autres ouvrages routiers													
	Performance des administrations routières													
Niveaux appropriés de développement des routes et du transport routier	consultation du public													
	Échanges technologiques et développement											39		
	Développement approprié													
Unification des poids et dimensionnement des véhicules														

1 Comité international de terminologie  
 2 Dictionnaire routier  
 3 Commission de la terminologie  
 4 Glissance des chaussées  
 5 Comité de la glissance  
 6 Comité de la glissance et de l'uni  
 7 Caractéristiques de surface

8 Émulsions bitumineuses  
 9 Émulsions  
 10 Dimensionnement des chaussées  
 11 Pistes d'aviation  
 12 Béton précontraint (avec CEMBUREAU)  
 13 Routes en béton  
 14 Chaussées souples

15 Routes souples  
 16 Nomenclature des matériaux et modes de construction  
 17 Unification des essais de tous les matériaux routiers  
 18 Essai des matériaux routiers  
 19 Routes interurbaines  
 20 Routes en milieu urbain  
 21 Comité de la ville

1959	1960	1964	1965	1966	1969	1971	1975	1976	1979	1980	1983	1987	1991	2004
													3	
							6		7					
		10												
12			13											
				14	15									
									19					
								20					21	
													22	
	31													
			32					33		34	35	36		
				37										
										38				
											40			

22 Environnement

23 Tunnels routiers

24 Uniformisation des règles de recensement de la circulation

25 Statistiques des accidents routiers

26 Recensement des accidents et de la circulation routière

27 Étude des caractéristiques des routes en fonction de la sécurité

28 Comité de la sécurité

29 Étude de la circulation et caractéristiques de la route en fonction de cette circulation

30 Comité de la circulation et de la sécurité

31 Comité de la circulation

32 Viabilité hivernale

33 Viabilité hivernale et entretien

34 Comité de l'entretien

35 Comité de l'entretien et de la gestion

36 Gestion des routes

37 Comité économique et financier

38 Ponts routiers

39 Routes économiques

40 Routes dans les régions en développement

Il en est de même, à des degrés moindres, de l'absence de l'Italie (1908-1913), de l'Allemagne (1919-1930) ou de l'Espagne (1975).

La présence des pays d'Amérique latine est rapidement recherchée par l'AIPCR, mais n'aboutit de façon durable qu'à compter de la fin des années 1980.

La présence des États socialistes s'effectue sans retard particulier, hors la République Démocratique Allemande. Le congrès de Prague (1971) est un indéniable geste en leur direction.

Les États asiatiques et d'Océanie sont relativement présents depuis le premier congrès. Le congrès avorté de New-Delhli en 1963 sera compensé par ceux de Tokyo (1967) et de Sydney (1983).

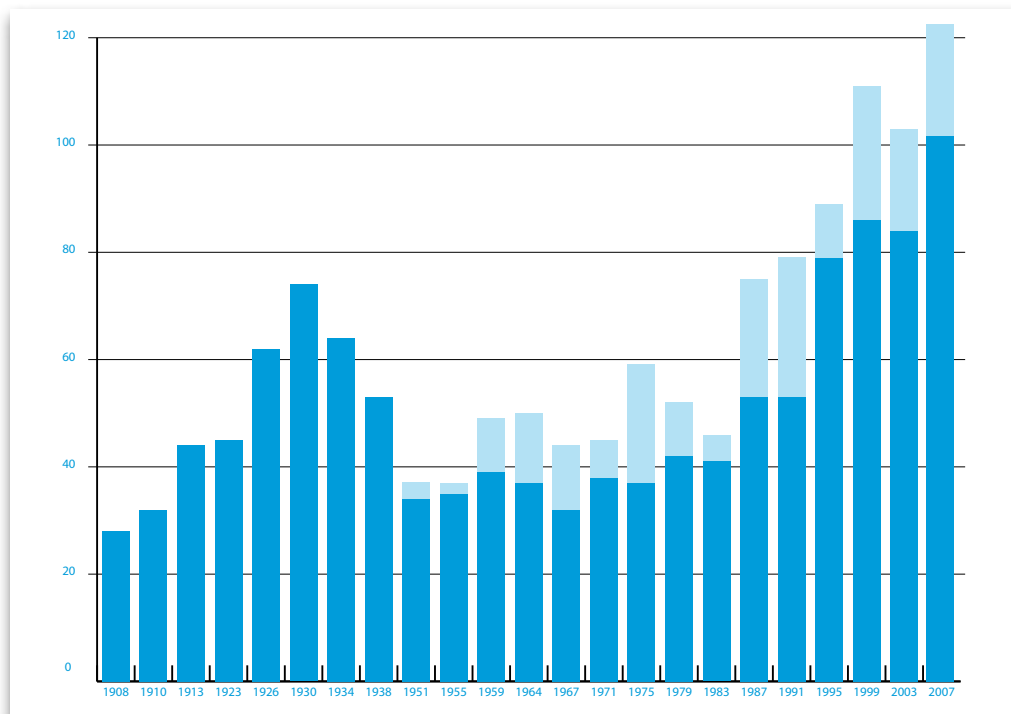
La présence des États africains ne sera réellement significative qu'après la décolonisation du continent. Elle tardera à se manifester et à acquérir une dimension permanente. Les moindres capacités

économiques de ces pays devront être appréhendées et modifier significativement les approches et les techniques routières. Les congrès de Marrakech (1991) et Durban (2003) illustrent une volonté de répondre à ces nouveaux enjeux. D'abord circonscrit à l'Europe, les congrès mondiaux de la route se sont déplacés sur le continent américain (1930, 1959, 1975, 1995), asiatique ou océanien (1967, 1983, 1999), africain (1991, 2003). Ce tour de la planète reste encore marqué par sa dimension originelle européenne (56 % des congrès mondiaux tenus).

Trois pays ont connu deux congrès : l'Italie, la Belgique (Bruxelles) et la France (Paris).

### Ramifications nationales

L'AIPCR est d'abord un organisme centralisé ayant pour tâche essentielle de préparer et de tenir à date régulière des congrès mondiaux de la route.



Nombre de pays représentés ou observateurs

La déconcentration de son activité s'opère sous deux aspects :

- ★ une diversification technique (comités techniques) en son sein, se traduisant ensuite par une continuité de réflexion et de travaux au-delà des échéances des congrès mondiaux, puis indépendamment d'eux ;
- ★ des organisations nationales (comités nationaux) correspondant à ce niveau aux fonctions de l'AIPCR et devenant les interlocuteurs locaux de l'association.

Le comité britannique de préparation du congrès de Londres (1913) a prolongé son activité au-delà de cette session.

Ce comité est qualifié de « national » par l'AIPCR en 1922.

En 1930, au congrès de Washington, Paul Le Gavrian, secrétaire général de l'AIPCR, déclare : « Certains de nos collègues nous ont bien souvent fait part de leur désir que, dans chaque pays, une formation permanente et locale puisse s'occuper, en coopération directe avec

le bureau exécutif international, des affaires concernant l'Association Internationale des Congrès de la Route... Je citerai, comme exemple, ce qui a été fait chez nos amis de la Grande-Bretagne où, depuis plusieurs années déjà, un comité que nous appelons *British Organizing Committee* fonctionne admirablement, dans le sens ce que je viens d'indiquer. Ce comité, composé de peu de personnes, est en somme le correspondant permanent en Angleterre du bureau exécutif central ».

Les fonctions des comités nationaux sont définies en 1934 : propagande, recrutement, recouvrement des cotisations, recherche de renseignements techniques, centralisation de ces renseignements, liaison avec le bureau central à Paris, collaboration au bulletin de l'AIPCR, préparation des interventions aux congrès, organisation du déplacement des délégués aux congrès.

On dénombre en 1934, 13 comités nationaux. Ce nombre évoluera progressivement.



1908-2007 : 23 étapes planétaires

Il existe en 2007 des comités nationaux ou des organisations reconnues comme telles dans 37 pays : Algérie, Allemagne, Argentine, Australie / Nouvelle-Zélande, Autriche, Belgique, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Canada-Québec, Congo, Espagne, France, Grèce, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Madagascar, Mali, Maroc, Mexique, Pays nordiques, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal, Slovaquie, Slovénie, Suisse.

La création du comité français en 1953 marque une étape dans l'internationalisation de l'AIPCR et dans la dissociation de sa fonction internationale et de sa présence française.

### Utilité et reconnaissance

Ayant réussi à intégrer dans sa démarche des associations telles que les Touring-Clubs et les Automobile-Clubs, l'AIPCR est, au début du siècle, l'organisation mondiale non contestée dans le domaine de la technique routière. Son rôle déclencheur, au congrès de Paris en 1908, dans l'adoption des premiers panneaux internationaux de signalisation routière lui a conféré cette place mondiale.

Pendant l'entre-deux-guerres, l'AIPCR fait de la Société des nations et de l'admission en son sein des États du monde ou du refus de les reconnaître, le critère pour qualifier ses propres membres. L'association perd en quelque sorte « la main », même si elle applique, avec beaucoup de souplesse, cette référence internationale. La mise en place de régimes dictatoriaux, la préparation à la guerre donnent à certains congrès mondiaux de la route des allures de tribune politique. L'AIPCR réussit à traverser cette période sans trop de dommage en concentrant ses travaux sur le développement des techniques routières.

L'après-Second Guerre mondiale est beaucoup plus difficile. Le refus des États-Unis de prendre sa place au sein de l'AIPCR jusqu'en 1989, complique le fonctionnement de l'association et handicape sa crédibilité.

La Fédération Routière Internationale (IRF) créée en 1948 et regroupant les grandes sociétés de travaux publics, les fédérations de constructeurs d'automobiles, divers établissements publics ou privés existants dans ce secteur... ébranle le statut et la place de l'AIPCR. Mais cette concurrence va progressivement s'apaiser et déboucher plus tard sur une coopération apparaissant même dans l'organisation de séances particulières lors de congrès mondiaux de la route.

L'ONU succédant à la Société des nations devient logiquement la référence<sup>56</sup> de l'AIPCR pour reconnaître les pays et leur gouvernement, à l'exemple des différents épisodes concernant la République Démocratique Allemande.

L'AIPCR suit, sans anticipation, l'accès à l'indépendance des pays colonisés et éprouve des difficultés à les fédérer rapidement. La situation économique de ces nouveaux États, ainsi que d'autres, nécessite une modification des approches routières et des critères économiques qui jusqu'alors avaient été mis en avant dans les pays industrialisés.

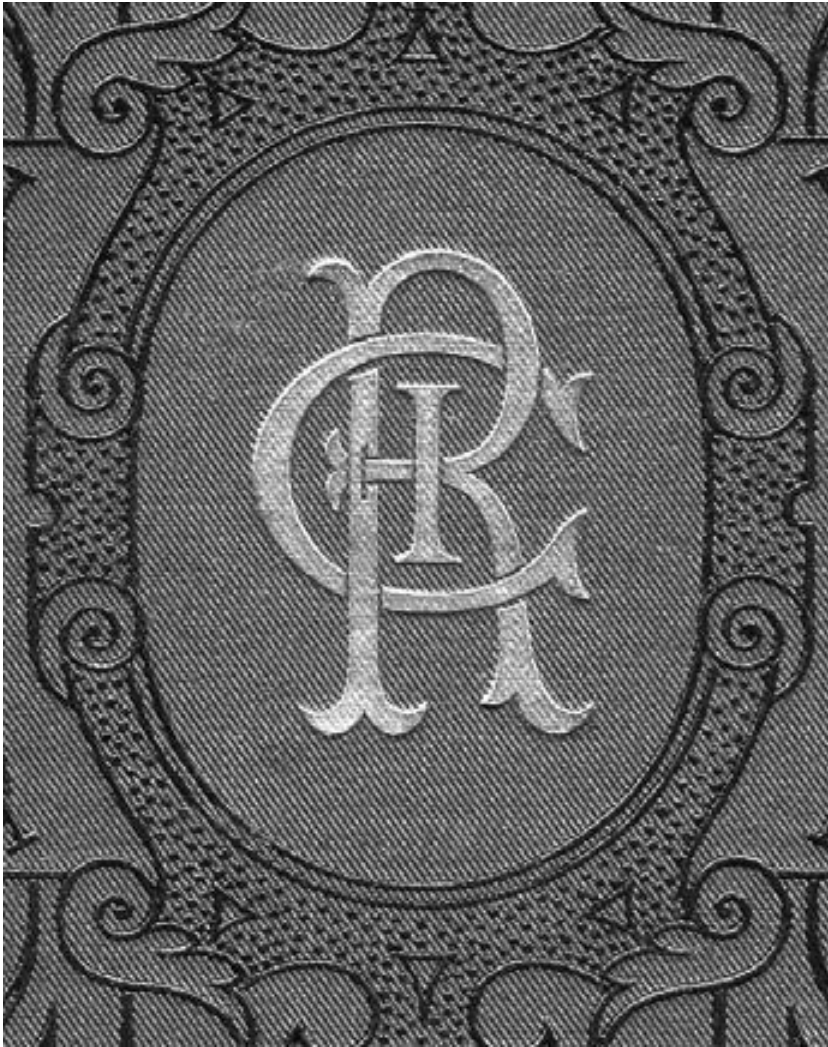
En 1950, à l'initiative de l'UNESCO, l'AIPCR est parmi les membres fondateurs de l'Union Internationale des Associations et Organismes Techniques (UATI). Et c'est sous l'égide de l'UNESCO et avec sa contribution financière que l'AIPCR reprend la publication de son dictionnaire routier.

Cette stratégie internationale est payante. L'AIPCR est admise au statut consultatif auprès du Conseil économique et social de l'ONU en 1972.

L'AIPCR va construire avec plusieurs organisations internationales, routières ou non, des coopérations ou une répartition des rôles qui préservent sa place et son identité. Des relations de travail vont s'établir avec l'Organisation mondiale du Tourisme de l'Automobile (OTA), l'Alliance Internationale de Tourisme (AIT), la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), l'Union Internationale des Transports routiers (IRU),

<sup>56</sup> *Dès la mise en place de l'ONU, l'AIPCR établit des relations suivies auprès de l'Office européen des Nations unies et de sa direction des Transports.*





L'emblème de l'AIPCR

**57** Un protocole d'accord de coopération est signé en 2007 entre l'AIPCR et la Banque mondiale.

l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), mais aussi avec des associations régionales comme la Road Engineering Association of Asia and Australasia (REAAA), l'Association routière maghrébine, l'Association routière des pays nordiques (NVF), le Conseil des directeurs des routes ibéro-latino américains...

Des relations suivies et des coopérations se sont établies entre l'AIPCR et les grands organismes

économiques et financiers mondiaux : Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE), Banque mondiale<sup>57</sup>...

## 2 • Approches de l'identité de l'AIPCR

### Nom et statuts

L'AIPCR est d'abord conçue comme une association internationale chargée de tenir à date régulière des congrès mondiaux de la route. Cette fonction exclusive est rapidement élargie par la parution trimestrielle d'un bulletin donnant un caractère beaucoup plus permanent à l'AIPCR.

La place centrale des congrès mondiaux de la route commence à être mise en question au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'évolution rapide des techniques routières et le besoin d'échanges internationaux rapprochés ne sont plus compatibles avec une périodicité de quatre ans entre chaque congrès. Par ailleurs la référence internationale de l'AIPCR dans le domaine routier est moins exclusive. Pour remédier à cela, l'association impulse avec de plus en plus d'insistance ses comités techniques jusqu'à leur donner une fonction internationale permanente relativement déconnectée des échanges de congrès.

Cette évolution conduit l'AIPCR à changer de nom en 1995 pour adopter celui d'Association Mondiale de la Route, tout en conservant son sigle (AIPCR) et son emblème.

En novembre 1996, l'AIPCR procède à une révision générale de ses statuts en redéfinissant ses buts, ses organismes de direction (un Conseil de l'association remplace la Commission Internationale Permanente) et leurs modalités de désignation et de renouvellement. Les fonctions spécifiques de président et de secrétaire général sont précisées.



### Emblème et devise

L'emblème de l'AIPCR trouve son origine dans l'entrelacement des lettres C, I, R, initiales de « congrès international de la route », inscrit en couverture du volume reproduisant les travaux du congrès de Paris (1908). Après l'adoption de la devise « Via Vita », celle-ci figure en bandeau sous les lettres C, I, R, entrelacées, à partir de juillet 1911.

En décembre 1911 l'emblème trouve sa forme définitive. L'ensemble s'inscrit dans un carré aux angles arrondis.

« Via Vita » figure en haut et en bas de ce carré ; au centre les lettres sont entrelacées. Leur graphisme a un peu changé, permettant ainsi de décliner successivement A, I, P, C, R, les initiales complètes de l'association. En 1986, il est ajouté au-dessus du carré : « AIPCR » et au-dessous les initiales anglaises de l'association : « PIARC »

Lors du changement de nom de l'association, il est surajouté au graphisme précédent, au-dessus d'AIPCR : « Association mondiale de la Route » et au-dessous de PIARC : « World Road Association ».

Lors du premier congrès de Paris en 1908, un gala à la Comédie-Française est offert le 14 octobre aux congressistes. La soirée se compose d'une



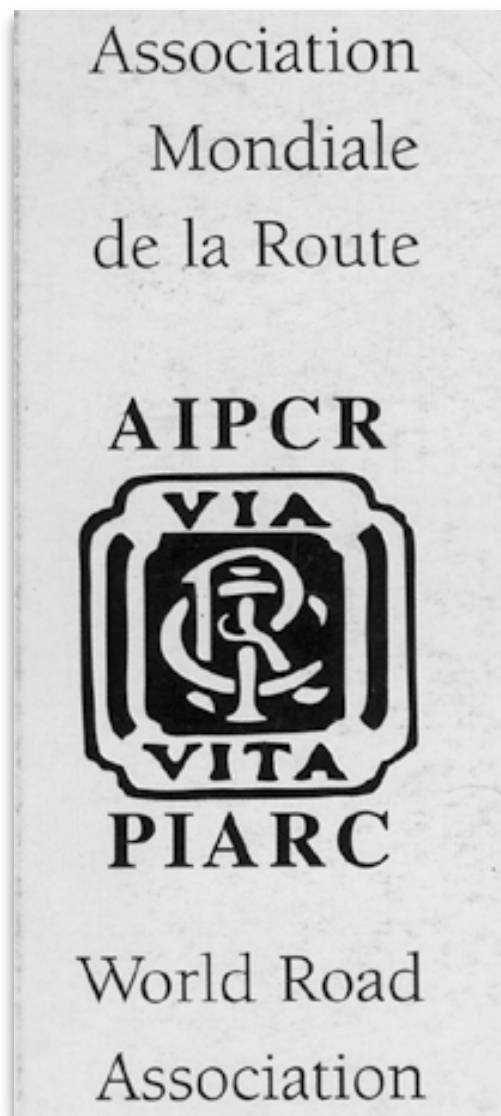
comédie de Molière « Le dépit amoureux », de deux autres courtes pièces théâtrales et d'un à propos envers « La route » lu par Julia Bartet<sup>58</sup>. Cet à propos a été rédigé par Henry Defert<sup>59</sup>, membre du comité du Touring-Club de France.

Soulignons deux vers :

« ...Car, la route qui roule est l'artère féconde  
Où circulent la Vie et le Progrès du Monde... »  
S'inspirant probablement de cette référence, le comité belge de préparation du congrès suivant (Bruxelles-1910) adopte comme devise Via Vita.

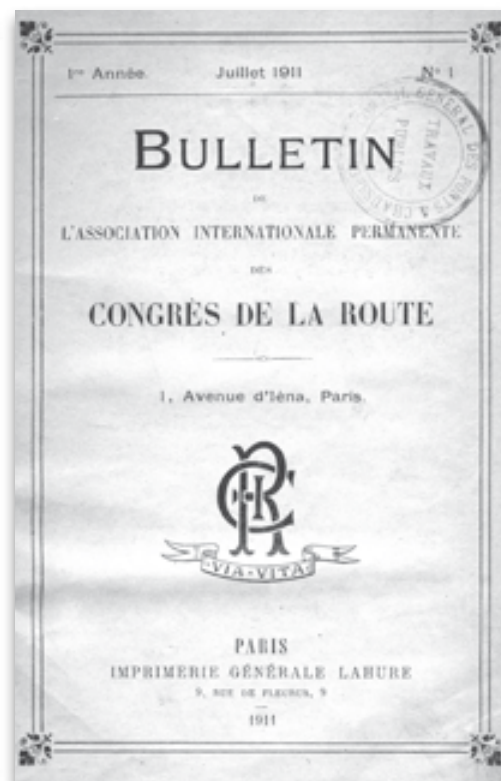
<sup>58</sup> Sociétaire de la Comédie-Française.

<sup>59</sup> Henry Defert deviendra par la suite président du Touring-Club de France et vice-président de l'AIPCR.



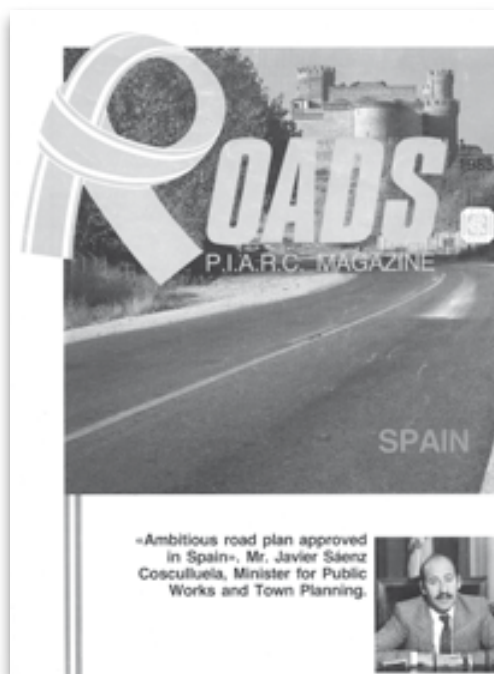
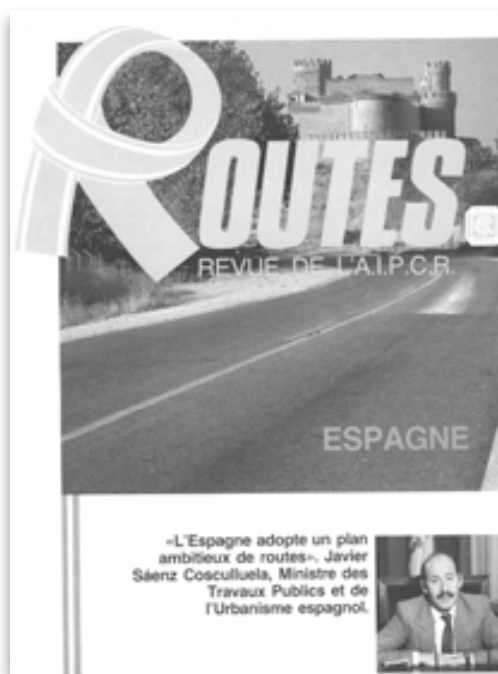
En préambule de ce congrès, lors de l'inauguration de l'exposition du génie civil et de la route, le 18 juin 1910, Léon Hubert, membre de la chambre des représentants, déclare :

« Mais la route a amené des résultats plus hautement désirables encore : avec elle s'accrut la civilisation ; elle a permis aux peuples de mieux



se connaître, c'est-à-dire de se mieux apprécier ; les pensées se sont échangées en même temps que les produits ; les peuples se mêlèrent et se confondirent et ils acquirent de plus en plus cette conviction qu'au lieu de lutter entre eux, ils devaient, d'un même effort et en commun, faire marcher l'humanité toute entière vers plus de bien-être et vers un idéal de plus en plus élevé. Aussi n'avons-nous pas hésité à donner pour devise à notre futur congrès de la route ces deux mots si courts, si suggestifs et si vrais : « Via Vita », la route, c'est la vie. »

Lors de la séance d'ouverture du congrès, le 1<sup>er</sup> août 1910, le ministre belge des travaux publics, Auguste Delbeke reprend à son tour la formule : « Rien, dans l'aménagement de la planète habitée par l'homme, rien, je pense, n'a plus d'importance que la Route.



Dès que la route a paru, la barbarie a cédé. Dès que la route a été sûre, le bien-être a pu se montrer.

Dès que les routes se sont multipliées, les civilisations sont nées.

Et on ne voit-on pas aujourd'hui que pour tirer de sa misère une contrée abandonnée, il suffit de la route ?

Que pour couvrir de riches moissons, les landes désolées, il suffit de la route ?

Que pour fonder des bourgs et des cités là où règne le désert, il suffit toujours de la route ?

On a vraiment raison de le dire : *via vita*. La route c'est pour les peuples la prospérité. C'est la civilisation, c'est la fraternité, c'est la vie ! »

Le 20 mai 1911, la Commission Internationale Permanente de l'AIPCR fait de « *Via Vita* » la devise de l'association et la fait figurer dans ses publications.

Depuis, cette devise est souvent utilisée par les congressistes. Elle sert de support pour des propos vantant le progrès technique et

l'entente entre les hommes. Bien souvent, les États<sup>60</sup>, nouveaux adhérents de l'AIPCR, utilisent cette référence pour marquer leur entrée dans l'association et signifier leur accord avec les valeurs de la communauté.

À la veille du congrès du centenaire, l'AIPCR a lancé un concours pour renouveler son emblème et, éventuellement, sa devise. Le conseil de l'association prendra les décisions fin 2007.

### Publications

Après le succès des deux premiers congrès mondiaux, l'AIPCR est sollicitée par plusieurs publications françaises ou étrangères pour accueillir et diffuser ses travaux et réflexions dans le domaine routier. Le bureau exécutif préfère créer un bulletin technique autonome sous sa stricte responsabilité. Le premier numéro paraît en juillet 1911.

Son rythme de parution varie, pour ensuite se stabiliser à trois mois. Le bulletin est édité en deux langues (français, anglais).

<sup>60</sup> Exemples : États-Unis (1913), URSS (1955)...



La parution du bulletin est interrompue pendant les deux guerres mondiales (numéro 12 de juin 1914, puis numéro suivant de novembre 1919 ; numéro 125 du 1<sup>er</sup> août 1940, puis numéro suivant du 1<sup>er</sup> trimestre 1951).

Après la Seconde Guerre mondiale, le bulletin reparait sous un autre format et en deux langues (français, anglais) du numéro 126 au numéro 130. Il retrouve ensuite son format d'origine.

En 1986, l'AIPCR remplace son bulletin par une revue technique illustrée : « Routes/Roads ».

Bien que s'inscrivant dans la continuité du bulletin précédent, la revue<sup>61</sup> adopte un contenu et une forme beaucoup plus tournés vers le large public<sup>62</sup> de la communauté internationale technique. Chaque numéro est bilingue, français et anglais. Des informations figurent en allemand, espagnol et portugais.

Il change de format en 1995.

Une nouvelle formule apparaît en 2005.

## Les prix de l'AIPCR

Le second congrès mondial de la route à Bruxelles en 1910 avait dégagé un solde bénéficiaire. La commission locale belge de préparation et d'organisation de ce congrès, décide, en mai 1911, de donner 13 000 francs belges à l'AIPCR pour fonder un prix perpétuel.

Ce prix dit « du deuxième congrès », puis « de la Belgique » est « attribué au meilleur ouvrage ou à la meilleure contribution ayant pour objet de favoriser les progrès dans la construction, l'entretien, la circulation ou l'exploitation de la route ». Il est décerné à chaque congrès par la commission internationale permanente sur proposition d'un jury international « où les ingénieurs belges [sont] en majorité ».

<sup>61</sup> Première parution sous le numéro 258.  
<sup>62</sup> Dans le premier éditorial de la revue, Enrique Balaguer, président de l'AIPCR, présente cette publication comme le lien permanent entre les membres de l'AIPCR, mais aussi comme la revue des comités nationaux de l'AIPCR et des comités techniques, des professionnels, des chercheurs, des promoteurs et des techniciens du monde entier.

Le mémoire primé fait l'objet d'une publication intégrale ou résumée dans le bulletin de l'AIPCR.

Année	Congrès	Prix attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
1913	Londres	Francis Wood	Grande Bretagne	Nouvelles méthodes de construction des routes «Festina Lente»
1923	Séville	Henri Tréhard	France	Les routes en béton de ciment «Pro Via»
1926	Milan	non attribué		
1930	Washington	Edwin W. James	États-Unis	Principes fondamentaux sur lesquels doivent être basés la construction, l'administration et le financement des routes «Americus»
1934	Munich	Erwin Neumann	Allemagne	Nouvelles méthodes pour la construction des revêtements bitumineux : leur justification théorique et expérimentale
1938	La Haye	Lloyd F. Rader	États-Unis	Recherche relative aux propriétés physiques, aux basses températures, des mixtures asphalte liquide pour revêtement de route
1951	Lisbonne	non attribué		
1955	Istanbul	Leroux	France	Le vieillissement des liants hydrocarbonés
1959	Rio de Janeiro	Cyril George Giles	Grande Bretagne	Résistance au glissement des véhicules en fonction des caractéristiques de revêtement
1964	Rome	non attribué		
1967	Tokyo	À. E. Burks et M. F. Maggs	Grande Bretagne	The cromwell slip-form paver trials
1971	Prague	Deschamps, Dutron, Hofmans, Van Ael, Doyen, Van Loocke	Belgique	sur la théorie et la construction des revêtements en béton
1975	Mexico	Rørbech	Danemark	De l'écoulement de la circulation routière sur une chaussée à plusieurs voies. De la prise en compte, grâce à un modèle de Markov, des modes de formation des queues et des changements de voies
1979	Vienne	non attribué		
1983	Sydney	deux prix : W. M. Rahmann Patrice Retour	Australie France	Traffic overload À design basis for urban areas
1987	Bruxelles	non attribué		
1991	Marrakech	Pohlmann	Allemagne	De l'influence des conditions climatiques sur les chaussées bitumineuses
1995	Montréal	non attribué		

En avril 1985, le comité exécutif de l'AIPCR et les présidents des comités techniques se réunissent à Mexico, à l'invitation du gouvernement mexicain, pour mener leurs travaux. Dans le prolongement cette réunion, le gouvernement mexicain propose à l'AIPCR d'instituer un « prix du Mexique » destiné à récompenser les meilleurs travaux écrits sur des thèmes routier offrant un intérêt particulier pour les pays en développement.

Ce prix consiste en quatre pièces d'or « Centenarios » de 37,4 g chacune. Il est attribué à chaque congrès par décision du chef de la délégation mexicaine, compte tenu des avis du président du comité des routes dans les régions en développement, d'un représentant du pays où a lieu le congrès et du secrétaire général de l'association. Un résumé du travail primé est publié dans le bulletin de l'AIPCR.

Année	Congrès	Prix attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
1987	Bruxelles	Ian Mills	Royaume-Uni	Routes dans les régions en développement
1991	Marrakech	Association routière maghrébine		Perspectives de développement du réseau routier maghrébin
1995	Montréal	José J. Dombritz Lozano	Espagne	pour le rôle de l'Espagne dans la promotion de la langue espagnole auprès de l'AIPCR et dans la création du conseil des directeurs des routes ibéro et ibéro-américains

La création d'un concours de mémoires des jeunes professionnels est décidée en 1998. Il est organisé à deux niveaux : national et international.

Une médaille « Maurice Milne » est créée en 1998. Elle sera attribuée à la meilleure idée innovante et offerte par le comité national britannique.

### Congrès de Kuala Lumpur - 1999 :

Prix	Attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
Trois mémoires : jeunes professionnels	Ludovic Gautier, Bertrand Jacqueson, Jean-Pierre Le Floc'h, Béatrice Royaux	France	Infrastructures et transport pour le vingt-et-unième siècle dans le cadre du développement durable
	Yvonne Lam, Jessie Yeow, Rosmawati Harun, Suruya Mustaffa	Malaisie	La Malaisie sur le chemin du 21 <sup>e</sup> siècle
	Greg Marsden, Kiron Chatteriee, Glenn Lyons, Mark Brackstone	Royaume-Uni	Un problème toujours croissant ?
Médaille Maurice Milne	Hanna Pikkarainen, Sini Puntanen, Mari Siikonen, Maija Vähä-Rahka, Laura Yli-Jama	Finlande	La vie en transport

À l'occasion du 21<sup>e</sup> congrès mondial (Kuala Lumpur) le comité national suisse de l'AIPCR décide de créer un prix de l'« environnement et du développement durable ». D'une valeur de 10 000 francs suisses, il sera attribué à chaque

congrès par le comité suisse en étroite collaboration avec la commission « communication » de l'AIPCR. En 2000, les prix de l'AIPCR sont réorganisés et diversifiés.

## Congrès de Durban - 2003

Prix	Parrainé par	Attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
Construction, entretien et exploitation des routes	Comité national de Belgique	Bernd Raubal	Autriche	An angle-step-method for designing a drainage-optimized surface for roundabouts with slope
Développement durable	Comité national suisse	Yukitoshi Fujishima, Yohei Hioki et Nobuyuki Momoï	Japon	Comprehensive Recycling System on Expressway Construction and Maintenance
Enjeux pour les pays en développement	Gouvernement mexicain	Takeshi Yoshida, Satoshi Ueda, Yukihiro Yudasaka et Fujio Ito	Japon	Analyzing poverty-reducing effect of road improvement
Jeunes professionnels	Comité national britannique	Bryan Magee, Victoria Moreland, James Quick et Matthew Wilson	Royaume-Uni	2030 : À Transport Odyssey
Idee la plus innovante (Médaille Maurice Milne)	Comité national britannique	Jochen Stemmler et Michael Neuhaus	Suisse	Development of an electronic joystick steering (steer-by-wire) device for disabled drivers

### 3 • Des valeurs

Dans sa traversée du xx<sup>e</sup> siècle, l'AIPCR a contribué, avec les vingt-deux congrès mondiaux qu'elle a organisés, à un réexamen de la route bousculée par l'arrivée de l'automobile et par son développement rapide.

Le congrès mondial de la route est devenu un rendez-vous de la communauté internationale routière et de nombreuses associations internationales qui gravitent dans ce domaine.

Ces rendez-vous internationaux, l'activité continue de l'association et de ses comités techniques ont concentré les principales réflexions et expériences menées dans le monde sur cette question. La compréhension et la maîtrise des phénomènes ont permis de dégager des voies de progrès.

L'AIPCR a ainsi tenu son rôle et sa place. Elle a contribué à établir une doctrine routière mondiale et des décisions internationales qui

ont donné au domaine routier une dimension internationale prenant le pas sur les approches locales précédentes.

Ce bilan crédite l'Association mondiale de la route d'utilité.

Les congrès et la vie de l'AIPCR ont généré un collectif humain, une internationale tournée vers l'échange et la discussion, cherchant à dégager des références ou des principes communs. La recherche du consensus a été privilégiée dans la prise des décisions. Les concurrences qui sont apparues entre organismes ont assez largement débouché sur des coopérations ou des ententes.

L'AIPCR a acquis un savoir-faire de relations humaines produisant un réseau de connaissances, de relations, de complicités entre techniciens routiers. Une communauté urbaine s'est formée.

L'enrôlement du progrès technique dans l'entente entre les hommes et des nations ponctue fréquemment les propos des congrès.



On peut y voir l'influence des idées saint-simoniennes. Cette « foi dans un progrès industriel porteur d'une perspective de rédemption sociale »<sup>63</sup>, se concentre dans la devise de l'association : « Via Vita » ou dans sa déclinaison plus récente : « la route du développement passe par le développement de la route ».

Les acteurs de l'AIPCR sont pétris de considérations techniques et de rigueur intellectuelle. Ils veillent à éloigner les aspects commerciaux (constructeurs d'automobiles, entrepreneurs de travaux publics, ...), pourtant forts puissants, de leurs réflexions et de leurs propositions. La résistance apparaît moins forte vis-à-vis des grands organismes financiers mondiaux.

L'internationalisation de l'AIPCR, le déplacement progressif de ses préoccupations d'une Europe industrialisée aux pays en développement obligent à une ré-interrogation des caractéristiques routières et des critères économiques précédemment établis.

Si la route n'est assurément pas synonyme automatiquement de progrès et d'entente entre les hommes, elle reste un besoin pour les économies et les sociétés. Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, les questions routières et les réponses à trouver demeurent encore à l'ordre du jour.

## 4 • Florilège, en guise de conclusion

**Louis Barthou**, ministre français des travaux publics, congrès de Paris, 12 octobre 1908 :

*En attendant l'heure prochaine où sur les routes de là-haut, indestructibles celles-là et éternellement renouvelées, tous les hommes réaliseront le rêve de parcourir en des vols audacieux les espaces infinis de l'air, donnons les soins les plus attentifs aux routes terrestres. Elles ont été, elles sont encore, un des signes des progrès accomplis par les hommes depuis le jour où ils frayèrent le premier sentier. Par elles, ils passèrent du clan à la tribu et de la tribu à la nation ; grâce à*

*elles, les idées les plus généreuses parcourent le monde. Faites-les robustes, avenantes, agréables, afin que les peuples rapprochés apprennent de plus en plus à se connaître et poursuivent, avec une confiante ardeur, l'œuvre de civilisation solidaire qui fera l'humanité meilleure.*

**William de Hertburn Washington**, délégué des États-Unis, congrès de Londres, 23 juin 1913 :

*La plus grande influence extérieure qui se soit jamais exercée sur la race humaine est bien celle des routes, des voies de communication et de transport. Car, dès que les hommes furent capables de s'assembler, de se mêler les uns aux autres, ils entreprirent, non seulement d'échanger des marchandises, mais encore d'échanger des idées, et l'individu put alors bâtir en utilisant la pierre de fondation posée par son voisin, voire même peut-être par une nation lointaine. Et c'est ce qui nous a conduits au point où nous en sommes aujourd'hui ; c'est ce qui préparera la voie pour l'avenir ; et c'est enfin ce qui pourra atténuer les éléments perturbateurs qui influencent de nombreuses nations en ce moment. Car, lorsque nous effectuons un rapprochement entre les divers éléments de nos populations, c'est-à-dire que nous rapprochons la population des villes de celle des campagnes, nous travaillons pour le bien de l'humanité. Et tout en construisant de bonnes routes, nous travaillons pour l'homme, nous travaillons pour Dieu.*

**Albert de Préaudeau**, président de l'AIPCR, 21 juin 1920 :

*Nous étions trompés en pensant que le développement des rapports économiques entre les peuples inspirerait aux nations civilisées, en même temps que le désir de multiplier les relations commerciales, le respect des droits et de l'indépendance des autres pays. Combien profonde a été notre déception lorsque nous avons vu s'abattre sur le monde le fléau d'une guerre plus étendue, plus barbare et plus meurtrière qu'aucune de celles qui avaient jusqu'ici affligé l'humanité !*

<sup>63</sup> Antoine Picon, Générosité sociale et aspirations technocratiques : les polytechniciens saint-simoniens dans « pour mémoire » n° 2, avril 2007.

## Bureau exécutif de l'AIPCR,

avril 1934 :

*Si l'on jette un coup d'œil en arrière sur le quart de siècle écoulé depuis la création de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, on constate que l'idée qui a inspiré ses fondateurs était profondément juste et que leur œuvre a produit des fruits abondants.*

*À l'aurore de l'ère de la locomotion mécanique sur route, ils avaient entrevu les avantages immenses que l'automobile devait apporter aux hommes dans le domaine des transports, utilitaires aussi bien que touristiques. Ils avaient compris que les progrès du nouveau mode de locomotion étaient étroitement attachés à ceux de la route et que le développement des réseaux terrestres et la rénovation des méthodes d'établissement du revêtement des chaussées était les deux conditions indispensables de ces progrès.*

*Il fallait d'ailleurs s'attendre à voir se répéter, dans ce domaine pacifique, le duel légendaire du Canon et de la Cuirasse sous la forme de la lutte entre la Roue et la Route.*

**Eugène Naud**, secrétaire général de l'AIPCR, ouvrage commémoratif édité lors des 60 ans de l'association, 1970 :

*Par ses congrès mondiaux l'AIPCR a permis aux ingénieurs du monde entier de se tenir au courant des plus récents perfectionnements des techniques nouvelles. Elle leur a aussi permis de se mieux connaître, et d'échanger, d'homme à homme, les résultats de leurs expériences. Les Comités techniques de l'Association ont prolongé cette action dans l'intervalle des Congrès.*

**Bracamontes**, ministre mexicain des travaux publics, congrès de Mexico, 12 octobre 1975 :

*L'aménagement de voies de communication dans les zones rurales poursuit un double objectif : d'une part, dégager l'infrastructure routière nationale de sa vocation essentiellement primaire pour la raccorder au réseau tertiaire et résoudre ainsi l'un des principaux problèmes*

*du pays ; d'autre part, combattre le chômage en employant la main-d'œuvre locale à la construction des ouvrages. D'où le nom de ces nouvelles routes : « caminos de mano de obra » (chemins de main-d'œuvre).*

**Azzeddine Laraki**, premier ministre marocain, congrès de Marrakech, 22 septembre 1991 :

*Le droit à la route étant devenu un droit légitime, nous lançons un appel pour une solidarité à l'échelle mondiale entre pays développés et pays en voie de développement, pour apporter de l'aide aux régions enclavées afin qu'elles puissent s'équiper en routes qui répondent à leur besoin et qui leur permettent de se développer.*

**Colin Jordan**, président de l'AIPCR, Newsletter n°7, juin 2007 :

*Tout au long de ces cent dernières années, l'AIPCR a fait fonction de plate-forme mondiale pour l'échange de connaissances et d'informations sur toutes les questions relatives au réseau routier et au transport routier. Forte des études publiées et de tant d'autres progrès réalisés, l'AIPCR a toujours été placée aux avant-postes pour identifier et promouvoir activement des bonnes pratiques auprès de ses membres. De plus, à mesure que le transport routier a envahi tous les recoins de la planète, l'AIPCR s'est toujours efforcée d'améliorer les échanges technologiques avec les pays en voie de développement et les pays en transition économique et d'aider ces pays à adapter les bonnes pratiques à leur situation particulière.*

*Organisé tous les quatre ans, le Congrès mondial de la route n'a pas seulement permis à l'AIPCR d'honorer sa mission, mais lui a également offert d'exceptionnelles opportunités pour promouvoir le développement professionnel et instaurer des réseaux de contact, qui ont été fructueusement exploités pour échanger des connaissances au niveau individuel bien longtemps après la clôture du congrès ».*



# Autour du Grenelle de l'Environnement



Effets de la sécheresse dans l'est de l'Espagne en mai 2005

Le Figaro 29/03/07 phot. Bustamante ; A.P./SIPA

Quand ces lignes paraîtront, le Grenelle de l'Environnement aura rendu ses conclusions, et on saura si ce débat, d'une ampleur sans précédent, mené à l'échelle nationale puis régionale, entre toutes les catégories d'acteurs impliqués, aura entraîné des résultats à la hauteur des enjeux colossaux en cause.

Notre pays sera-t-il alors vraiment engagé dans une réorganisation fondamentale, avant que la raréfaction des ressources ne nous conduise vers une société de restriction et de régression ? Quelle que soit la réponse à cette question, l'historien est là pour retracer les étapes de la prise de conscience qui s'est opérée ces dernières années quant à cette problématique vitale pour l'avenir de l'humanité, une prise de conscience stimulée il est vrai par la progression angoissante de phénomènes tels que le réchauffement climatique à l'échelle de la planète.

La proposition de tenir le Grenelle de l'Environnement a été lancée, rappelons-le, au début de la dernière campagne électorale présidentielle, par l'Alliance pour la planète (un groupement de plus de soixante-dix associations et syndicats), par France Nature Environnement, qui regroupe 3000 associations se consacrant dans notre pays à la protection de l'environnement, et par la fondation de Nicolas Hulot. La notoriété de ce dernier avait alors joué un grand rôle pour promouvoir cette proposition, et pour que s'y rallient la quasi-totalité des candidats à la Présidence de la République, dont le président actuel.

La création au sein du gouvernement issu de ces élections d'un grand ministère (ayant significativement rang de ministère d'État) de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables a marqué elle aussi une étape importante dans la prise de conscience au niveau des dirigeants politiques, de l'absolue nécessité de concevoir désormais les questions d'aménagement d'une façon radicalement nouvelle, en intégrant les impératifs du développement durable.

Cette création est venue à point nommé pour servir de support logistique et de relais au Grenelle de l'Environnement.

Mais là encore le rôle de l'historien est de rappeler que les débuts de cette prise de conscience ne datent pas d'hier, et que, par exemple, en 1978, des politiques et des hauts fonctionnaires avaient déjà pris des risques considérables pour faire « bouger les lignes », en mettant sur pied un grand ministère de l'Environnement et du Cadre de vie très en avance sur son temps, capable de faire travailler ensemble les administrations de l'Environnement, de l'Équipement et même de l'Architecture et de la Protection des sites<sup>1</sup>.

En remontant encore plus avant dans le temps, il est particulièrement intéressant, de se pencher sur les circonstances qui ont abouti à la création (seulement cinq ans, jour pour jour, après celle du ministère de l'Équipement), d'un ministère délégué à la Protection de la nature et à l'Environnement, confié à Robert Poujade, le 7 janvier 1971. La revue des Mines « Responsabilité et environnement » a consacré il y a peu, sous le titre « 1970, l'invention

de l'Environnement ? », tout un dossier à cette naissance. L'historien Florian Charvolin y rappelle notamment comment, avec cette création, l'« environnement », terme importé d'Angleterre par le géographe Paul Vidal de la Blache en 1922, y perdra définitivement ses guillemets. L'auteur rappelle également que c'est pratiquement au même moment (en 1970) qu'est réalisé le premier sondage d'opinion français sur l'environnement<sup>2</sup>...

Le comité d'histoire du ministère s'attachera à la pleine prise en compte de ce passé insuffisamment étudié (ou de façon fragmentaire), en l'abordant également à partir des considérants environnementaux, en s'appuyant pour cela sur l'existence des « cultures croisées » qui sont une des richesses de notre ministère.

Ainsi, « Pour mémoire », dans ce numéro se penche, par la plume de Bernard Barraqué, sur le lagunage et l'évolution historique en France de cette technique naturelle d'épuration des eaux usées.

Une problématique pouvant en cacher une autre, on retrouvera une fois de plus, dans cette ré-implantation en France d'une technique ancienne qui y avait disparu, l'influence particulièrement importante dans le domaine hydrologique, de pratiques qui avaient pu être expérimentées outre-mer, avant d'être rapatriées de façon concluante dans l'hexagone. Ainsi recroise-t-on de façon inattendue ce thème de l'outre-mer comme laboratoire occasionnel de novation en matière d'aménagement moderne, déjà abordé dans le numéro précédent<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Voir l'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978-1981), *actes de la journée d'études du 15 février 2007*, comité d'histoire, revue « pour mémoire », n° hors série, septembre 2007.

<sup>2</sup> Charvolin, F., l'environnementalisation et ses empreintes sémantiques en France au cours du xx<sup>e</sup> siècle, in *Responsabilités et environnement, série trimestrielle des Annales des Mines*, avril 2007, n°46, Paris, ESKA éd.

<sup>3</sup> voir L'outre-mer comme prisme des transformations du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées et des pratiques de l'urbanisme, par Jean-Charles Fredenucci, « Pour mémoire », n°2, avril 2007, pp. 69-83.

# Le lagunage: une rétro-innovation, ou comment l'hydrobiologie tropicale réhabilite une technique ancestrale<sup>1</sup>

**Bernard Barraqué**, directeur de recherche CNRS-CIRED  
barraque@engref.fr



Station de lagunage de Rochefort (Charente-maritime), sept. 2000 phot. BDC H. Henri

*Ce texte a été initialement rédigé*

*pour un colloque organisé par Jean-Pierre Carbonnel, OH2 - Histoire de l'hydrologie, Dijon, 9-11 mai 2001.*

*<sup>2</sup> Je tiens à remercier ici les protagonistes de cette innovation, MM Ballay, Duchene, Ringuelet et Vaucoulou du Génie rural, ainsi que M. Bondon, directeur technique du centre de Mèze, qui m'ont tout appris sur leur travail, et dans la bonne humeur...*

Depuis les travaux du Centre de Sociologie de l'Innovation, on sait mieux comment une invention devient une innovation, dans un jeu d'échange complexe entre la science et ses réseaux (Callon, 1990). Ici, on prend le cas d'une technique ancestrale, qui prend le statut d'innovation parce qu'elle a été redécouverte et qu'elle a réussi à se développer alors qu'elle avait pratiquement disparu (du moins, en France)<sup>2</sup>.

À y regarder en profondeur, le lagunage mobilise une transformation significative de notre

rapport avec les marais, les marennes, les étangs et tous ces lieux d'oubli (lacunes). Et bien que cette technique d'épuration rustique se soit développée essentiellement à l'intérieur des terres, en régime d'eau douce, le nom qui la désigne montre l'importance des espaces littoraux d'eau saumâtre, entre ciel, terre et mer, dans la genèse de l'innovation : elle passe par un nouveau rapport au rivage, enrichi de connaissances nouvelles venues de l'outre-mer, des tropiques et de ses lagons, qui participent au génie de l'environnement. Elle suscite ainsi un double débat : à en juger par le succès des « marinas-pieds-dans-l'eau », tout le monde n'est pas convaincu que la meilleure chose à faire aux lagunes, ce n'est pas de les combler et de construire dessus, comme on a fait à Port Grimaud dans le Var ; mais par ailleurs, une opération comme celle de Mèze dans l'Hérault, où le lagunage est devenu le prétexte d'un centre d'initiation écologique, a été considérée comme relevant des apparences trompeuses par les spécialistes.

Avant de rapporter l'histoire du retour du lagunage en France, il faut en passer par un rappel de ce que sont l'épuration et ses techniques. Un ingénieur du GREF, malheureusement décédé aujourd'hui, en a fait une synthèse historique remarquable (Boutin, 1985).

## L'épuration des eaux usées : progrès et limites de la technologie

C'est au XIX<sup>e</sup> siècle qu'est apparue la technique moderne de l'épuration, conséquence d'un souci de protection de la santé publique dans les concentrations urbaines : on ne voulait plus laisser stagner les eaux usées dans les villes, mais leur évacuation rapide dans les rivières posait vite le problème de la capacité d'accueil du milieu récepteur. Pour ne pas compromettre d'autres usages à l'aval, il fallait neutraliser les effluents. Comme en zone urbaine le terrain vaut cher, les ingénieurs de l'assainissement ont très empiriquement cherché à accélérer et à compacter les procédés de minéralisation et de stabilisation, principalement des déchets organiques véhiculés par les réseaux gravitaires depuis l'adoption du tout-à-l'égout. Deux grandes voies ont été développées de façon complémentaire : la voie aérobie commence par l'étang de stabilisation ou l'épandage direct sur des sols réservés, mais elle a progressé grâce à la fixation des bactéries sur des matériaux poreux (lits bactériens, disques biologiques), puis par la maîtrise directe du rapport des bactéries et de leur substrat sans support (les boues activées) ; la voie anaérobie est la bonne vieille fosse septique, devenue technique collective grâce notamment au génie de Karl Imhoff (1850). Dans des techniques actuelles très compactes, appelées « fortes charges », on utilise les deux voies l'une après l'autre.

La technique reine, inventée en 1916 par Ardern et Lockett en Angleterre, est celle des boues activées. Sur le continent, toutes les grandes stations d'épuration sont équipées de ce procédé, moins cher en investissement. Paradoxalement, c'est en Angleterre qu'il est moins présent : c'est parce que ce pays s'est équipé avant la deuxième Guerre mondiale, alors qu'il n'était pas encore au point.

Aux Pays-Bas, équipés après la Guerre, dans un contexte de forte densité de population appelant les grandes unités, les boues activées représentent l'essentiel du parc. La situation est plus contrastée en Allemagne, où des densités de population variées comme des spécificités de cultures techniques régionales ont maintenu en fonction un large éventail de solutions techniques ; les boues activées sont la référence pour les villes, mais les lagunes et d'autres techniques rustiques ont toujours été favorisées pour les petites collectivités. La France, pays de villages et de bocages, devrait ainsi être la championne des techniques de ce genre ; or il n'en est rien : la combinaison de la centralisation de l'expertise dans des corps d'ingénieurs, et l'équipement rapide et massif des villes à partir des années 1960, et surtout après la mise en place du système des agences de l'eau, a conduit à privilégier les boues activées plus que de raison, y compris dans l'équipement des villages. Or, si les boues activées sont moins chères en investissement, elles coûtent plus cher en fonctionnement : au surcroît d'énergie s'ajoute le besoin d'une surveillance, donc d'un personnel présent régulièrement. Les petites communes ne peuvent guère faire face à ces dépenses. À la fin des années 1970, les ingénieurs du Génie rural, souvent conseillers de ces dernières, constataient l'inadéquation de la technique reine, à un moment où, en France comme ailleurs, le regard de la société sur les déchets et sur les espaces naturels, changeait.

Le résultat de l'épuration est la séparation en deux sous-produits, de l'eau chargée en matières azotées, en phosphates, en calcium, etc., et des boues. Dans la problématique hygiéniste qui a prévalu à la naissance et au développement des réseaux d'eau et d'assainissement, on se méfiait des boues, et seule une faible partie était valorisée dans la fertilisation agricole ou maraîchère. Par rapport à une tradition remontant à l'antiquité, présente dans d'autres cultures, la valorisation des sous-produits reculait : en Sicile, la colonie grecque antique d'Agrigente envoyait ses eaux usées dans des étangs de stabilisation où l'on élevait des carpes.

Avec l'approche de l'environnement, le déchet perd en partie son statut d'inutilité, voire de dangerosité, pour devenir matière à valoriser, à recycler, et les produits de l'épuration sont reconsidérés. Quant aux mares, aux zones humides, dont l'assèchement avait fait naître le terme même d'aménagement, comme expression d'une volonté humaine nouvelle de dominer la nature, et de combattre les « miasmes méphitiques », on leur a trouvé, grâce aux progrès de l'écologie, de nouveaux mérites tant en matière de biodiversité qu'en ce qui concerne les risques d'inondation ; la lutte contre les pollutions toxiques de l'industrie, et la maîtrise des phosphates et des nitrates, devenus facteurs croissants d'eutrophisation, conduit même à leur trouver de tels avantages qu'on les réalise artificiellement : ce sont les *constructed wetlands* des Anglo-saxons. Le lagunage semble constituer une innovation française, mais il s'inscrit dans ce renversement du regard sur la campagne, et sur le déchet, qui dépasse largement notre pays.

Une lagune servant à traiter la pollution des eaux devrait plutôt s'appeler un étang de stabilisation. Avant de chercher à comprendre pourquoi on a adopté le premier vocable, rappelons de quoi il s'agit : l'expérience acquise en France, grâce surtout au CEMAGREF<sup>3</sup>, a conduit à une normalisation technique, avec trois bassins en série,

de profondeur d'eau située entre 80 cm et 1 m, le premier étant deux fois plus grand que les deux autres. la surface est déterminée par la population à desservir (10m<sup>2</sup>/hab.), et certaines communes touristiques comme les Saintes-Maries-de-la-Mer se sont ainsi dotées de bassins complémentaires pour la période estivale. Le premier bassin réalise la première « consommation » des rejets polluants, et est peuplé de microphytes (couleur verte). Dans les derniers bassins, on trouvera aussi des macrophytes (roseaux, etc.) et toute une vie animale aquatique. C'est le soleil et le vent qui apportent l'énergie et l'oxygène nécessaires.

Dans certaines régions nordiques, on compense le moindre ensoleillement par une aération artificielle, mais ce n'est généralement pas nécessaire sous nos latitudes. Les Français ont également renoncé à la phase anaérobie préalable pratiquée aux États-Unis, ne constatant pas son efficacité. C'est donc une technique très simple, très adaptée à de petites communes disposant de terrains plats, puisqu'il n'y a presque qu'à curer les bassins tous les 5 ans. Comme en général il n'y a pas d'industrie raccordée à ce genre de petits réseaux, les boues produites ne sont pas contaminées ; elles sont d'excellente qualité, à la fois fines et stables. Les performances de la technique sont également remarquables sur le plan de la diminution de la pollution bactériologique, ce qui est très important dans des zones touristiques.

<sup>3</sup> Centre d'Études du Machinisme Agricole du Génie rural et des Eaux et Forêts, le centre multidisciplinaire de recherches du ministère de l'Agriculture.

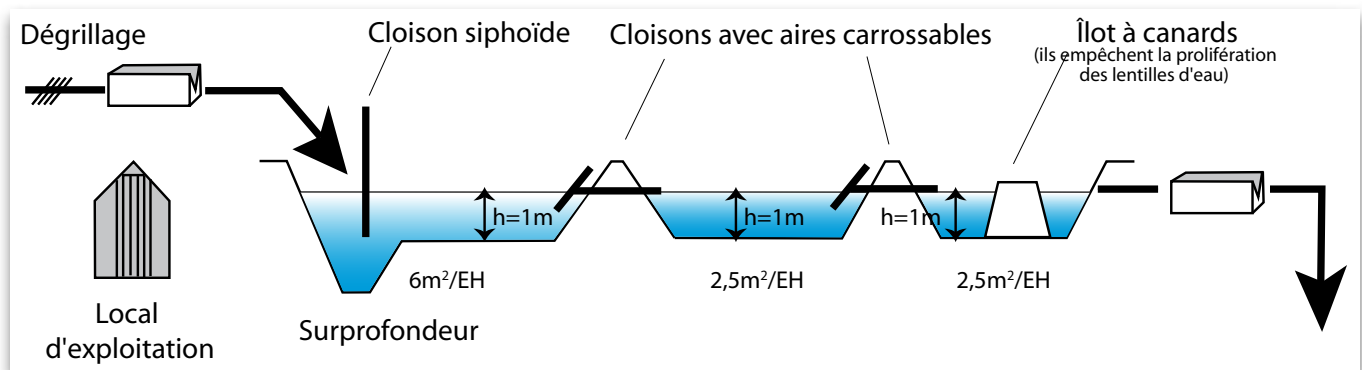


Schéma-type d'une station de lagunage ; in « le lagunage naturel en France. État de l'art et tendances » ; Yvan Racault et Catherine Boutin ; Ingénieries : N° spécial, 2004, pp. 77-86

Et pourtant, bien que maintenu en Allemagne, pays plus septentrional que le notre, le lagunage avait disparu en France après la Guerre. Comment est-il revenu ?

## Lagunage et génie de l'environnement

L'histoire de notre innovation commence aux États-Unis : pour des raisons de climat, de faible densité de population, et de traditions scientifiques plus ouvertes à la biologie et à ses sous-disciplines qu'en France (ce n'est pas par hasard que l'écologie est véritablement née comme discipline outre-Atlantique, cf. Deléage, Lecourt, 1992), on a toujours conservé de nombreux *waste stabilisation ponds*, même après le développement de techniques d'épuration plus modernes.

Les événements de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale ont produit de leur côté un basculement du génie sanitaire, parce que l'armée américaine s'est confrontée à toute une série de nouveaux problèmes en Asie tropicale. Il a fallu apprendre à maîtriser les processus biologiques ; puis, dans le contexte de la compétition avec l'Union soviétique, et de la découverte de la pollution, des financements systématiques à visée appliquée ont fait naître le génie de l'environnement entre les universités techniques et des bureaux d'ingénierie (Barraqué, 1994). Des travaux empiriques, mais systématiques, ont été conduits sur les étangs de stabilisation, au sud et même au nord des États-Unis, par Earnest Gloyna, l'un des grands fondateurs du génie de l'environnement, dans les années 1950 et 1960. Il en a tiré un ouvrage de synthèse, publié par l'Organisation Mondiale de la Santé (Gloyna, 1971).

Il y fait état d'une enquête menée par l'OMS sur la présence de cette technique dans le monde au milieu des années 1960, d'où il ressort que la technique était encore employée dans certains pays d'Europe centrale, bien qu'en régression, ainsi qu'en Europe du Nord (Suède et Finlande), aux Pays-Bas et en Allemagne.

La France n'est pas mentionnée. Pourtant, la première expérimentation avait commencé.

En effet, un ingénieur du Génie rural, Roger Ringuelet, prenant son poste à la direction départementale de l'Agriculture du Gard en 1965, trouva sur son bureau un rapport du BCEOM<sup>4</sup> décrivant cette technique, et recherchant un endroit en France pour y installer une expérience pilote servant ensuite de vitrine pour le tiers monde. L'ingénieur avait justement à résoudre le problème de l'assainissement du Grau du Roi, et il y tenta la première « lagune ». Malgré son enthousiasme, il ne répéta pas l'expérience ailleurs. En revanche, il est bien possible que le nom français vienne de cette première réalisation en bord de mer.

À bien y regarder, l'affaire est moins banale qu'il ne paraît : le BCEOM travaillait dans les anciennes colonies françaises, et il s'y frottait aux pratiques techniques d'autres pays coopérants, notamment les U.S.A. Au moment où les indépendances déstabilisaient les projets outre-mer, on a assisté à une sorte de « retour de la colonie » sur le territoire métropolitain, y compris sur le plan technique (Marié, 1989). De ces transferts de technologie à rebours, on a retenu surtout la planification urbaine, le béton précontraint et la grande hydraulique du Bas-Rhône-Languedoc, mais pourquoi ne pas considérer également cette entrée discrète d'une technique relevant du génie de l'environnement, depuis les États-Unis via les colonies, l'OMS et les bureaux d'études ? D'ailleurs, les bureaux d'études anglais, impliqués également dans les projets hydrauliques de leurs anciennes colonies, semblent avoir voulu faire la même chose que le BCEOM, en se servant du Portugal pour tenter l'expérience. Mais l'affaire ne semble pas avoir eu le même succès qu'en France. Pour les ingénieurs du GREF, une explication possible est que le système technique des anglo-saxons était sans doute trop compliqué. Il est vrai qu'eux ont réussi, en multipliant les expériences, mais dans le sens de la simplicité.

<sup>4</sup> Bureau Central d'Études pour l'Outre-Mer. Il avait des bureaux à Montpellier.



## Le CEMAGREF réalise l'innovation

Le début des années 1970 offrait un contexte favorable : pleine croissance, développement des centres de recherche, remise en cause des hiérarchies traditionnelles. Au moment où le ministère de l'Agriculture développait sa politique de recherche, et créait le CEMAGREF actuel à partir de divers centres techniques, Germain Leynaud, responsable de la division Qualité des eaux, était très ouvert à l'innovation, et il réussit à dynamiser une équipe de plus de 70 personnes, composée aussi bien d'universitaires et de gardes-pêche que d'ingénieurs. Avec le nouveau ministère de l'Environnement, des solutions plus écologiques étaient recherchées pour l'épuration, notamment en envisageant la réutilisation des eaux usées. Soutenu par son prédécesseur Denis Ballay, l'un des ingénieurs chargés de réfléchir à l'épuration, Manuel Vaucoulou, a obtenu l'accord de G. Leynaud au sein de la division pour faire pendant six mois une synthèse bibliographique sur le lagunage, puis des expériences.

Rapidement, avec Philippe Duchène, il est arrivé à forger la doctrine française en la matière : pas de phase anaérobique, trois bassins seulement (compromis entre la performance accrue liée au fractionnement des étapes de dépollution, et les surcoûts d'investissement et de fonctionnement), utilisation du vent au maximum.

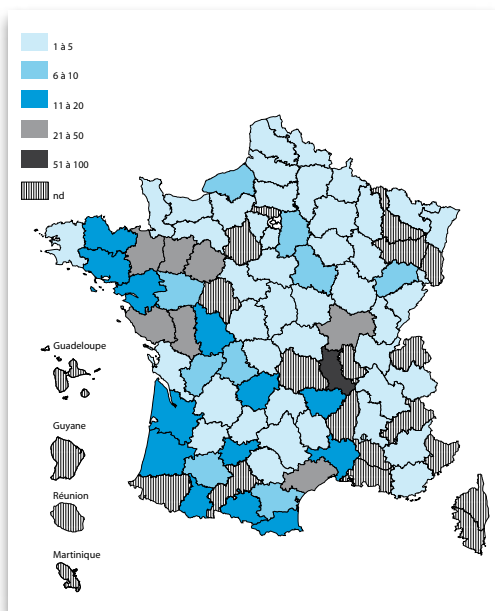
Remarquons que cette expérimentation s'est faite nettement plus tard que celle du Grau du Roi, et sans lien avec elle, car son auteur, Ringuet, n'était pas en position de faire autre chose que d'appliquer le procédé américain, dont il ne souhaitait pas s'écarter.

C'est donc bien le CEMAGREF qui a fait l'innovation en essayant diverses solutions jusqu'à ce qu'une voie française et stable soit trouvée.

En l'occurrence, le centre de recherches du ministère de l'Agriculture disposait d'un réseau, et pouvait trouver des partenaires opérationnels dans de nombreuses DDA.

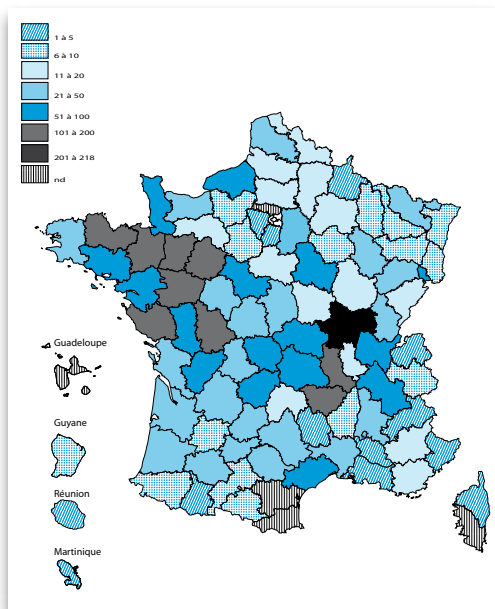
L'innovation technique se trouvait disponible juste au bon moment : à la fin des années 1970, on se rendait compte du mauvais fonctionnement des petites stations à boues activées, et on voulait essayer autre chose ; dans les comités chargés de fixer les normes, d'autres ingénieurs du Génie rural comme D. Ballay faisaient accepter un assouplissement favorable aux techniques plus rustiques, moins performantes sur le papier, mais meilleures en pratique. En particulier, la réduction de la pollution bactériologique était très bonne : cela favorisait un autre projet, celui de réutiliser les eaux usées traitées pour irriguer les forêts ou arroser les espaces verts, et donc potentiellement limiter les incendies. On se heurtait cependant à deux questions imprévues : d'une part, le lagunage entraîne une très forte évaporation de l'eau, et donc il y en a moins à réutiliser ; ensuite, l'arrosage des forêts favorise la croissance de la végétation sous les arbres, celle qui est la plus inflammable. Et puis on a réalisé que l'épuration se faisait mieux en eau douce qu'en eau saumâtre.

En définitive, le lagunage s'est éloigné de la région par où il avait abordé le territoire français, et qui lui avait donné son nom. Pierre Boutin, membre de l'équipe des pionniers, et ses collègues du CEMAGREF de Bordeaux, travaillant plus systématiquement sur l'ensemble des techniques d'épuration rustiques, recrutèrent de nombreuses collectivités locales et des DDA candidates, mais plutôt dans les départements de l'Ouest, et à l'intérieur des terres, en eau douce. Un recensement conduit dans les années 1980 fait état de 21 et 12 lagunes dans l'Hérault et dans le Gard respectivement, mais de 40 en Vendée et en Ille-et-Vilaine, 42 dans les Deux-Sèvres, 31 dans la Mayenne, 27 dans la Saône, et jusqu'à 71 dans la Loire.



### Nombre de lagunes en 1984

d'après État du parc de lagunage en France, CEMAGREF, dactyl., 1986



### Nombre de lagunes en 1995

d'après Inventaire « FNDAE », ministère de l'Agriculture/DERF

Aujourd'hui, on estime que le nombre de lagunes a dépassé les 2 000 unités (Racault & al., 1995). Alors qu'en Allemagne, des règles très strictes limitent l'emploi des lagunes à des unités très petites (moins de 500 habitants), on est bien plus souple en France, et une ville peu industrielle comme Rochefort profite des nombreux marais qui l'entourent pour traiter sa pollution par cette voie.

Il n'en reste pas moins que la lagune la plus célèbre est au bord de la Méditerranée, à Mèze, au bord de l'étang de Thau. Mais ce projet écolo-gico-pédagogique reste controversé.

## Le lagunage de Mèze : l'écologie et/ou les apparences ?

Créé en 1980 après une visite de ses promoteurs au CEMAGREF de Bordeaux, ce lagunage a vite pris sa dimension propre par rapport aux chercheurs du CEMAGREF, en devenant un écosite, c'est-à-dire un lieu de tourisme écologique, et un centre d'innovation tous azimuts. Il a fait l'objet d'un article louangeur du Monde (Ambroise-Rendu, 1995). L'initiative en revient à un universitaire de Montpellier, Yves Piétrasanta, maire de Mèze et conseiller général. De sensibilité écologiste, il aura été cofondateur de Génération Écologie avec Brice Lalonde, et président-fondateur de l'Association des écomaires.

Pour lui, l'innovation c'est transformer le déchet en matière à valoriser, et il veut pousser le lagunage encore plus loin dans cette voie. Comme quelques autres élus motivés du Sud-Est (Oppède, Cogolin, le Grau-du-Roi, les Saintes-Maries), il ne suit pas la voie usuelle des stations d'épuration classiques livrées clé en mains par les ingénieurs (Aspe, 1988), à des communes qui ne s'intéressent qu'à une chose : qu'elles disparaissent dans le paysage (incolores, insonores et inodores).

À cette conception « paysagère » ou esthétique de l'environnement, fondée sur les apparences, il oppose une logique de monstration au public de l'efficacité du procédé retenu.

Au bout de sa lagune, il installe un laboratoire, et tente plusieurs expériences : nourrisserie de naissains d'huîtres et de palourdes avec un mélange d'eau de mer et de rejets finaux de la lagune, élevage de poissons tropicaux, fabrication d'algues, etc. Et il ouvre le site aux visiteurs, notamment aux scolaires (80 000 visiteurs par an), lance un centre de formation, puis innove encore dans une usine à recycler les plastiques... Le succès est au rendez-vous, avec 80 emplois qualifiés créés, et 15 millions de F. de chiffre d'affaires pour l'ensemble des sociétés de l'écosite. Et l'on cherche alors à exporter le projet dans le tiers-monde.

Pourtant, cette innovation ne fait pas l'unanimité, et certains ingénieurs du Génie rural parlent même de supercherie. D'abord, il est vrai que la lagune était notamment faite pour traiter les effluents de la coopérative viticole, et protéger ainsi davantage l'étang de Thau.

Mais les bassins n'étaient pas assez grands pour « encaisser » le choc des vendanges, ce qui compromettrait le bon fonctionnement du procédé. Ensuite, le lagunage fonctionne moins bien avec de l'eau saumâtre qu'avec de l'eau douce. De leur côté, les naissains d'huîtres pousseraient aussi bien dans de l'eau de l'étang, sans ajout d'eau issue de la lagune.

Enfin, pour les ingénieurs du GREF, la valorisation la plus importante à rechercher est celle des boues des lagunes, ce qui, là encore, avantage les unités de l'intérieur des terres. Sur un autre plan, même si ces questions ne se posaient pas, l'expérience n'est pas reproductible, puisqu'on ne peut pas multiplier les centres pédagogiques pour une épuration écologique. Il ne peut guère y en avoir qu'un par grande région.

Les relations entre Mèze et les promoteurs initiaux des lagunes, d'abord exécrables, se sont améliorées depuis l'arrivée d'un directeur technique qualifié, Daniel Bondon, qui a tempéré le discours militant initial.



Les bassins de la station de lagunage de Mèze (Hérault), en bordure de l'étang de Thau. phot. ville de Mèze (34)

Mais on saisit bien une opposition de fond entre ceux qui veulent généraliser discrètement une technique rustique, et ceux qui ont un projet de pédagogie écologique, au risque de retomber dans la politique des apparences en matière d'épuration, que précisément ils dénonçaient.

## Conclusion

En réalité, les deux approches sont à la fois antagoniques et complémentaires, dès qu'on admet qu'il faut à une innovation des réseaux dans la technique et dans la société à la fois. Toute l'histoire du lagunage le montre : il nous revient, comme une inversion du regard Nord-Sud, à la fois sur le marais, le marécage, et sur les tropiques, les colonies. Une idée de fond, pas très explicitée, sous-tend la technique : le projet d'un échange plus égal avec le tiers monde conduit à la considérer aussi comme valable chez nous dans certains cas, justement parce qu'elle est rustique. Quant à la revalorisation intellectuelle de la zone humide, de la boue et de la vie grouillante, elle a été plus facile chez les peuples plus «écologistes», plus proches de la nature : les Allemands, les Suédois ... et surtout les Américains, qui ont systématisé les étangs de stabilisation, et plus tard les *constructed wetlands* (zones humides artificielles) : William Mitsch a obtenu le prix du festival de l'eau de Stockholm pour ses travaux dans ce domaine. Chez nous, le peu de place accordé traditionnellement à la biologie, à l'écologie dans les formations d'ingénieur (et inversement le poids de la chimie) explique le caractère assez tardif du retour des techniques correspondantes. Mais d'un autre côté, lorsque ces disciplines nouvelles atteignent le corps du Génie rural, avec quelle vitesse l'innovation se développe !

Mais, au-delà du hasard (?) de l'installation du BCEOM à Montpellier, n'est-il pas aussi significatif que le lagunage soit revenu en France précisément dans la région où la grande hydraulique et l'Aménagement du Territoire, c'est-à-dire la déterritorialisation mise en œuvre par les ingénieurs

d'État, échouait devant la résistance du pouvoir périphérique, et, derrière lui, de la société civile ? Le lagunage est avant tout le symbole de l'acceptation de la spécificité des petites communes des campagnes profondes, où l'argent et les professionnels sont rares, mais où la place, le soleil et le vent ne manquent pas. Au-delà des apparences quelque peu tapageuses des réalisations de l'écosite de Mèze, n'est-ce pas un nouveau rapport des élus, des ingénieurs, et de la population d'usagers de l'eau (plus que de propriétaires enfermés dans la logique du Nimby) entre eux qui se dessine dans ces projets inversant le statut du déchet ? Le génie de l'environnement, ce n'est pas seulement davantage de biologie et d'écologie, plus d'analyse systémique (Barraqué, 1993). C'est aussi une capacité à comprendre la dimension sociale, psychologique, anthropologique aussi bien qu'économique des problèmes de gestion de ces milieux fragiles que sont les zones littorales. Pour aboutir à des solutions durables, parce que portées par les sociétés locales.

## Bibliographie

**AMBROISE-RENDU Marc,**  
*Une commune de l'Hérault démontre que l'écologie peut créer des emplois,*  
in Le Monde, 19-20 mars 1995.

**ASPE Chantal,**  
*Des eaux d'égout et des couleurs,*  
rapport du CRES pour le ministère de l'Environnement, service de la Recherche, 1988.

**BARRAQUÉ Bernard (dir.),**  
*La ville et le génie de l'environnement,* Presses des Ponts et Chaussées, 1993.

**BARRAQUÉ Bernard, CLAUDE Viviane, FLORET-MIGUET E.,**  
*Génie de l'environnement et société,*  
rapport de recherches pour le Programme Environnement, Vie et Sociétés du CNRS, 1994.

**BERLAND Jean-Marc, BARRAQUÉ Bernard,**  
*Réflexions sur un faible taux d'épuration,*  
in Courants, n° 6, Décembre 1990, PYC-éditions.

**BOUTIN Pierre,**  
*Éléments pour une histoire des procédés  
de traitement des eaux résiduaires,*  
étude n°23, CEMAGREF, groupement qualité des  
eaux, Bordeaux, 1985. (republié ensuite dans la  
Tribune du CEBEDEAU, n° 511 sqq, Liège, 1986).

**CALLON Michel (dir.),**  
*La science et ses réseaux,*  
Unesco-La Découverte, 1989.

**CEMAGREF,**  
*État du parc de lagunage en France,*  
Dactylogr. 1986.

**DELÉAGE Jean-Paul,**  
*Histoire de l'écologie, une science de l'homme  
et de la nature,*  
La Découverte, 1992.

**DUPUY Gabriel, KNAEBEL G.,**  
*Assainir la ville hier et aujourd'hui,*  
Dunod, 1982.

**GLOYNA Earnest,**  
*Waste stabilization ponds, World health  
Organisation,*  
Genève, 1971.

**LECOURT Dominique,**  
*L'Amérique entre la Bible et Darwin,*  
PUF, 1992.

**MARIÉ Michel,**  
*Les terres et les mots,*  
Mériidiens, Klinksieck, 1989.

**RACAULT Yvan, BOUTIN Catherine,  
SEGUIN A.**  
*Waste stabilization ponds in France :  
a report on fifteen years experience,*  
in Water Science Technology, vol. 31, n°12, 1995.

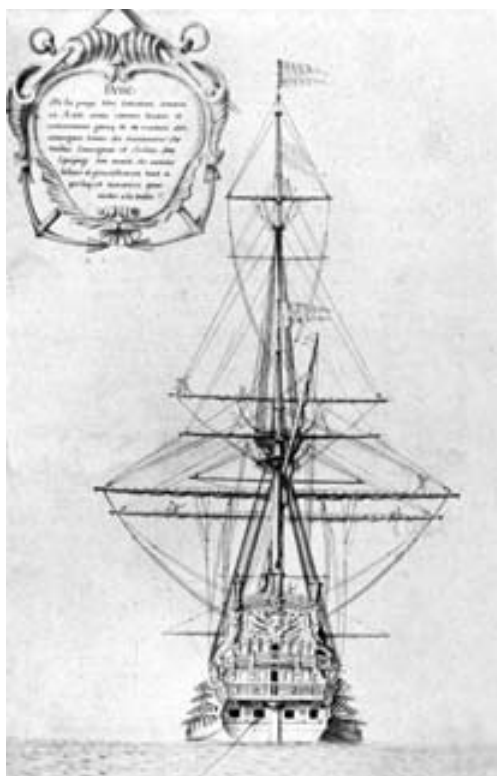


Lagunage et rejet dans la Sèvre de la station d'épuration de Charron (17).

phot. Alain Fillon/IFREMER <http://www.ifremer.fr>

# De la Marine aux Affaires maritimes

**Dominique Confolent**, fonctionnaire aux Affaires maritimes, docteur en histoire  
dominique.confolent@equipement.gouv.fr



Poupe d'un vaisseau de l'époque de Louis XIV.  
Dessin exécuté dans un album aux armes de Colbert.  
Bibliothèque du service hydrographique.  
Photo G. Poste. in *Histoire de la Marine*, Paris,  
Éditions de l'Illustration, 1942, p.151 ;  
MEDAD, fonds anciens du CRADJ, phot. B. Suard

Les administrations concernant la Mer ont été dès l'origine liées au ministère de l'Équipement, tout en gardant un fort degré d'autonomie et de particularisme, symbolisé par l'existence, pour l'administration centrale d'un site propre : celui de la place de Fontenoy. Ce particularisme a pu aller jusqu'à la constitution d'un ministère de la Mer de plein exercice : de mai 1981 à mars 1983, il fut confié au breton Louis Le Pensec. Revenue dans le giron de l'Équipement, la Mer a été souvent par la suite explicitement mentionnée dans l'intitulé du ministère, et notamment avec MM. de Robien et Perben.

Désireux de faire mieux connaître l'histoire de cette administration, le comité d'histoire avait programmé le mardi 22 mai dernier, une conférence sur le thème « De la Marine aux Affaires maritimes », donnée par Dominique Confolent, fonctionnaire aux Affaires maritimes en poste à Granville, et docteur en histoire moderne et contemporaine, après avoir soutenu sa thèse « Granville et le monde de la mer (1919-1945) » en 2003, sous la direction du professeur Dominique Barjot à l'université de Paris IV-La Sorbonne. Le texte qui suit est la transcription fidèle de cette conférence.

L'administration de la Mer, de l'Amirauté de l'Ancien Régime aux Affaires maritimes, a évolué suivant le regard politique qui lui était porté. L'Amirauté gérait le monde maritime, civil et militaire. L'Inscription maritime puis les Affaires maritimes sont restées des administrations de synthèse. La conférence veut éclairer les ruptures et les permanences qui ont rythmé plus de trois siècles d'institution maritime. L'approche est naturellement transversale ; un travail qui s'engage sous l'égide du Comité d'histoire permettra d'approfondir la généalogie de l'administration de la Mer.

Trois phases structurent le propos : création et évolutions structurelles, rupture et persistance et nouveaux enjeux, nouveaux métiers, quelle administration pour quelle mer ?

## Création et évolution structurelles

L'administration de la mer est née de profondes lacunes en matière de guerre maritime au xvii<sup>e</sup> siècle. Richelieu, devant les retards enregistrés par la France dans le domaine maritime, est convaincu de l'impérieuse nécessité de pénétrer efficacement le monde de la mer. Il identifie parfaitement les deux carences nationales : l'autonomie en matière de construction navale et l'absence de gestion rationnelle du contingent maritime.

À compter du xvii<sup>e</sup> siècle, les vaisseaux de ligne viennent suppléer puis remplacer les lentes et lourdes galères mues par les forçats.

Il s'agit pour les différents pays d'Europe de posséder des navires rapides et navigants. Mais dans ce secteur la France est devancée par l'Angleterre et la Hollande dont le savoir-faire en matière de construction navale est supérieur au nôtre. Cette supériorité est telle que les plus grosses unités françaises sont de construction danoise, suédoise ou néerlandaise.

Pour rivaliser avec les autres puissances européennes et notamment l'Angleterre, il tente de lancer en 1637 la construction d'un vaisseau de 74 canons, « La Couronne », à La Roche Bernard. Malheureusement, cette initiative ne fait que confirmer notre faiblesse, car le navire est d'une telle instabilité qu'il ne servira jamais au combat et devra être rayé des listes de la flotte en 1645. Richelieu puis Colbert entreprennent de former des maîtres charpentiers de marine ainsi que des architectes qui vont s'initier à l'art et la technique de la construction navale à travers l'Europe. La problématique maritime française est fort bien perçue par Richelieu. Pour être une grande puissance économique et militaire, la France doit se doter d'une marine solide et organisée. Richelieu, qui, ne l'oublions pas, est également grand maître et surintendant de la Marine, a l'idée d'organiser l'administration des hommes et du matériel en retenant par exemple Brest comme site du plus grand arsenal du royaume. C'est néanmoins dans la mémoire collective maritime, Colbert qui se révèle être l'homme-clé de la marine française moderne, car c'est lui qui concrétise les épures du cardinal. On passe du concept naval à la stratégie navale, au sens guerrier et administratif du terme. En effet Louis XIV règne à partir de 1661 et entre en guerre contre l'Angleterre dès 1666 pour soutenir la Hollande, qui sera notre ennemie de 1672 à 1678. Puis de 1689 à 1697 la France est en guerre contre toute l'Europe dans la guerre de la ligue d'Augsbourg. Louis XIV est donc constamment en guerre contre des nations aux marines puissantes, et doit donc se doter impérativement d'une grande force navale.

### Vers une administration de la mer

Pour autant l'administration de la mer ne s'élabore pas *ex nihilo*. Avant l'ordonnance de la Marine de 1681, plusieurs tentatives d'organisation avaient été tentées pour l'enrôlement des marins, sans grande réussite. En 1662 par exemple, un arrêt du roi ordonne aux paroisses

du littoral de fournir les marins nécessaires au roi au pro-rata de leur importance ou de s'acquitter d'une amende de 12 livres par mois et par homme.

La plupart préférèrent payer que de jouer le rôle de recruteur et l'expérience ne se révèle pas probante.

Le service des classes de Colbert, institué par l'édit de Nancy du 22 septembre 1673, concrétise la première expérience en la matière lancée en 1667 sans grand succès. Le principe des classes est mis en place pour pallier le sinistre système de la « presse » qui n'est d'ailleurs pas propre à la France. Celui-ci consistait à boucler les ports ou les villages littoraux afin d'embarquer de force les jeunes hommes. Cela ne satisfait personne et est générateur de bon nombre de désertions. Il faut souligner que cette méthode est couramment employée dans les grandes nations maritimes et qu'elle persiste en Angleterre jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Désormais dans tous les villages côtiers et bourgs voisins du littoral, les marins dont l'âge oscille entre 18 et 50 ans doivent se faire recensés à l'évêché. En fait sont considérés comme marins tous les hommes dont la résidence est littorale ou rétro-littorale, même s'ils n'exercent pas le métier. En temps de paix, assez rare, l'embarquement est de 6 mois. Cependant le régime des classes est particulièrement impopulaire et il faut souvent avoir recours à l'ancien système de la « presse », voire aux archers de la marine pour faire respecter l'ordre. Compte tenu des nombreuses guerres menées sous Louis XIV, la levée des classes par tranche d'âge est insuffisante et l'amirauté est contrainte de lever plusieurs classes simultanément, ce qui handicape gravement la pêche et le commerce maritime. Il n'est pas rare en effet que des marins restent 3 ou 4 ans sans discontinuer sur les navires du roi.

Des compensations sociales vont donc être offertes aux gens de mer qui se voient contraints au premier service militaire national obligatoire.



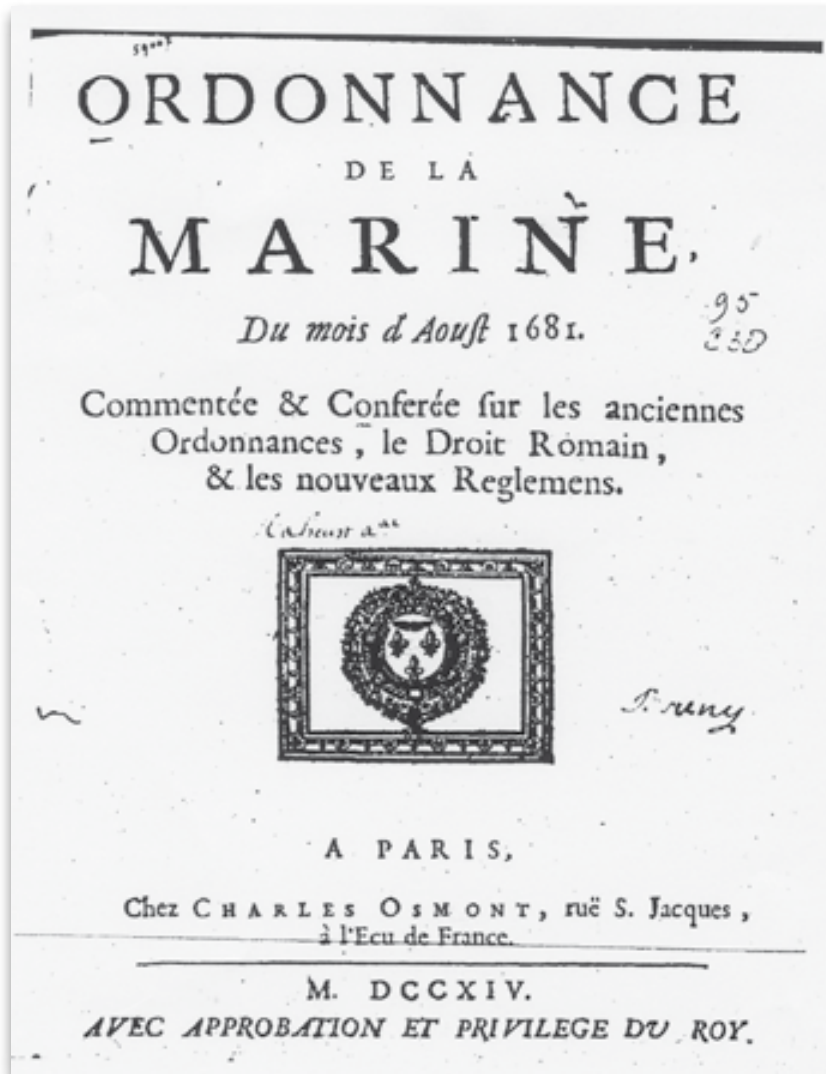
### L'ordonnance d'août 1681

Mais la gestion administrative des gens de mer n'est pas le seul objectif de Colbert. En effet l'ordonnance d'août 1681, constitue un code régissant tout ce qui touche au monde de la mer. Les cinq livres qui la constituent balayent l'intégralité des problèmes inhérents à une gestion pleine et entière de la mer.

### Jean-Baptiste Colbert

ministre de Louis XIV, secrétaire d'État chargé des deux marines du Ponant et du Levant (1661-1683)  
Gravure d'après une toile de Philippe de Champaigne, in *Histoire de la Marine*, op. cit., p. 136 ;  
MEDAD, fonds anciens du CRADJ, phot. B. Suard





L'ordonnance de la Marine de 1681. Édition de 1714  
Source : MEDAD, Affaires maritimes

L'ordonnance traite des officiers de l'Amirauté et de leur juridiction, des gens et des bâtiments de mer, des contrats maritimes, de la place des ports, côtes, rades et rivages de la mer ainsi que de la pêche en mer.

S'il y a interpénétration du militaire et du civil, tout est regroupé au sein d'une seule autorité : l'Amirauté. L'ordonnance ne laisse rien au hasard.

Il n'y a aucune vacance administrative, c'est à la fois un « code disciplinaire et pénal de la Marine marchande » avant la lettre, et un code du travail basé sur le droit coutumier.

Notons également qu'elle délimite le domaine public maritime suivant une formule longtemps en vigueur « le rivage de la mer est défini comme tout ce qu'elle couvre et découvre pendant la nouvelle et la pleine lune et jusqu'ou le grand flot de mars se fait étendre sur les grèves ».

L'ordonnance de 1681 obtient un véritable succès. Elle est transposée dans de nombreux pays comme l'Angleterre, l'Espagne, la Russie le Portugal et la Prusse. Josué Valin, avocat et procureur du Roi, a rendu hommage à cette ordonnance un siècle plus tard en ces termes des plus élogieux « Disons tout : elle est telle que les nations les plus jalouses de notre globe, déposant leurs préjugés, leurs haines même, l'ont adaptée à l'envie, comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence ».

En fait la gestion de la mer était aux mains d'une seule administration de synthèse. L'ordonnance est véritablement l'acte fondateur de l'administration maritime. Elle est complétée et affinée par celle de 1689 qui porte principalement sur le fonctionnement de la marine de guerre. Cette ordonnance d'avril 1689 est l'œuvre de François d'Usson de Bonrepas dont l'histoire n'a pas retenu le nom comme il le méritait. L'organisation administrative de la mer repose donc sur des bases militaires solides qui s'affirment au fil du temps.

### Depuis le décret de brumaire an IV

L'autre grand texte fondateur de l'administration maritime est issu de la Révolution. C'est le décret de brumaire an IV (octobre 1795) qui crée l'Inscription maritime. L'administration prend alors la succession du système des classes auquel le révolutionnaire Boulay-Paty rend hommage devant le conseil des Cinq Cents en ces termes : « l'Inscription maritime est la meilleure des institutions établies par les anciennes ordonnances ».

La Révolution, qui a fait proclamer *la patrie en danger*, reprend à son compte le système des classes, mais de plus, organise rationnellement la gestion administrative du littoral pour qu'il soit plus efficient. Ainsi les côtes françaises « sont divisées en arrondissements, eux-mêmes subdivisés en quartiers maritimes, composés de syndicats et ceux-ci de communes »<sup>1</sup>.

Les quartiers sont confiés à des commissaires aux classes qui deviendront en 1836 commissaires de l'Inscription maritime.

En octobre 1902, est créé le corps des administrateurs afin de les différencier des commissaires embarqués, ceux-ci ayant sous leurs ordres des syndics choisis de préférence parmi les anciens marins »<sup>2</sup>. Si nous prenons un exemple local de l'évolution administrative en 1730, ce qui deviendra le département de la Manche, ne compte pas moins de quatre quartiers.

Leur extension est importante et ne se cantonne pas à la frange littorale.

Nous pouvons constater la présence de syndicats en plein milieu du bocage. Comme d'ailleurs il y avait jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle un quartier maritime à Paris, quartier dont les marins furent administrativement transférés au quartier de Rouen. Mais rapidement l'emprise de l'administration va se cantonner aux zones immédiatement littorales.

Le souci d'organisation et de police des marins est manifeste, la délivrance du livret maritime et la tenue de la matricule des gens de mer en sont des exemples parfaits, ainsi d'ailleurs que la professionnalisation de l'encadrement.

En effet, la tutelle doit être assurée localement, de préférence par des anciens du métier. Ce recrutement endogamique s'est inscrit dans la durée et reste, au moins partiellement, toujours en vigueur au XXI<sup>e</sup> siècle. L'administration de la mer ne se borne plus à la seule gestion des classes mais entend embrasser et réglementer l'ensemble de l'économie halieutique et commerciale.

Le décret-loi du 9 janvier 1852 et les décrets d'arrondissement de 1853, fixent dans le détail,

en sus de la réglementation des pêches, le découpage administratif du littoral français. Il ne fait cependant que préciser et actualiser l'organisation précédemment mise en place.

Cette volonté de s'appuyer sur une administration originale répond à une reconnaissance non seulement de la spécificité du métier, mais de la culture inhérente aux gens de mer. N'y a-t-il pas toujours eu une marginalisation, voire une exotisation des marins, fort bien résumée dans la formule attribuée à Platon : « il y a les vivants, les morts et ceux qui vont sur l'eau ».

L'Inscription maritime est à la fois une administration de gestion et de tutelle. L'ordonnance de 1681 a été affinée au fil du temps par les lois notamment celles du 24 décembre 1896 et du 13 décembre 1932 sans pour autant jamais n'être dévoyée ni perdre cette double volonté affirmée.

Fait unique dans l'histoire des métiers, une seule et même administration gère la profession de marin de son entrée dans le métier jusqu'à sa mort. Nous pouvons même considérer que cette emprise tutélaire s'exerce en amont et en aval dans la mesure où les écoles d'apprentissage maritime, issues des écoles du littoral, les lycées maritimes et les écoles de la Marine marchande sont sous l'autorité de l'Inscription maritime, et où cette même administration étend sa gestion aux ayants droit bénéficiant d'une pension de réversion ou d'un capital décès. La « Marine » comme est appelée l'Inscription maritime par les marins, appellation toujours en vigueur du reste, est une administration très présente sur les côtes par un tissage serré, mais c'est également une administration forte et centralisée. Elle évolue bien sûr, mais essentiellement sur le plan des rattachements ministériels.

### Les rattachements ministériels successifs

Suivant l'organisation du travail gouvernemental, la Mer connaît différents rattachements administratifs. Le statut administratif ne varie pratiquement pas et seul l'abandon du recrutement est significatif dans les prérogatives très larges de cette administration.

<sup>1</sup> Section II, art. VIII

<sup>2</sup> *Idem*, art. IX.

La France est un grand pays maritime et si l'administration de la mer a été tour à tour placée au sein d'un sous-secrétariat d'État, d'une direction de la Marine, rattachée au Commerce, ou aux Travaux publics, elle a également été érigée à maintes reprises en ministère de plein exercice, et ce bien avant 1981.

Souvent associée aux Colonies, la Marine a pu avoir son propre ministère, y compris sous l'autorité directe du président du Conseil, Albert Sarraut en 1933. Après les ministères de Louis Le Penec, la Mer est associée aux Transports en juin 1988, après avoir dépendu directement du Premier ministre, Jacques Chirac en 1986. Rattachée à un ministère à compétences multiples ou bénéficiant d'un ministère de plein exercice, l'administration de la Mer a cependant toujours eu un budget individualisé lui garantissant une certaine autonomie. L'ENIM est aujourd'hui rattaché au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables tandis que la Pêche et les Cultures marines ont intégré depuis mars 1993, sous le gouvernement Balladur, le ministère de l'Agriculture. Toutefois les agents travaillant pour le compte du secteur pêche sont encore gérés par la direction des Affaires maritimes.

C'est d'ailleurs sous l'influence d'autres pays européens, qui ont depuis longtemps assimilé pêche et agriculture que ce regroupement ministériel a été décidé.

### Une sémantique révélatrice

Sous l'autorité régaliennne de l'Amirauté, le terme générique utilisé est « Marine ». Il englobe toutes les marines, militaire, halieutique et commerciale. Mais dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle la royauté distingue la marine de guerre, du ministère de la Marine et des Colonies qui conserve néanmoins ses attributions d'Inscription maritime. Ces deux désignations vont être indifféremment utilisées jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Apparaît alors dans la désignation ministérielle, le terme de Marine marchande. La Marine marchande au sens administratif, voit parfois ses structures éclatées comme en avril 1958 où le ministre des Travaux publics, des

Transports et du Tourisme dont elle dépend, tout comme aujourd'hui, doit céder certaines de ses prérogatives en matière de distribution des produits de la Mer au ministre du Commerce et de l'Industrie. Enfin le vocable Mer qui apparaît sous François Mitterrand, est symptomatique à la fois d'une volonté de rupture et d'innovation, et symbolique de la prise en considération du monde maritime civil dans sa globalité. Alors qu'il n'existe plus depuis lors un ministère plein ou même un secrétariat d'État à la Mer, le mot même de « mer » est toujours associé au titre ministériel auquel ce domaine est rattaché.

### La sécurité sociale des marins

L'administration de la Mer, dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, est un modèle d'administration qui fait l'unanimité. Il faut dire, et ce n'est pas là son moindre intérêt, qu'elle jette les bases du premier système de sécurité sociale et de retraite.

En compensation des fortes contraintes qui pèsent sur les marins, des droits et exonérations leur sont accordés. Ils sont entre autres exempts de corvées, de patente, et sont prioritaires ainsi que leur femmes, pour obtenir des concessions de pêcheries sans d'ailleurs avoir à acquitter les droits inhérents à ces concessions.

Mais le plus grand avantage qui leur est accordé c'est le versement d'indemnités et de pensions. Une pension appelée « demi-solde » est accordée aux marins blessés ou estropiés suivant un barème unique à compter de 1673.

Réservée initialement aux seuls membres de l'état-major, la demi-solde est étendue aux autres marins blessés en 1703.

Pour administrer ce système, est créée la Caisse de la Marine puis, en 1709, l'Établissement des Invalides de la Marine. Cet édit de mai 1709 élargit aux marins du commerce et de la pêche assujettis aux classes le bénéfice de cette pension. Il assimile également les infirmités dues à l'âge à celles contractées à bord. Une véritable pension de retraite est instituée par ordonnance royale du 31 octobre 1784 pour les marins âgés de 60 ans et ayant effectué un temps minimum de service.

L'invalidité n'est plus une condition *sine qua non*.

Il s'agit alors du premier régime de retraite français !

Sans refaire l'histoire parfois mouvementée du régime social des marins, il faut néanmoins apporter quelques précisions quant à son évolution à partir de quelques dates fondamentales : basées initialement sur les contingences militaires, les pensions accordées à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ne s'y réfèrent plus. En effet, la loi du 21 avril 1898, crée la caisse de prévoyance des marins français qui est annexée à l'Établissement des Invalides.

C'est un régime de protection sociale qui ne prend plus uniquement en compte les obligations militaires. Cette loi est une adaptation de celle du 9 avril de la même année qui assure les travailleurs à terre.

La différence réside dans le fait que le patronat doit s'assurer auprès de sociétés privées, alors que l'armateur est contraint de cotiser à une caisse publique unique, ce qui préfigure le régime de sécurité sociale mis en place en 1945. Le marin est lui aussi tenu de cotiser à cette caisse.

Les deux autres grandes dates à retenir sont celles du 1<sup>er</sup> janvier 1930 et du 12 avril 1941. La première correspond à la promulgation de la loi instituant l'Établissement national des invalides de la marine, l'ENIM, qui se substitue à l'Établissement des invalides de la marine, et la seconde marque la création de la caisse générale de prévoyance, véritable caisse d'assurance maladie. Elle prend désormais en charge également les AD SG, c'est-à-dire les agents du service général, à savoir les cuisiniers, stewards etc. qui travaillent à bord des navires sans effectuer de tâches purement maritimes. La gestion sociale des marins et de leurs ayants droit, tant du point de vue de la maladie que de la retraite est globalisée au sein d'un même organisme.

L'ENIM, acronyme de l'Établissement national des Invalides de la marine, précurseur de la sécurité sociale fait désormais parti des régimes spéciaux.

Il était déjà perçu comme tel à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et un fervent partisan de l'égalité de traitement, le commandant Gougeard, ministre de la Marine de novembre 1881 à janvier 1882, élabore un projet de loi intitulé « La caisse des Invalides de la marine, sa suppression », ce qui tend à prouver que si l'Histoire ne se répète pas, elle peut parfois bégayer.

### Organisation, administration en évolution, l'exemple de la Manche

Mais ce qui importe pour le marin ce sont les services de proximité et les compétences qui leur sont dévolues. En prenant l'exemple de l'évolution de l'organisation administrative, en 1730, ce qui deviendra le département de la Manche compte quatre quartiers maritimes (Cherbourg, Isigny, St-Vaast-la-Houge et Granville). Leur territorialité est étendue et ne se cantonne pas au simple littoral.

Chaque quartier est divisé en syndicats qui permettront un tissage administratif serré. Nous constatons qu'il y a des syndicats en plein milieu du bocage. L'influence que les autorités entendent donner à la mer est donc particulièrement importante et entend pénétrer l'hinterland.

L'architecture administrative varie selon les époques en fonction des politiques développées et de l'importance fluctuante des ports de pêche et de commerce. Ainsi le département de la Manche subit de très nombreux changements, mais uniquement dans la hiérarchisation de son administration de la Mer.

La liste successive d'appellation qui s'échelonne de garderies en syndicats, de quartiers en préposats, de préposats en sous-quartiers puis de sous-quartiers en stations maritimes serait longue et fastidieuse. On doit juste préciser que Granville, quartier maritime depuis la création de ceux-ci, perd son statut administratif en août 1929. Cela correspond à la fois à une nouvelle organisation générale mais également au fait que la pêche des huîtres pieds-de-cheval a cessé depuis 4 ans de façon rédhibitoire et que la pêche morutière est en inquiétant déclin.

Granville devient alors un préposat dont les limites géographiques ne varient pas.

Cela se traduit sur ses navires par l'adjonction des initiales du quartier CH, devant le G granvillais jusqu'alors seul identifiant du contingent ressortissant de la ville.

À compter de juillet 1946, les préposats changent de nom et deviennent des sous-quartiers. En mai 1959, une nouvelle division territoriale supprime les sous-quartiers. Le département de la Manche compte donc :

- ★ 1 chef-lieu de quartier Cherbourg ;
- ★ 2 stations maritimes principales qui sont Granville et St-Vaast-la-Hougue ;
- ★ de simples stations comme Blainville et Avranches.

Aujourd'hui, il ne subsiste administrativement que Cherbourg, Saint-Vaast-La-Hougue et Granville, service auquel est attaché Blainville.

Les chefs-lieux de quartier, d'une manière générale, restaient efficaces de fait, mais obsolètes dans l'organigramme national de l'organisation administrative.

Afin d'uniformiser les services mis à disposition du préfet départemental, il est créé dans chaque département côtier, une direction des Affaires maritimes (DDAM), à l'instar d'autres administrations comme la DDE, la DDAF ou DDASS, en 1982 et 1984.

Cette modification des circonscriptions maritimes vieilles de plusieurs siècles, est la concrétisation de l'harmonisation des différentes administrations françaises pour une meilleure unité d'action.

De ce fait elle banalise un des éléments de l'originalité maritime française. Toutefois les quartiers subsistent et peuvent cohabiter avec la DDAM dans le même département, voire conserver des compétences qui se chevauchent, incompatibles avec la nouvelle structure maritime. Il s'ensuit une certaine confusion et un manque de lisibilité pour les administrés.

Pour pallier cet imbroglio structurel, les quartiers maritimes sont supprimés et portent depuis février 1997 le nom de service des Affaires maritimes.

Les services déconcentrés des Affaires maritimes sont donc depuis répartis au sein de 6 directions régionales (ou inter-régionales) et de 20 directions départementales. Ils sont, comme dans le reste de la France, calqués sur le découpage administratif régional et départemental.

C'est dans cet esprit de cohésion que l'on a créé une direction régionale en Basse-Normandie, hiérarchiquement placée sous celle du Havre. Ces différents découpages territoriaux n'altèrent pas les compétences qui restent stables : gestion des marins, des navires, de la navigation, du transport maritime, de la pêche, des cultures marines, des ports et du littoral. Par contre la construction navale n'est plus de la compétence du ministère ayant en charge la Mer, mais de celle du ministère de l'Industrie.

## Rupture et persistance

Le fait marquant de l'histoire de l'Inscription maritime est, avec la généralisation du service militaire, la fin de la spécificité du recrutement pour la Marine nationale.

Elle se produit le 26 mai 1967. C'est la fin des classes colbertiennes, qui ont vécu près de 300 ans, et ce, de façon satisfaisante quant à leur efficacité.

Dès lors, l'administration de la Mer perd une partie de ses compétences militaires mais ne se civilise pas pour autant. L'Inscription maritime prend officiellement le nom d'Affaires maritimes. Elle n'a plus d'action d'enrôlement militaire, mais cela n'altère en rien ses autres domaines d'autorité, ni la persistance d'une très forte prégnance militaire, tant du point de vue de l'organisation hiérarchique du personnel, que de certaines de ses compétences sur lesquelles on reviendra plus précisément. L'organisation du corps chargé de l'administration des gens de mer suit les évolutions historiques sans toutefois qu'en soient altérés les principes de base. Les administrateurs des Affaires maritimes et les syndicats des gens de mer restent l'épine dorsale de l'administration maritime.

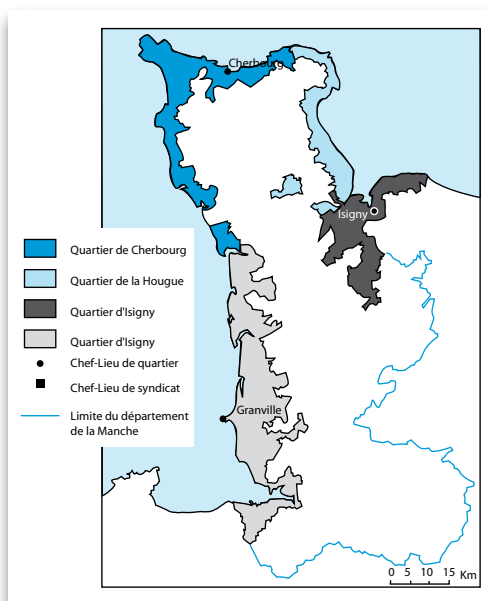
Les administrateurs relèvent toujours en tant que corps militaire, de la Marine nationale.

Ce corps est constitué d'officiers de Marine et ce, sans discontinuer jusqu'à nos jours, exception faite de la période de la Seconde Guerre mondiale durant laquelle ils perdront leur statut militaire. Les administrateurs de l'Inscription maritime ne sont pas les seuls à bénéficier d'un statut de fonctionnaire militaire. Les professeurs des écoles de la Marine marchande, les médecins de l'administration de tutelle, seuls habilités à déterminer l'aptitude physique à la navigation, leurs collaborateurs infirmiers, tous sont militaires, comme le sont également les officiers subalternes du corps technique et administratif.

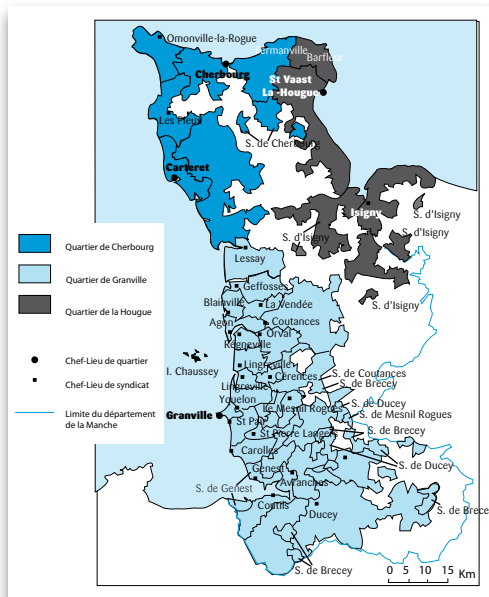
Quant au personnel civil, comme les syndicats des gens de mer, il est toujours partiellement constitué d'anciens de la Royale ou de la Gendarmerie. Lorsqu'on sait que le directeur de l'ENIM est lui même administrateur des Affaires maritimes, on ne peut que reconnaître la continuité d'un esprit qui a donné une certaine culture d'entreprise à cette petite administration dont le nombre d'agents est inférieur à 3000, métropole et outre-mer compris.

L'administrateur, qu'il soit de l'Inscription maritime ou des Affaires maritimes a très longtemps été considéré comme « le père du marin » par les gens de mer eux-mêmes et appelé ainsi. Appellation dont d'ailleurs ils s'enorgueillissent même si elle devient quelque peu désuète. Cette paternité tutélaire est issue de l'omniprésence de l'administrateur dans la vie du marin. Que ce soit d'un point de vue éducatif, professionnel, personnel, disciplinaire, pénal, économique, honorifique ou médical, l'inscrit maritime, (on dit désormais le marin de la marine marchande), est soumis, aujourd'hui comme au XVII<sup>e</sup> siècle, à une seule administration dite de synthèse.

À aucun moment le marin n'échappe à cette tutelle transversale et totale. Ce qui peut apparaître comme passéiste est lié au fait que l'administrateur des Affaires maritimes est le représentant à terre du préfet maritime,



L'Inscription maritime dans le département maritime de Cherbourg vers 1730



L'Inscription maritime dans le département maritime de Cherbourg vers 1799

Source : Le Mesle, Zysberg, CRHQ, Université de Caen

lui-même ayant la responsabilité de la coordination de l'ensemble des moyens nautiques mis à sa disposition en cas de naufrages, d'évènements de mer (échouages de cétacés) ou de pollutions maritimes, de manifestations nautiques, pour ne citer que quelques unes de ses prérogatives. Quelques exemples peuvent illustrer l'encadrement du marin :

Le patron pêcheur est toujours tenu de déclarer ses divers embarquements et débarquements ainsi que ceux de ses matelots afin que ceux-ci soient consignés sur un rôle d'équipage. Il est certes désormais électronique et diffère quelque peu de la forme de celui du XVII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles mais perdure en qualité de papiers de bord indispensables avant l'appareillage.

Il en est de même pour l'acte de francisation, document commun à l'administration des Douanes et des Affaires maritimes qui évolue dans sa présentation mais non sur le fond. Il atteste à la fois de la propriété et de la nature professionnelle ou plaisancière de la navigation attribuée au navire.

Le bateau, dès lors que sa destination n'est pas uniquement ludique, est contraint, depuis 1907, à subir des visites périodiques de sécurité. Ce sont des garanties visant à protéger les pêcheurs, les marins de commerce et de la plaisance professionnelle, tous affiliés à la sécurité sociale des marins qu'est toujours, peut-être faudrait-il dire encore, l'ENIM malgré les turbulences qu'il subit.

Des centres de traitement se créent à Paris et à Saint-Malo au milieu des années 70, puis à Bordeaux et enfin à Paimpol pour la seule gestion des retraites des marins. Chaque centre, hormis Paimpol qui a une vocation nationale, gère une façade maritime. Les marins peuvent bénéficier d'une retraite d'ancienneté à 50 ans, celle-ci étant limitée à 25 annuités. Ils peuvent cumuler retraite et activité à partir de 55 ans ce qui constitue actuellement une disposition unique.

Autre pérennité institutionnelle, le code disciplinaire et pénal de la Marine marchande. Comme on l'a indiqué, ses bases étaient incluses dans l'ordonnance de 1681 et, après des remaniements dont le principal est celui du 17 décembre 1926

modifié par le décret du 7 novembre 1960, il fait toujours partie de l'arsenal juridique français. Les textes définissent les infractions commises en matière de police du marin, de police de la navigation ou à l'occasion d'évènements de mer.

Le maintien du code disciplinaire et pénal de la Marine marchande rejoint dans les particularismes nationaux, celui du tribunal maritime et commercial, dit TMC.

C'est un tribunal d'exception qui n'a pas été supprimé dans les années 80 et qui a à juger essentiellement des infractions nautiques.

Il est constitué de navigants, d'agents des Affaires maritimes et est présidé par un administrateur de cette administration.

Enfin dernier exemple concret de la continuité du système administratif, le livret professionnel maritime.

Ce carnet de travail est délivré au marin, qui de ce fait, peut justifier de sa finalité professionnelle.

Dans ce livret professionnel sont mentionnés son état civil, ses états de service et militaire, sa description physique, ses arrêts pour maladie ou accidents, ses décorations éventuelles, ses diplômes et brevets ainsi que sont aptitude physique. Y sont également apostillés tous les mouvements d'embarquement et de débarquement agréments du motif de ceux-ci.

Le livret professionnel maritime est une pièce d'identité qui a valeur de passeport lorsque son détenteur se trouve à l'étranger dans le cadre de son activité professionnelle.

Ce document officiel peut sembler, à juste titre, archaïque au sein d'une société de plus en plus informatisée, mais est légalement authentifié, ce qui lui confère sa valeur identitaire. Il n'a pas évolué sur le fond depuis plusieurs siècles. Il est révélateur de l'esprit qui préside quant à la gestion des gens de mer.

Nous sommes donc administrativement au milieu du gué entre le stylo et la gestion virtuelle. Ces exemples pourraient s'enrichir de la continuité des attestations de visites de sécurité des navires, des autorisations de transporter des passagers et du permis de navigation.



### Livret professionnel maritime (années 50)

source : MEDAD, Affaires maritimes - Granville (50)

Tous témoignent de la persistance des institutions civiles maritimes qui encadrent au plus près une profession dont l'originalité est pérenne et incontestable.

## Nouveaux enjeux nouveaux métiers : quelle administration pour quelle(s) mer(s) ?

Depuis le Second empire la mer n'est plus uniquement ce territoire du vide comme le définit Alain Corbin. Le littoral, fait rêver mais

n'intéresse vraiment que ceux qui en vivent au quotidien. L'appréhension de la mer devient médicale, à partir du Second empire, puis ludique avec la promulgation des congés payés du Front populaire. La découverte du rivage va donner une orientation nouvelle au monde maritime cantonné jusqu'alors aux fonctions essentielles : production, commerce, stratégie. La « maritimité » va progressivement ne plus être l'apanage des gens de mer *stricto sensu* pour devenir un bien commun et diversifié. La civilisation des loisirs caractérisée par un développement du tourisme balnéaire et des pratiques nautiques sportives génèrent une mutation profonde dans l'appréhension du domaine maritime.

Les gens de mer, le peuple de la mer pour reprendre l'expression de Françoise Perron<sup>3</sup>, n'a plus le monopole de l'usufruit maritime.

Pire peut-être, il perd au profit des régatiers et des plaisanciers le savoir-faire et la connaissance de la mer qui lui étaient incontestés. L'*homo littoralis*<sup>4</sup> est né et a fait sien culturellement et physiquement le rivage. Même si l'attrait de la mer se limite pour lui à une bande côtière. La mer, disait Éric Tabarly, c'est ce que les Français ont dans le dos quand ils sont à la plage...

Néanmoins, cette nouvelle composante socio-culturelle du monde maritime doit être intégrée par l'administration de tutelle car elle génère une autre configuration de la côte et initie de nouvelles utilisations de la mer. Il y a parfois des oppositions, voire des conflits entre marins et plaisanciers, mais ceux-ci sont sans gravité, le pêcheur restant la référence en matière de connaissances maritimes. Seulement il n'en est plus le seul détenteur. Les exploits maritimes des Tabarly, Perron ou Arthaud pour ne citer qu'eux, confèrent aux navigateurs de compétition et par ricochet aux plaisanciers, un statut de marin dûment reconnu.

Elle engendre également de nouveaux métiers, liés aux contraintes environnementales et sécuritaires que ces nouvelles activités maritimes apportent. C'est en France la création du Conservatoire du littoral en 1975, et par recommandation européenne, Natura 2000.

<sup>3</sup> Françoise Perron et Jean Rieucou, *La maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, 1996

<sup>4</sup> Jean-Didier Urbain,



L'expansion de la plaisance au sens large du terme, est sensible à partir des années 1980. Elle ne se dément pas quantitativement, même si le bateau à moteur a largement pris le pas sur le voilier. À la fin de l'été 2006, on ne comptait pas moins de 86000 navires de plaisance immatriculés en France métropolitaine, dont deux tiers de bateaux à moteur. C'est évidemment la région PACA qui domine quant à la répartition géographique de la flotte de plaisance, devant la région Bretagne.

Les autres régions côtières se situent loin derrière ces deux grands pôles de l'activité nautique. En un an, entre septembre 2005 et août 2006, c'est près de 8000 bateaux construits par les chantiers français qui ont été immatriculés. Cela signifie que l'industrie nautique nationale est florissante et génératrice d'emplois. En effet, la plaisance c'est aussi 3000 entreprises qui offrent 40000 emplois.<sup>5</sup> *A contrario* la flotte de plaisance est consommatrice d'espace et génératrice de pollution pour une utilisation plus que restreinte dans le temps. Il y a manifestement un conflit d'intérêt entre une forte demande non satisfaite d'équipements portuaires et la protection du littoral.

Parallèlement se développe les activités induites et notamment celle des bateaux-écoles. En une génération, des années 60 aux années 90, il a été délivré plus d'un million de titres de conduite des navires de plaisance à moteur, les propriétaires de voiliers n'étant toujours pas astreints à cette formalité de contrôle des connaissances nautiques.

Parmi les autres paramètres des activités maritimes ludiques qui se développent, il faut citer les croisières de proximité avec les NUC (navires à utilisation collective), la location de bateaux, et bientôt la possibilité pour les professionnels de la pêche de pouvoir, à l'instar de différents pays européens, embarquer à but lucratif quelques passagers pour la découverte du métier ou l'exercice de la pêche en mer. Cette ouverture dans la réglementation assez stricte de la navigation professionnelle, doit être en mesure d'apporter des revenus annexes aux pêcheurs. En effet, face à l'émergence d'une mer ludique, les deux grandes activités maritimes traditionnelles que sont la pêche et la navigation au commerce, si elles sont toujours présentes, régressent au profit des secteurs innovants dont on vient de parler.



Navires de plaisance dans le port de Granville. Conseil général de la Manche, Comité départemental du tourisme, phot. À. Kubasci

Sur la plage, Payot.

<sup>5</sup> D. Perben, Clôture des XXIII<sup>e</sup> journées nationales de la Mer,

Quantitativement, la flotte de pêche est en récession constante depuis une quinzaine d'années. Le nombre de navires est passé d'un peu plus de 10 000 unités à moins de 5500 entre 1989 et 2004, c'est-à-dire que la puissance de capture a été divisée par 2 durant cette période. Il est fortement à craindre qu'une saine gestion économique et écologique de la ressource halieutique ne conduise à de nouvelles restrictions quantitatives, et qualitatives, des captures, et, partant, à une diminution numérique de la flotte. Signe des temps, la pêche fraîche traditionnelle, si elle reste majoritaire en volume et en valeur, décline au profit de la pêche congelée, tandis que la pisciculture, peu développée, est stable et que la conchyliculture progresse légèrement. On considère d'un point de vue économique, qu'un emploi de marin-pêcheur génère trois emplois à terre. Or le contingent de pêcheurs en mer ne cesse de décroître<sup>6</sup> :

Vers 1670 : 80000 marins

1900 : 95000 marins

1938 : 71000 marins

2002 : 26000 marins

2005 : 24000 marins

Comme dans le monde agricole, la récession est particulièrement sensible et la question cruciale se pose de connaître le seuil numériquement incompressible.

Sur le plan des habitudes alimentaires, il faut souligner que, parmi les produits de la mer, toutes espèces confondues, ce sont les huîtres et les moules, du point de vue volumétrique, qui sont le plus consommées en France, juste derrière le thon.

La conchyliculture constitue donc un atout majeur de l'économie halieutique, la France étant le premier pays conchylicole en Europe avec plus de 33000 concessions qui occupent près de 1000 km de bouchots pour ce qui est des moules. D'un point de vue qualitatif il faut souligner la présence croissante des femmes dans le contingent des marins.

Si elles ne pénètrent que très peu le milieu fermé de la pêche, elles sont en revanche de plus en plus présentes au sein de la conchyliculture.

Du statut de conjointes, elles sont passées à celui de co-détentrices, voire de détentrices uniques de concessions. Après une formation *ad hoc*, elles optent le plus souvent pour le statut de marin, socialement plus avantageux que celui offert par la MSA (Mutualité sociale agricole).



Un chalutier moderne. MEDAD phot. L. Mignaux

<sup>6</sup> Sources : M. Accéra, statistiques des pêches maritimes et ENIM.

Pour autant la profession ne se féminise pas, mais il est intéressant de souligner que ces nouveaux métiers liés au maritime ne sont plus exclusivement l'apanage de la gent masculine. (À titre d'information, la Manche compte 490 détenteurs de concession (2.441) qui se répartissent sur 1000 ha et un peu moins de 300 km de bouchots.)

Ce volet important de l'économie maritime n'est pourtant pas en plein essor pour des raisons biologiques d'une part, et pour des raisons de conflit d'intérêt d'autre part.

L'occupation du littoral n'est en effet pas, ou peu compatible, avec la balnéarité et avec l'appropriation du rivage que se font les résidents, permanents ou occasionnels, qui sont de plus en plus nombreux à choisir de vivre au bord de la mer.

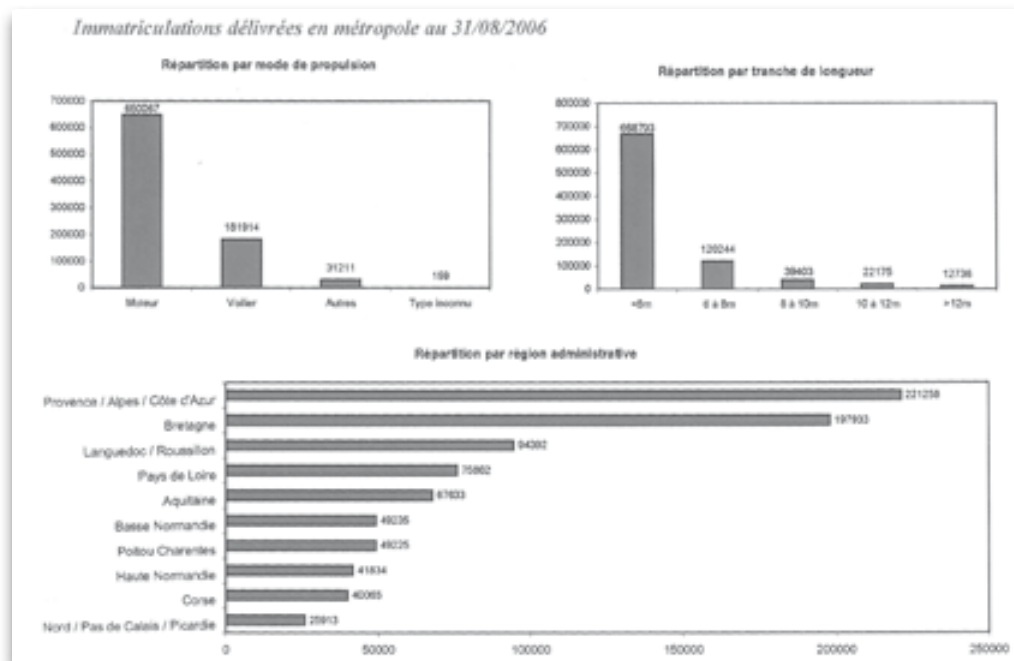
Revenons quelques instants sur l'aquaculture. Votre attention a été attirée sur le peu d'importance qu'elle avait au sein de la production nationale des produits de la mer.

Précisons qu'elle ne représente que 6 % de celle-ci. Or le paradoxe réside dans le fait que, pour satisfaire le marché intérieur, la France importe plus d'un million de tonnes de produits aquatiques par an<sup>7</sup>. La pisciculture est, à l'évidence, un secteur d'activité qui devrait se développer d'autant que les quotas sur la pêche fraîche seront de plus en plus draconiens. Une autre activité prend de plus en plus d'ampleur, celle de la pêche à pied professionnelle. Elle ne nécessite en effet pas d'investissement et se pratique sans trop de contraintes.

C'est une profession qui mériterait peut-être un encadrement administratif plus serré.

Le second grand secteur de l'industrie maritime, c'est la navigation au commerce. La flotte de commerce française, tous navires confondus, compte 212 navires.

Le domaine est en effet fortement concurrentiel sur le plan mondial, notamment par les armements du Sud-Est asiatique.



La flotte de plaisance en France au 31/08/2006 Source : MEDAD/Affaires maritimes

Pourtant le transport maritime, peu polluant, est dynamique et la France bénéficie, outre son kilométrage important de côtes, de trois façades maritimes ce qui la privilégie au niveau européen. Ces atouts naturels auxquels viennent s'ajouter des infrastructures de qualité et la création du RIF (registre international français), devraient maintenir notre flotte de commerce à flots.

Le RIF est un guichet unique d'immatriculation ouvert aux seuls navires de commerce chargé de gérer l'ensemble des procédures administratives. Il permet notamment par un allègement des charges et un aménagement de la composition des équipages quant à leur nationalité, de conserver le pavillon français et de concurrencer celui des Bahamas, souvent utilisé comme pavillon de complaisance.

C'est une solution de sauvetage qui a été instauré par la loi de mai 2005 et le décret de février 2006.

Pour autant, si la flotte de commerce conserve un état major français, elle ne pourvoit pas massivement d'emplois directs. Ils ne sont que 15000 (15297) marins à embarquer au commerce ou à la plaisance professionnelle.<sup>8</sup>

Le total des marins actifs français, travaillant à la pêche, à la conchyliculture, au commerce ou à la plaisance, est inférieur à 40000 (39051)<sup>9</sup>. Or le nombre de marins pensionnés s'élève lui à quelque 123000 personnes (122968). Soit un rapport d'un actif pour 3 pensionnés ! Face à cette carence de cotisants se pose le problème très actuel du maintien du régime social spécifique qu'est l'ENIM.

Il faut toutefois intégrer à cette arithmétique une donnée humaine fondamentale : selon une étude anglaise, un marin a 25 fois plus de « chance » qu'un autre travailleur de décéder à/ou de son travail. Le métier de marin et plus particulièrement celui de marin-pêcheur, reste le plus mortifère.



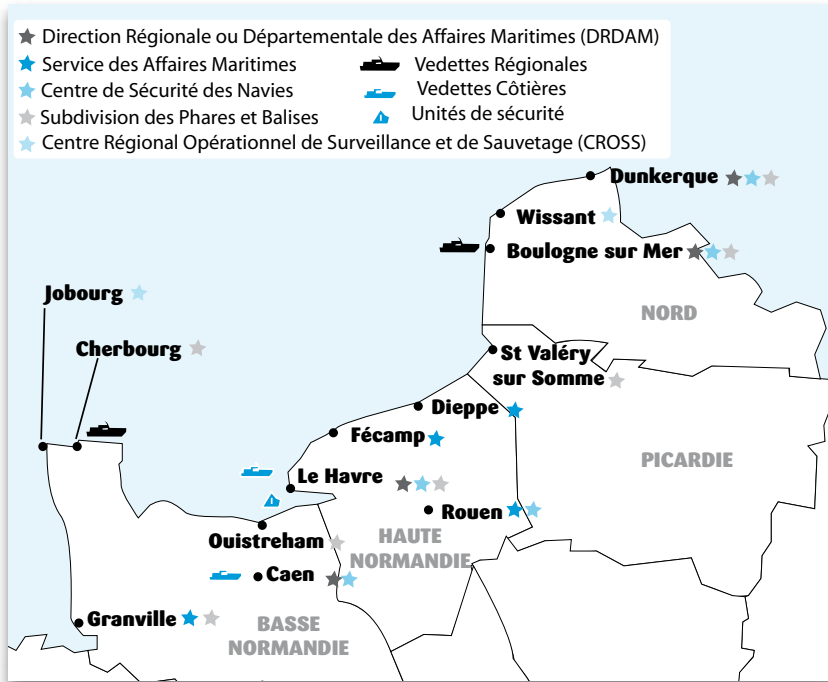
Transport maritime moderne en porte-conteneurs : navires et infrastructures portuaires

MEDAD phot. L. Mignaux

<sup>7</sup> Source Ofimer, 2004.

<sup>8</sup> Source : ENIM, chiffres année 2005.

<sup>9</sup> Idem



### L'organisation régionale de l'administration maritime en France : l'exemple des côtes de la Manche

source : MEDAD, Affaires maritimes

Les deux grandes activités maritimes traditionnelles que sont la pêche et la navigation de commerce sont toujours présentes mais elles régressent au profit de secteurs innovants qui répondent à une approche différente par les Français du monde maritime. La mer offre désormais plusieurs options professionnelles. L'océan n'est pas le même pour tous.

## CONCLUSION

L'administration de la Mer s'est effectuée durant des siècles de façon globale. Le souci de souveraineté nationale a conduit les dirigeants à gérer de manière transversale tout ce qui touche au monde maritime.

La récession des flottes de pêche et de commerce, liées à la protection de la ressource et à une très forte concurrence, une véritable banalisation de

la mer et une nouvelle donne démographique, conduisent à cette problématique : reste-t-il encore une originalité maritime qui justifie la présence d'une administration de synthèse qui soit propre au monde de la mer ? Faut-il le banaliser et le gérer comme un autre secteur socio-économique ? Ou bien à l'inverse ne conviendrait-il pas de moderniser cette administration par une gestion intégrée de ses différentes composantes et de dépasser la seule frange littorale ?

Ce qui est sûr, c'est que la France a besoin d'une administration de qualité pour réussir le développement de ses activités maritimes. ★

## À la bibliothèque

du secrétariat du comité d'histoire, sur le thème de :  
**l'administration maritime***Bibliographie établie par Françoise Porchet, CED, secrétariat du comité d'histoire*

- ★ BERSANI Catherine  
**Rapport relatif au schéma d'organisation des dispositifs de recueil de données et d'observation sur le littoral**  
La Défense : MIAT - MTETM - MEDD, 2006.- 120 p. + ann. CH 256
- ★ ROUSSOU Jean-Pierre ;  
VERGE-FRANCESCHI Michel  
**La marine marchande de 1850 à 2000**  
Paris : Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2006.- 272 p. ; in Revue d'histoire maritime n°5 CH 352
- ★ **Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon (1966-2006)**  
Montpellier : SMNLR, 2006.- 88 p. CH 255
- ★ CABANTOUS Alain ;  
LESPAGNOL André ; PERON Françoise  
**Les Français, la terre et la mer (XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)**  
Paris : Ed. Fayard, 2005.- 902 p. ; ISBN 2-213-62414-3 TTP/A235
- ★ IE FEVRE Soazig ;  
JUNGES Catherine  
**Guide des sources d'histoire maritime de Bretagne. Gens de mer.**  
Paris : Association des archivistes français, 2005.- 112 p. CH 270
- ★ COULIOU Jean-René ;  
LE BOUEDEC Gérard  
**Les ports du Ponant : l'Atlantique de Brest à Bayonne**  
Brest : Ed. Palentines - Université de Bretagne occidentale, 2004.- 479 p. ; ISBN 2-911434-39-0 TTP/A072
- ★ Conseil général des Ponts et Chaussées.  
**Multiplés défis des ports maritimes.**  
Actes du colloque, Le Havre, 28 et 29 octobre 2004  
La Défense : MTETM / CGPC, 2004.- 55 p. ADM/M171
- ★ HICHOU Jean-Christophe ;  
LE HENAFF Noël ; MEVEL Xavier  
**Phares : histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France**  
Douarnenez : Chasse-marée, 2003.- 451 p. ; ISBN 2-903708-92-4 ADM/M145
- ★ CASSAGNOU Bernard  
**Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)**  
Paris : CHEFF, 2002.- 2 vol., 1252 p. ; ISBN 2-11-093298-8 TTP/A195
- ★ GUIGUENO Vincent  
**Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle**  
Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2001.- 255 p. ; ISBN 2-86847-523-X ADM/M064
- ★ REY COURTEL Anne-Lise ;  
HOURIEZ Elisabeth  
**Les archives nationales : état des inventaires - vol.3 : Marine et outre-mer**  
Archives nationales, 2000.- 132 p. ; ISBN 2-86000-279-1 CH 355
- ★ MARINI Philippe  
**La politique maritime et littorale de la France : enjeux et perspectives ; la construction navale ; la marine marchande ; les ports ; l'Outre-mer ; la pêche ; le littoral**  
Paris : Assemblée nationale - Sénat, 1998.- 7 vol. : 61+156+174+232+178+164+134 p. TTP/A044
- ★ LE PENSEC Louis  
**Ministre à bâbord**  
Rennes : Ed. Ouest France, 1997.- 203 p. ; ISBN 2-7373-2208-1 ADM/E003
- ★ CHABROL Alain  
**L'administration de la Mer.**  
Mission d'étude, de réflexions et de propositions sur l'organisation et les missions de l'administration centrale de la Mer et de ses services déconcentrés  
La Défense : MELTT, 1996.- 43 p. ADM/M007



Bateau de pêche au large de Porquerolles

MEDAD - Phot. L. Mignaux

★ CHAPON Jean

**La politique portuaire française**

Paris : Société d'édition de la Revue maritime, 1975.- pp. 573-590 ; Revue maritime n°303 TTP/A007

★ PIQUARD Michel

**Perspectives pour l'aménagement littoral français : rapport au gouvernement, novembre 1973**

Paris : La Documentation française, 1974.- 267 p. AUH/U182

★ **Ports maritimes de France**

Paris : Service de presse, édition, information, 1971.- 531 p. ; Regards sur la France n° 63 TTP/A231

★ TOUTAIN J.-C.

**Les transports en France de 1830 à 1965**

Paris : PUF, 1967.- 306 p. TTP/G002

★ CELERIER Pierre

**Les ports maritimes**

Paris : PUF, 1957.- 127 p., Que sais-je n° 100 TTP/A166

★ **Les transports en France et dans le monde et le tourisme international**

Paris : LGDJ / R. Pichon & R. Durand-Auzias, 1954.- 267 p. TTP/A086

★ CORDON Florian

**Les invalides de la marine. Une institution sociale de Louis XIV : son histoire, de Colbert à nos jours**

Paris : Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1950.- 254 p. ADM/M063

★ DANIELOU Eugène

**La marine marchande**

Paris : Eugène Figuière éditeur, 1927.- 288 p. CH 259

★ PICARD Alfred

**Traité des eaux : droit et administration. Tome V : Rivages de la mer, ports maritimes de commerce, éclairage et balisage des côtes**

Paris : Ed. Rothschild, 1895.- 524 p. TTP/A105

★ Ministère des travaux publics

**Ports maritimes de la France**

Paris : Imprimerie nationale, 1874-92.- 13 vol. TTP/A068

**Pour consulter ces ouvrages, nous contacter :**  
**secrétariat du comité d'histoire CGPC / 7e section - Tour Pascal B,**  
**pièce 19.29- 92055 La Défense**  
**Tél. 01 40 81 36 75 ou 36 83 -**  
**comite.histoire@Équipement.gouv.fr**  
**<http://www.equipement.gouv.fr>**  
**(rubrique : le ministère, son histoire)**

**Voir aussi les fonds**

- ★ Bureau des rapports et de la documentation, Conseil général des Ponts et Chaussées (BRD / CGPC)
- ★ Centre de documentation, direction générale de la Mer et des Transports (DGMT)
- ★ Centre de documentation de l'aménagement et des transports, Direction des affaires économiques et internationales (CDAT / DAEI / SG)
- ★ Centre de documentation de l'urbanisme, direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (CDU / DGUHC)
- ★ Centre de ressources documentaires administratif et juridique, direction générale du Personnel et de l'Administration (CRDAJ / DGPA)
- ★ Service documentaire de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

**Pour consulter leurs catalogues :**

- ★ CEDDRE, TEMIS, URBAMET à partir du PANDOC : <http://pandoc.metier.iz/>
- ★ URBAMET : <http://www.urbamet.com>
- ★ catalogues de l'ENPC : <http://www.enpc.fr>

# La Grande Arche de La Défense : de sa création à l'installation du ministère

par Jérôme Klein, chargé d'études juridiques PLM5/DAJIL/DGPA,  
jerome.klein@equipement.gouv.fr

Le projet de l'opération « Tête-Défense » a cette année 25 ans. Ce projet prévoyait notamment de regrouper les administrations centrales de l'Équipement, jusqu'alors disséminée dans Paris-au-delà du périmètre de la capitale, au coeur du quartier d'affaires de la Défense. Ces administrations devaient s'installer avec d'autres organismes publics ou privés, dans une réalisation architecturale nouvelle à créer, appelée à marquer avec force ce qui était alors le point d'aboutissement de l'axe historique majeur de Paris, partant du palais royal du Louvre, à huit kilomètres de là. La présence du bâtiment du CNIT à proximité immédiate du site, constituait une incitation très forte à bannir toute médiocrité pour le geste architectural à accomplir.

Aucune proposition n'avait jusque là véritablement emporté l'adhésion. D'où le lancement du concours international de 1983 par le président de

la République François Mitterrand, et la magistrale proposition de l'architecte danois von Spreckelsen, qui s'est imposée comme une évidence. Son œuvre, la « Grande Arche » est rapidement devenue un nouveau signal urbain majeur à l'échelle de l'agglomération parisienne, tandis que les administrations centrales de l'Équipement en faisaient un point d'attache symbolique depuis 1989, sans pouvoir s'y regrouper entièrement.

« Pour mémoire » revient sur les origines et la gestation du projet « Tête-Défense », la création de la Grande Arche et l'installation du ministère au sein de celle-ci, grâce au récit de Jérôme Klein, et à l'« album-souvenir » de Catherine Niclausse.



La statue de la Défense, qui a donné son nom au quartier. Érigée en 1883, en mémoire de la défense de Paris en 1870. Œuvre de Louis Ernest Barrias (1841-1905)

Sources : Wikipedia. Phot. David Monniaux



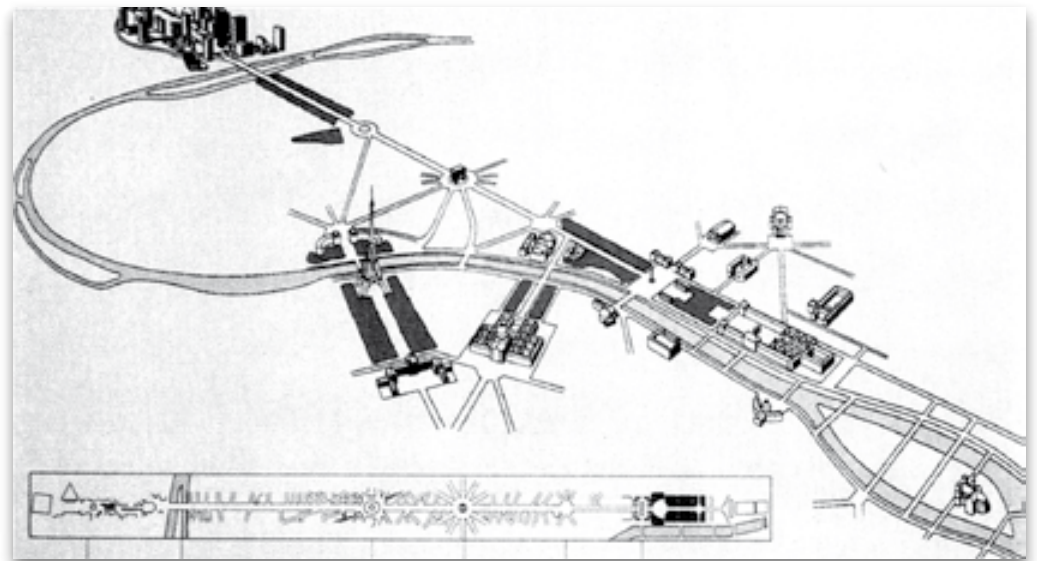
## I • UNE FENÊTRE SUR LE MONDE, OUVERTE SUR « L'AXE HISTORIQUE » DE PARIS

Du Louvre et du jardin des Tuileries, embellis par André Le Nôtre<sup>1</sup> sous les directives de Colbert<sup>2</sup> en 1664, part le grand axe triomphal de Paris vers l'Ouest. Cet axe rigoureusement rectiligne court jusqu'à l'Arc de Triomphe de l'Étoile pour atteindre la Grande Arche de la Défense. En remontant les Champs-Élysées, la ligne d'horizon baisse, laissant deviner au lointain l'amorce d'un tracé régulier. En se rapprochant de la place de l'Étoile, la Grande Arche se devine déjà, encore imprécise, entre les piliers de l'Arc de Triomphe.

Avenue de la Grande Armée, cet axe se prolonge au-delà du pont de Neuilly, jusqu'au bâtiment lui-même. Peu à peu, la trame de l'Arche se dessine, se précise et commence à se dissocier de l'horizon. La structure du Cube et ses deux « collines » latérales s'affirment. Sa silhouette monumentale s'impose enfin, au milieu des tours, telle une large fenêtre sur le ciel.

Reviennent alors à l'esprit ces lignes de son créateur, l'architecte danois Johan Otto von Spreckelsen, en forme de profession de foi :

*« Un cube ouvert/Une fenêtre sur le monde/Comme un point d'orgue provisoire sur l'avenue/Avec avec un regard sur l'avenir. C'est un arc de Triomphe moderne/À la gloire du triomphe de l'humanité. C'est un symbole de l'espoir que dans le futur/Les hommes pourront se rencontrer librement...<sup>3</sup> »*



L'axe historique : schéma de situation. Repris dans *Bienvenue ; un cube ouvert, une fenêtre sur le monde*, brochure d'accueil sur le site de la Grande Arche, par Catherine Niclausse ; ministère de l'Équipement/ASCEE-AC, 50p., ill. 1997 ; p.5 ; photothèque EPAD

<sup>1</sup> André Le Nôtre (1613-1700), auteur des plans de nombreux jardins à la française, fut jardinier du roi Louis XIV de 1645 à 1700 et eut notamment pour tâche de concevoir l'aménagement du parc du palais de Versailles.

<sup>2</sup> Jean-Baptiste Colbert (1619-1683). En plus de sa charge de contrôleur des Finances, Colbert, était secrétaire d'État à la Maison du Roi et à la Marine.

<sup>3</sup> Tiré du texte de présentation du projet de J.-O. von Spreckelsen

## 1 • L'axe triomphal vers l'Ouest est une vieille ambition pour Paris

À Paris, l'axe triomphal vers l'Ouest est un rêve né au XVII<sup>e</sup> siècle. Déjà, à cette époque, Colbert projetait de parfaire la perspective tracée par Le Nôtre allant de la Cour carrée du Louvre jusqu'à la plaine de Montesson. C'est dans le prolongement de cette grande allée que s'est progressivement développé l'axe historique, sur plus de huit kilomètres :

- ★ en 1667, Le Nôtre prolonge la perspective des Tuileries ; c'est la naissance de l'avenue des Champs-Élysées.
- ★ en 1772, Perronet construit un pont en pierre, le pont de Neuilly, en l'alignant sur l'axe des Champs-Élysées, permettant le développement ultérieur de l'axe triomphal sur l'autre rive de la Seine.
- ★ en 1806, Napoléon 1<sup>er</sup> décide la construction d'un Arc de Triomphe, en haut des Champs-Élysées, confié à l'architecte Chalgrin. Finalement, l'Arc de Triomphe ne sera terminé qu'en 1836, sous la Monarchie de juillet.
- ★ en 1929, les architectes Mallet-Stevens, Le Corbusier et Perret participent à un concours pour l'aménagement de la Porte Maillot. On retrouve dans leurs projets une préfiguration du futur quartier de la Défense.
- ★ en 1931, le département de la Seine et la Ville de Paris lancent un concours d'idées sur l'aménagement de l'axe allant de l'Étoile au rond-point de la Défense. À ce concours participent de nombreux architectes de renom, parmi lesquels à nouveau, Le Corbusier.
- ★ en 1936, le pont de Neuilly est élargi, ce qui favorisera le développement des communes de la rive gauche de la Seine.

## 2 • Le débat sur l'ouverture ou la fermeture de l'axe

Depuis les années 1950, le quartier dit de la Défense<sup>4</sup>, apparaît comme un secteur en attente de l'aménagement d'un quartier moderne de bureaux.

En 1955, à proximité immédiate du rond-point de la Défense, s'implante un premier équipement prestigieux : le CNIT (Centre national des industries et des techniques), chef-d'œuvre des techniques modernes du béton, construit par l'architecte Bernard Zehrfuss et l'ingénieur Nicolas Esquillan. À partir de celui-ci, il va s'agir d'aménager le quartier de la Défense dans son ensemble.

Tandis que s'élaborent les projets d'aménagement, un vaste débat s'instaure, qui oppose les tenants de l'ouverture de l'axe historique au-delà de la Défense à ceux de sa fermeture : trois projets sont successivement retenus pour le site dit de la « Tête-Défense », qui domine le quartier, dont aucun n'aboutira :

- ★ Celui de l'architecte Ieoh Ming Pei<sup>5</sup> en 1971, sous la présidence de Georges Pompidou, qui souhaite construire le « diapason » : deux grandes tours symétriques reliées par un volume parabolique libérant l'axe historique.
- ★ Celui de l'architecte Emile Aillaud<sup>6</sup>, concurrent du précédent, qui veut construire deux immeubles-miroirs qui ferment, eux, la perspective de la Défense.
- ★ Enfin, le projet de Jean Willerval, plus discret choisi par le président Valéry Giscard d'Estaing, à l'issue d'un concours lancé en 1980, qui entend lui aussi marquer l'axe historique par la présence d'une œuvre architecturale originale<sup>7</sup>.

Finalement, c'est la décision de bâtir la Grande Arche qui viendra clore le débat.



Le « diapason » de Ieoh Ming Pei (1971)



Les « miroirs » d'Emile Aillaud (1971)



Les immeubles « cristaux » de Jean Willerval (1980)

Tous trois in *Bienvenue...*; op.cit. p.8 photothèque EPAD, phot. J. Biaugeois

### 3 • La Grande Arche de Johan Otto von Spreckelsen clôt le débat, mais non la perspective

<sup>4</sup> Ainsi nommé d'après la statue érigée en hommage à la défense de Paris durant la guerre de 1870-1871, qui orne le rond-point du même nom.

<sup>5</sup> Ieoh Ming Pei, architecte américain d'origine chinoise, né en 1917. Il sera quelques années plus tard, l'architecte du Grand Louvre.

<sup>6</sup> Émile Aillaud, architecte français (1902-1988), auteur de nombreux grands ensembles notamment les Courtilières à Pantin et la Grande Borne à Grigny.

<sup>7</sup> Jean Willerval (1924 - 1996) architecte français, il a participé à de nombreux concours pour des projets publics à partir de 1959. Dans l'avant-dernier concours pour le projet Tête-Défense en 1980, il s'est placé en première position, mais sa proposition d'immeubles « cristaux » n'a finalement pas été retenue, un nouveau concours étant ouvert après l'investiture du nouveau président de la République François Mitterrand.

<sup>8</sup> Établissement public d'aménagement de la Défense

<sup>9</sup> 424 candidats ont été finalement enregistrés. Le jury du concours, qui a siégé à la Défense du 21 au 27 avril 1983, composé de 13 membres (7 étrangers et 6 français) et présidé par M. Robert Lion, a décerné deux premiers prix, deux deuxième prix et 12 mentions. Le jury a présenté le 28 avril 1983 les 4 projets primés au Président de la République. Le 25 mai 1983, le Président de la République a choisi l'un des deux premiers prix (projet n°640-« L'Arc de Triomphe de l'Humanité ») et désigné ainsi le lauréat du concours : M. Spreckelsen, architecte et enseignant danois.

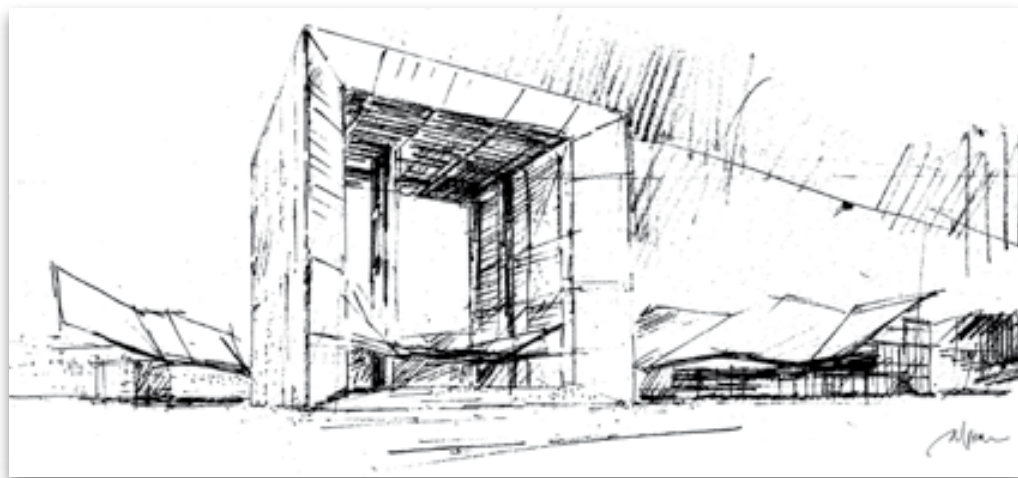
Le parti choisi en 1983 de construire un cube évidé, la Grande Arche de la Défense, qui marque symboliquement la perspective tout en laissant passer le regard, va en effet s'imposer comme une évidence et permettre de dépasser des années de polémiques sur la question de l'ouverture ou de la fermeture de l'axe historique.

Bâtiment fonctionnel et monument d'art, la Grande Arche, juchée sur une colline naturelle, illustre les grandes ambitions de bâtisseur de François Mitterrand, qui, dès 1982 annonce, dans le contexte de sa politique de grands travaux, qu'il souhaite la construction

d'un grand équipement public sur le site de la Tête-Défense. Il demande à l'EPAD<sup>8</sup> d'organiser un nouveau concours qui va aboutir à la décision de construire la Grande Arche.

Le communiqué diffusé par la Présidence de la République le 8 mars 1982 précise les objectifs de l'opération « Tête-Défense », et notamment la réalisation d'un Carrefour international de la communication et le transfert, sur ce site unique, du ministère de l'Équipement. Le même communiqué procède à la désignation de la mission d'étude du programme Tête-Défense. Le concours international d'architecture va démarrer en juillet 1982, sur un programme établi par cette mission d'étude, à partir d'un rapport d'orientation préalablement présenté au gouvernement pour le Carrefour international de la communication et le ministère de l'Équipement.

Ce concours va réunir plusieurs centaines de projets anonymes venus de 41 pays<sup>9</sup>. Un jury international présidé par M. Robert Lion, directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, examine en avril 1983 ces projets.



C'est avec ce projet, encore à l'état d'esquisse, que von Spreckelsen fut primé au concours, et choisi par le président de la République. Noter le caractère encore non abouti du « nuage » sous la voûte et des futures « collines » flanquant la Grande Arche. Croquis original : von Spreckelsen ; in Tête Défense, Paris la Défense ; SEM Tête Défense, s.d..

À l'issue de cette confrontation, le projet retenu est celui de « la Grande Arche », de l'architecte danois Johan Otto von Sprekelsen, alors quasi inconnu en France<sup>10</sup>. De ce projet, le président de la République dira qu'il « est remarquable par sa pureté, par la force avec laquelle il pose un nouveau jalon sur l'axe historique de Paris et par son ouverture ». Sprekelsen ne verra pas l'achèvement de son œuvre : il démissionne le 31 juillet 1986, et meurt huit mois plus tard, le 16 mars 1987. Le maître d'œuvre de conception, Paul Andreu, en charge du bureau d'architecture d'Aéroports de Paris<sup>11</sup>, achèvera les travaux.

## II • LA CONSTRUCTION DE LA GRANDE ARCHE ET DE SES ABORDS

### 1 • L'organisation

#### de la maîtrise d'ouvrage

Le 23 décembre 1983, les quatre maîtres d'ouvrage (l'État, représenté par le ministère de l'Urbanisme et du Logement, l'association pour l'étude et la mise en place du Carrefour international de la communication (ASCOM), créée le 10 mars 1983, entité à laquelle se substitue, dès sa création, le Carrefour international de la communication (CICOM), établissement public à caractère industriel et commercial, créé par la loi du 1<sup>er</sup> juin 1984, la société centrale immobilière de la Caisse des dépôts et consignations (SCIC) et l'établissement public d'aménagement de La Défense (EPAD) décident, par voie de protocole, de se réunir en un groupement de maîtrise d'ouvrage (GMOTD). Ce groupement fixe les principes de l'organisation d'un secrétariat permanent du GMOTD, confié à la Société centrale pour

l'équipement du territoire (SCET), autre filiale de la Caisse des dépôts et consignations, et de la délégation de la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'EPAD, chargé de la conduite de l'opération, de son exécution financière et de la passation des marchés sous le contrôle de la commission spécialisée des marchés de l'État.

Est créée ensuite par décret du 17 juillet 1984, la société anonyme d'économie mixte nationale Tête-Défense (SAEMTD), filiale de l'État et de la Caisse des dépôts et consignations, qui se partagent 60 % du capital. Cette SAEMTD a pour objet de construire l'ensemble immobilier et de le commercialiser, missions qu'elle a rempli jusqu'à la fin de l'opération. En juillet 1986, elle s'est entièrement substituée au groupement de maîtres d'ouvrage de la Tête-Défense, agissant alors comme maître d'ouvrage unique non plus par l'intermédiaire de l'EPAD mais en recourant, dans le cadre de diverses conventions, à des prestataires de service et principalement à la SCET.

Elle s'est consacrée sans tarder à la commercialisation, obligation lui ayant été faite, dès sa création, de réunir les financements nécessaires avant l'ouverture du chantier : les premières ventes interviennent dès 1985 alors que le marché des bureaux de l'époque à La Défense est stagnant.

### 2 • Un chantier exceptionnel

Les travaux démarrent en juillet 1985. Deux mille ouvriers, compagnons, architectes et ingénieurs participent au chantier et trois ans d'efforts sont nécessaires pour faire sortir de terre ce gigantesque monument, dont l'emprise au sol et le toit-terrasse représentent chacun plus de 10 000 m<sup>2</sup>.

Les deux parois du Cube (Nord et Sud), comprennent 40 niveaux, dont 35 au-dessus de la dalle. Elle sont reliées par deux ponts, l'un situé au niveau supérieur (35<sup>ème</sup> étage) appelé « Toit », l'autre situé dans les niveaux inférieurs et composé de deux niveaux dénommés « Socle » et « Sous-socle ».

<sup>10</sup> Johan Otto von Sprekelsen est né au Danemark en 1929. Directeur du département d'architecture à l'académie royale des Beaux-Arts de Copenhague, il n'avait guère réalisé, avant de remporter le concours de la Défense, que sa propre demeure et quatre églises... Il est mort le 16 mars 1987, avant d'avoir vu son œuvre achevée et après avoir connu des relations souvent difficiles et orageuses avec la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires concepteurs, qui l'amènent à démissionner huit mois avant son décès.

<sup>11</sup> Paul Andreu est né en juillet 1938. Il es reçu simultanément à l'École normale supérieure et à Polytechnique (promotion 1958). Il est ensuite élève de l'École nationale des Ponts et Chaussées (ingénieur en 1963) et de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts (diplômé en 1968). Dès le début de sa carrière, il rejoint Aéroports de Paris où il sera nommé directeur de l'architecture et de l'ingénierie en 1979. Il est notamment intervenu dans la construction de l'aéroport Charles de Gaulle à Roissy, du musée des Sciences et Techniques de La Villette, du ministère des Finances, et dans la réalisation de très nombreux projets à l'étranger, notamment des aéroports.



Construction des 12 méga-piliers sur lesquels repose le cube. MEDAD/SG/SIC, oct. 86, phot. B Suard

Chacune des parois Sud et Nord ont une surface utile de 57 830 m<sup>2</sup> environ. Chaque arête de ce bâtiment monumental mesure environ 110 mètres, soit un peu plus du double des cotés de l'Arc de Triomphe. Les dimensions du vide du Cube sont de 70 m de large et de 90 m de haut. Cet espace accueillerait sans peine Notre-Dame de Paris.



Une vue du chantier de la grande Arche : la mise en place du toit.

MEDAD/SG/SIC, août 87, phot. B. Suard

L'ossature de la Grande Arche est constituée d'une mégastructure formée par quatre grands cadres en béton précontraint qui ceinturent l'ouvrage tous les 21 m dans le sens vertical. Ces quatre grands cadres sont également contreventés dans le sens horizontal tous les 21 m, ce qui assure la cohésion de l'ensemble. Chaque face horizontale du cube est composée de 4 x 4 traverses de béton de 75 mètres de long. Des séries de câbles en acier précontraints ceinturent le bâtiment, de telle sorte que, tel un dé, la Grande Arche pourrait tenir sur n'importe quelle face.

Le Cube pèse environ 300 000 tonnes. Le poids se répartit sur douze piliers de 30 m de haut dissimulés sous le parvis de la Défense et posés sur des vérins hydrauliques et des coussins de néoprène, afin de permettre au sous-sol fragile de supporter cette masse. De plus, les fondations de la structure de l'Arche, devaient respecter les contraintes imposées par les tracés de l'autoroute A14, les lignes ferroviaires existantes, les lignes du RER, ainsi que le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien. D'où le léger pivotement de 6,33° imprimé à la Grande Arche par rapport à l'axe historique de Paris, qui révèle et souligne son volume. Ce léger pivotement du Cube par rapport à l'axe historique réplique par ailleurs exactement à celui de la Cour carrée du Louvre à l'autre extrémité du grand axe.

Extrêmement complexe sur le plan technologique, le monument est cependant d'une remarquable simplicité esthétique. Coexistent la pureté des lignes géométriques de l'Arche, l'impression de facilité qu'elle donne ainsi que la planéité des façades.

Les revêtements des façades intérieures sont en marbre blanc et ceux des parois extérieures en marbre gris de Bardiglio. Dès 1993, ce marbre va souffrir de dé-cohésion granulaire et éclater par petits morceaux. Il doit être remplacé par du granit, au début de 2008.

### 3. Les peintures de Jean Dewasne

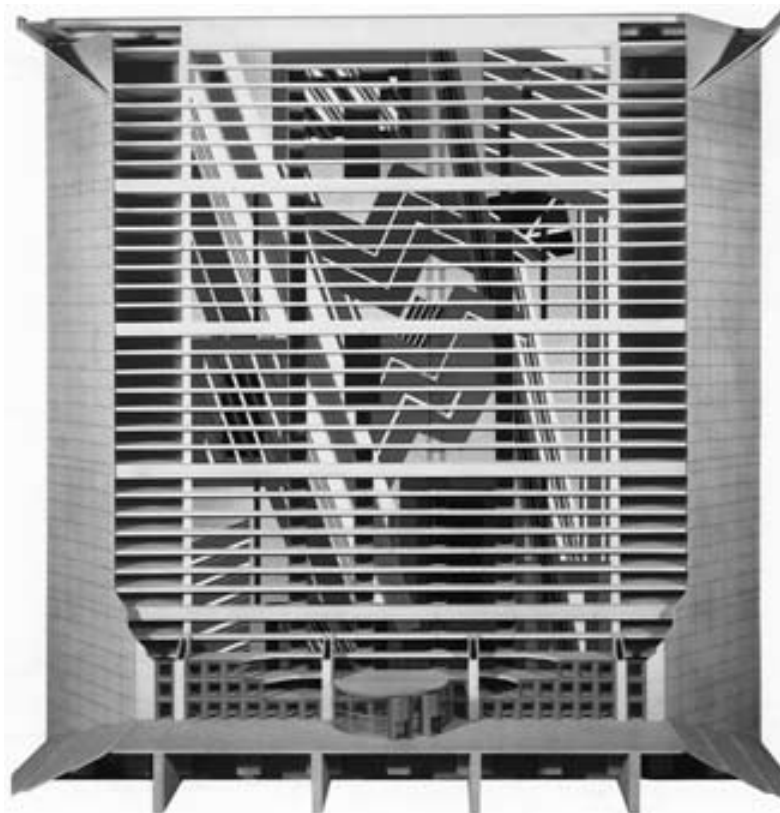
Spreckelsen avait voulu intégrer dans l'édifice, un réseau de formes et de couleurs qui véhiculent et qui communiquent la pensée et la sensorialité. Deux immenses peintures abstraites composées sur le thème de la communication, dues à l'artiste Jean Dewasne parcourent le pilier sud de l'Arche, sur les parois des coursives, sur toute la hauteur de ses 35 étages<sup>12</sup>.

### 4. Le toit, les ascenseurs et le socle

Les poutres qui supportent le toit de l'Arche pèsent chacune 2 500 tonnes. Elles ont été coulées sur place, à 100 mètres de haut, et ajustée au millimètre près. Le toit, qui pèse environ 30 000 tonnes, suspendu au-dessus du vide, abrite, invisible depuis le sol, quatre très grandes cours intérieures, patios clos sur quatre côtés dont l'unique ouverture regarde vers le ciel. Ce toit de la Grande Arche se compose outre ces 4 patios, de trois salles de conférences, d'un foyer, de trois salles d'exposition et d'un belvédère. Les cotés Nord et Sud comprennent des coursives entourées de locaux techniques.

Chaque ascenseur est un objet moderne, ellipse de verre accroché à la paroi Sud par des haubans d'acier et semblant traverser le nuage. Entraînées par un seul moteur, les deux ascenseurs s'équilibrent par un système de montée et de descente proportionnelle : lorsqu'une cabine monte, l'autre descend.

Au centre du socle, une batterie d'escaliers permet une circulation vers le sous-sol et l'extérieur de l'Arche.



En son niveau 1 était installé jusqu'à une époque récente le centre de documentation sur l'Europe, « Sources d'Europe », créé le 1<sup>er</sup> février 1992.

Maquette en « écorché » de la paroi sud révélant la fresque de Jean Dewasne dans son intégralité ;

in Tête Défense - Paris La Défense - op. cit.

### 5. Le « nuage » de la Grande Arche

En créant la Grande Arche, J.-O. von Spreckelsen s'est confronté à un problème d'espace.

Le cube évidé appelait un complément harmonieux à ses formes géométriques rigoureuses. Il fallait occuper l'espace mais ne rien occulter de ce grand volume libre donnant sur le ciel où circulent les nuages. Le « nuage » répondait à cette volonté.

<sup>12</sup> Une maquette de chacune de ces peintures colossales – et évidemment invisibles dans leur ensemble – est exposée dans le hall d'accès du bâtiment.

La verticalité des tours d'ascenseurs, structures légères portant des cabines transparentes, complétait l'ensemble comme une œuvre constructiviste. L'intention initiale de l'architecte était de faire du « nuage » une structure légère, suspendue par des câbles. Devant la difficulté d'une telle construction, il décida en 1984 de poser la structure sur le plateau puis, en 1986, peu de temps avant son décès, il dut chercher d'autres solutions.

Paul Andreu fit alors appel à Peter Rice qui, sous la conduite de Spreckelsen conçut une structure de toile tendue. Le projet définitif fut établi après le décès de l'architecte.

Pour conserver l'impression de légèreté de cette structure, suspendue par des câbles, lui permettre de résister aux déformations dues aux vents et de laisser passer la lumière tout en protégeant des intempéries, Paul Andreu et Peter Rice ont créé un réseau de bielles en acier et de câbles

tendus sur lesquels sont posées des pièces de toile de 9 à 20 m<sup>2</sup>. Des hublots de verre laissent passer la lumière du jour et l'éclairage indirect qui anime le vide de la Grande Arche pendant la nuit. Le « nuage » accroché à l'Arche est suspendu entre 12 et 22 m au-dessus du plateau.

## 6 • Les « collines »

Ces « collines » sont des bâtiments qui flanquent la Grande Arche au nord et au sud.

L'abandon du Carrefour international de la communication a conduit à réexaminer leur projet initial. Soucieuse d'assurer la cohérence architecturale de la Grande Arche et des collines Sud et Nord qui l'entourent, la SAEM avait réuni des architectes, membres du jury international de la Grande Arche de 1983 afin de recueillir leurs recommandations sur la façon d'aménager ces collines<sup>13</sup>.



Vue du « nuage » et du cheminement des ascenseurs depuis la face arrière de la Grande Arche

in *Bienvenue* ; op. cit. p.16 ; phot. C. Niclausse

<sup>13</sup> Il s'agit d'Oriol, Bohigas, Kisho Kurokawa, Richard Meier, Antoine Grumbach, Gérard Thurnauer et Bernard Zeffuss.

Les architectes se sont prononcés de façon presque unanime sur une architecture en nappe, supposant une forte occupation au sol, mettant en valeur l'arche d'une part et le CNIT d'autre part, sans recréer un troisième monument.

Deux objectifs étaient recherchés : faire de la Tête-Défense une composition urbaine de grande qualité, en proposant des lieux de travail et de déambulation spécifiques et aménager une liaison piétonne continue à travers le site.

Quatre équipes furent consultées et eurent quinze jours pour remettre leurs esquisses. Jean Nouvel et Jean-Paul Viguier associé à Francois Jodry, primés au concours de 1983, Jean-Pierre Buffi et Bertrand Bonnier, choisis comme jeunes professionnels ayant des expériences récentes en matière de bureaux.

Après que les propositions des architectes aient été remises et que la SAEM ait recueilli l'avis des architectes du jury international de 1983 ainsi que l'avis de l'EPAD, une préférence s'est dégagée, compte tenu du programme fixé par la SAEM, pour le projet de Jean-Pierre Buffi<sup>14</sup>.

La SAEM avait également le 27 octobre 1986 présenté ces projets à la commission nommée par le ministre de l'Équipement, présidée par M. Max Querrien, laquelle a rejoint dans ses recommandations les conclusions du jury international sur l'aménagement des collines.

La SAEM a donc décidé de confier à Jean-Pierre Buffi la réalisation des collines Sud et Nord de la Grande Arche, lesquelles ont été achevées en 1990.

<sup>14</sup> *Clarté et rigueur de la composition d'ensemble, qualité des espaces publics proposés, grande nef en zone Nord, galerie en zone Sud, dont la conception donne un aspect très urbain aux liaisons entre les équipements de la Défense, faisabilité technique et économique du projet.*



La grande Arche et son environnement, vue de l'arrière du quartier de La Défense. On distingue notamment à droite du cube : le boulevard circulaire, les collines nord, le CNIT, et à gauche du cube : les collines sud, le dôme Imax et les tours Pascal A et B (autre site majeur d'implantation du ministère).

Le pivotement de 6°33 du cube par rapport à l'axe historique est nettement perceptible.

in *Bienvenue*, op. cit. p. 14 ; phot. P.Guignard, SEM Tête Défense.



## 7 • La Grande Arche, un monument prestigieux et fonctionnel

La « dimension » du nouveau monument est multiple. Politique, le président de la République souhaitait construire un bâtiment, reconnu au plan national et international, marquant ainsi fortement son septennat ; architecturale, car il convenait de parachever l'axe historique ; culturelle, le quartier d'affaires de la Défense se dotait de l'animation nécessaire à son prestige<sup>15</sup>. Il convient d'évoquer aussi la dimension fonctionnelle de la Grande Arche, notamment à travers l'implantation du ministère de l'Équipement.

### III • L'IMPLANTATION DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT À LA DÉFENSE

La construction de la Grande Arche est aussi l'occasion, pour le ministère de l'Urbanisme et du Logement (le vocable « Équipement » disparaît de mai 1981 à mars 1986), de mettre en œuvre la politique concertée — voulue par le Premier Ministre — de rassemblement en dehors de Paris de ses services<sup>16</sup>, et de réduire les implantations du ministère alors que l'administration centrale est encore dispersée sur de très nombreux sites.

L'objectif du ministère est de rassembler l'ensemble de ses services sur deux sites : le site historique du boulevard Saint-Germain (Hôtel de Roquelaure, Hôtel Le Play et bureaux attenants), et le site moderne de l'Arche de la Tête-Défense, destiné à accueillir la majeure partie des services d'administration centrale.

Confiée à Louis Moissonnier, directeur de l'Administration générale du ministère de l'Urbanisme et du Logement le 14 avril 1982, celui-ci va exposer, dans le rapport qu'il adresse au ministre le 25 juin 1982<sup>17</sup>, que l'opération de transfert des services du ministère à la Tête-Défense est une chance pour celui-ci et qu'elle constitue une opération novatrice, symbolique et moderne.

## 1 • Une chance pour le ministère



La couverture de la brochure de Catherine Nicolausse composée en souvenir de la construction de la Grande Arche ;

*Bienvenue*, op. cit. ; phot. Catherine Nicolausse

<sup>15</sup> M. François Mitterrand : « Un centre international de la Communication sera réalisé sur la Tête-Défense. Ce grand équipement apportera au quartier d'affaires de La Défense la dimension culturelle et l'animation nécessaires à son parachèvement. Il marquera la volonté de la France de s'engager résolument dans le monde de l'audiovisuel, de la communication et du cinéma. Il apportera à la France une ouverture sur les événements et les cultures du monde entier et diffusera à travers l'univers les messages dont notre pays est porteur ».

<sup>16</sup> Le comité de décentralisation refuse, à cette époque, d'accorder ses agréments aux projets de prorogation ou de renouvellement des baux des immeubles loués dans Paris.

<sup>17</sup> Louis Moissonnier. Rapport sur l'installation du ministère de l'urbanisme et du logement à la Tête de la zone d'aménagement de La Défense 25 juin 1982.

Parce que l'emplacement réservé au ministère de l'Urbanisme et du Logement est exceptionnel, et parce que cette opération va permettre de rompre avec une situation peu fonctionnelle (en 1982, les sites sont en très grande majorité loués, dispersés dans presque tous les arrondissements de Paris, mal adaptés à leurs fonctions et coûteux en raison même de leur dispersion)<sup>18</sup> et surtout, parce que le ministère va ainsi pouvoir quitter le site domanial du quai de Passy...<sup>19</sup>

Ce site de Passy, qui est en 1982 l'un des sites domaniaux du ministère, est bâti sur des terrains situés au pied de la colline de Chaillot, acquis grâce à plusieurs expropriations.

Ces terrains souffrent de nombreuses servitudes de droit privé (inconstructibilité et limitation des hauteurs) et de droit public (classement en espaces verts au plan d'occupation des sols de Paris).

Y sont implantées des constructions légères, édifiées à titre provisoire en 1947. Ces bâtiments sont en mauvais état, coûteux en consommation d'énergie, du fait d'une isolation thermique insuffisante et les toitures supposent des réparations et des réfections constantes.

Le coût de maintenance de ces constructions devient donc très élevé et leur régénération ne peut être envisagée qu'au prix de lourdes dépenses. D'ailleurs, l'existence même des servitudes précitées ne permet pas d'effectuer les modifications structurelles requises.

Comme le précise Louis Moissonnier dans son rapport au ministre, « toutes ces particularités ne peuvent pas permettre d'adapter l'administration installée dans ces sites aux techniques nouvelles, de la doter des équipements sociaux, d'accueil du public, de moyens de formation et d'information dignes de grandes administrations publiques ».

## 2 • Une opération novatrice, symbolique et moderne

- ★ novatrice : c'est la première fois qu'un département ministériel est réimplanté hors de Paris...<sup>20</sup> De plus, pour Louis Moissonnier cette opération a un impact sur la qualité de vie des agents<sup>21</sup>.
- ★ symbolique : la symbolique image-fonction doit être affirmée. « Il ne suffit pas seulement de construire un grand ministère à la Défense, Il faut pour revenir à la lettre de la décision du Président de la République, construire à la Défense un grand équipement public destiné à accueillir le ministère. »
- ★ moderne : cette opération doit induire des transformations importantes dans le sens de la modernisation des conditions de fonctionnement de l'administration<sup>22</sup> et accompagner un certain changement dans le contenu des missions de l'administration centrale traditionnelle, l'ensemble étant caractérisé par l'irruption des technologies nouvelles.

M. Moissonnier prévoit déjà que les agents seront installés dans un immeuble câblé, symbole de l'accélération du processus de modernisation du ministère de l'Équipement, chacun disposant d'outils informatiques et bureautiques performants. Autre avantage de La Défense souligné par L. Moissonnier, la proximité du site avec les pouvoirs publics...<sup>23</sup>

En fait les résultats, en terme de rassemblement des services s'avèrent moins prometteurs que prévu. En 1990, de nombreux sites locatifs sont encore conservés sur Paris. De plus, le ministère de l'Équipement, manquant encore de surfaces à la Grande Arche, va devoir prendre à bail deux étages de bureaux en 1991 à la Tour Franklin, quatre étages en paroi Nord de la Grande Arche, puis louer fin 1992 l'ensemble de la Tour Pascal B, puis la tour Pascal A.

<sup>18</sup> « La dispersion des services entraîne une augmentation des coûts de fonctionnement (importance des circuits de courrier, multiplication des petites unités de service, multiplication des dépenses de téléphone du fait du grand nombre de petits standards) ». L. Moissonnier. Rapport précité.

<sup>19</sup> Le site de Passy abrite en 1982, le ministre et son cabinet, quatre grandes directions (direction de l'Architecture, direction de l'Urbanisme et des Paysages, direction de la Construction, direction de l'Administration générale, les services du contrôle financier).

<sup>20</sup> L. Moissonnier. *ibid.*

<sup>21</sup> « Cette opération doit être l'occasion d'un gain social qui peut s'apprécier au point de vue de la qualité de vie des agents, de l'ambiance de travail, du climat social et de la qualité des équipements sociaux ». L. Moissonnier. *ibid.*

<sup>22</sup> « Les profondes transformations qui vont affecter les conditions de fonctionnement des administrations de l'État, tant du point de vue de l'organisation administrative de la nation, qu'à celui des techniques accessibles aux activités tertiaires doivent être prises en compte lors de la réalisation d'une opération de l'importance et de la singularité de celle envisagée à la Défense ». L. Moissonnier. *ibid.*

<sup>23</sup> « La situation géographique des administrations centrales découle du contenu de leur mission et de la nécessaire proximité des pouvoirs publics. Outre les rapports interministériels, la mise en œuvre des politiques nationales implique des rapports constants avec l'ensemble du Gouvernement et les autres administrations, les assemblées, le Conseil d'État et les administrations financières. ». L. Moissonnier. *ibid.*

<sup>24</sup> Le règlement de copropriété du 19 février 1986 a été établi conformément aux dispositions de la loi du 10 juillet

1965, fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, et du décret du 17 mars 1967.

<sup>25</sup> Le bail envisagé était un bail de 3, 6 ou 9 ans.

<sup>26</sup> Les sociétés SCI Les Hauts de la Grande Arche, AGF, UAP, GAN, Mutuelles du Mans, GMF.

<sup>27</sup> La SAEM Tête-Défense venait juste de vendre le 13 mars 1986 au Carrefour international de la communication, le Toit, le socle et le sous-socle, les trois derniers étages de la paroi Nord de la Grande Arche (33°, 34°, 35°) ainsi que trois bâtiments des collines Nord, l'ensemble en état de futur achèvement, quand le 25 avril 1986, le ministre du Budget et le ministre de l'Équipement ont, par décision conjointe, fait connaître leur décision d'abandonner le programme du Carrefour international de la communication. Cette décision a naturellement entraîné de profondes répercussions sur l'ensemble de l'opération Tête-Défense.

<sup>28</sup> La loi du 30 septembre 1986 a décidé de dissoudre le CICOM et de transférer de plein droit à l'État les biens acquis par cet organisme dans l'opération « Tête-Défense ».

<sup>29</sup> Le programme et le projet des zones Nord et Sud de la Tête-Défense ont connu une importante évolution entre la période du concours et avril 1986. À l'origine, dans le projet du concours, l'aménagement de ces zones avaient été juste esquissé par Spreckelsen. Au pied du monument, les nuages, structures pliées suspendues venaient de part et d'autre du Cube, recouvrir des éléments cubiques de petites dimensions. Les deux tiers environ des collines Nord, étaient destinées au Carrefour International de la Communication. En infrastructure, les surfaces étaient très importantes et complexes et en superstructures, les plots étaient conçus pour recevoir le public et non comme des immeubles de bureaux. Le nouveau contexte de l'opération a donc rendu nécessaire de construire des bureaux,

### 3 • L'installation du ministère dans la paroi Sud

Un syndicat de copropriété de la paroi Sud est créé, régi par un règlement de copropriété<sup>24</sup>.

Le ministère est, depuis le 12 mai 2007, propriétaire de l'ensemble de la paroi Sud. La surface utile de chaque niveau est de 1 260 m<sup>2</sup> et l'ensemble des étages permet de loger environ 2 200 agents. L'historique de l'acquisition de cette paroi Sud, se décompose en deux épisodes : l'acquisition de 22 étages, puis celle des 13 étages restant, auxquels va se rajouter en même temps l'acquisition de l'immeuble dit Plot I des collines Sud.

### 4 • L'acquisition de 22 étages de la paroi Sud

En 1985, le ministère de l'Équipement ne sait pas encore s'il va louer ou acquérir tout ou partie de la paroi Sud. Il penche d'abord pour la solution locative et choisit ensuite d'en acquérir 22 étages.

Le 27 novembre 1985, le ministère de l'Équipement, établit toutefois avec la SAEM Tête-Défense, maître d'ouvrage de la Grande Arche, un protocole d'accord. Une clause y est insérée prévoyant que, dans tous les contrats de vente que la SAEM pourrait conclure avec des investisseurs, figure une priorité de location au bénéfice du ministère de l'Équipement<sup>25</sup>.

Une clause prévoit également, qu'au cas où le ministère n'aurait pas obtenu au 30 juin 1987 les disponibilités financières suffisantes à la couverture du loyer et des charges, les investisseurs retrouveraient la liberté de louer à un autre locataire.

Le 19 décembre 1985, la SAEM Tête-Défense vend, en état de futur achèvement, 22 étages de la paroi Sud à plusieurs sociétés, à charge pour elles de louer ou de vendre ces étages au ministère de l'Équipement<sup>26</sup>.

En 1986, le Carrefour international de la communication (CICOM) renonce à s'installer dans la Grande Arche<sup>27</sup>. Dès lors, les biens acquis dans le programme Tête-Défense par le CICOM sont transférés à l'État. Avec l'abandon du CICOM, un épisode important vient d'être écrit, pour la Grande Arche et pour le ministère de l'Équipement<sup>28</sup>.

★ Pour la Grande Arche, dont l'architecture va être sensiblement redéfinie.

La décision prise en avril 1986 par le gouvernement français de ne pas réaliser le Carrefour international de la communication n'a pas remis en cause l'édification de la Grande Arche, mais la suppression de cette entité a abouti à une redéfinition de la programmation d'une large partie de l'opération Tête-Défense, ainsi que l'aménagement des espaces appelés collines Nord et Sud de la Grande Arche<sup>29</sup>.

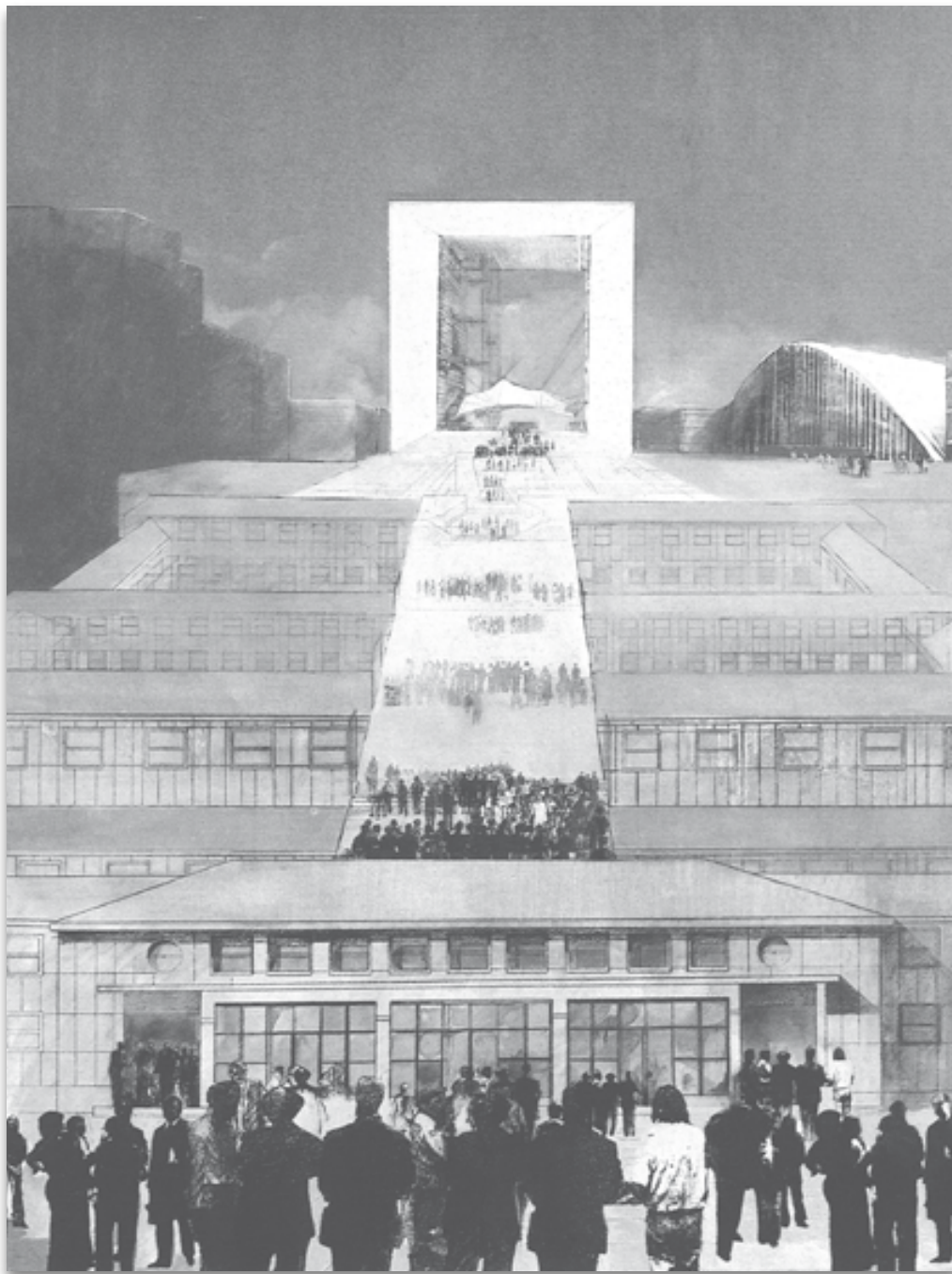
★ Pour le ministère de l'Équipement, qui va pouvoir densifier son projet d'installation. Toute liberté est laissée au ministère de l'Équipement, dès lors que le Carrefour de la communication ne s'installe plus à la Grande Arche, pour densifier son installation.

Le ministère va dans ce contexte mûrir le projet qu'il forme d'acquérir la majeure partie de la paroi Sud, projet qui prend d'ailleurs forme le 13 mars 1987<sup>30</sup>.

Ce projet est sans doute influencé par l'abandon du projet du Carrefour de la communication, mais est également conforté par :

★ le souhait que le bâtiment principal garde, en respect de la volonté exprimée en 1982 par le Président de la République, une vocation publique.

★ le fait que, pour le ministère de l'Équipement, la solution locative, initialement envisagée, n'est pas supportable financièrement. Elle induirait une augmentation de ses frais de fonctionnement de l'ordre de 100 MF, valeur 1987.



*de simplifier au maximum les ouvrages à édifier en infrastructure. Il a fallu également densifier les constructions pour dégager des recettes suffisantes pour permettre un équilibre financier de l'opération.*

## « Départ du ministère vers le futur »

par Jean-Claude Chedal (1989)

Cette étrange composition fut commandée à Robert-Max Antoni, président du Séminaire Robert Auzelle, par Louis Moissonnier, directeur de l'Administration générale au ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer.

Elle symbolise la migration des agents du ministère depuis le site du Quai de Passy jusqu'à celui de la Grande Arche de la Défense en 1989.

L'original a été placé dans le hall d'accueil de la paroi sud de cette dernière.

On peut lire sur la notice consacrée à l'artiste qui figure sous l'œuvre : « ... pratiquant le processus poétique du « collage », il juxtapose sur un même plan des détails comme arrachés vifs de la réalité quotidienne et des échappées oniriques qui se dissolvent dans des pâleurs laiteuses ». Tout est dit...

<sup>30</sup> Par courrier du 13 mars 1987, le ministre de l'Équipement confirme à M. Robert Lion, président de la SAEM Tête-Défense qu'en accord avec M. Balladur, ministre d'État, ministre de l'Économie des Finances et de la Privatisation, il s'installera effectivement dans la Grande Arche. Il précise même son intention de se rendre acquéreur de la totalité de la paroi Sud et de surfaces en collines Sud. Il rajoute : « Je souhaite que cette décision ainsi confirmée soit l'occasion de moderniser mon administration centrale et d'en améliorer l'organisation, ne serait-ce que par le regroupement des services qu'elle va permettre »

<sup>31</sup> Ces sociétés, auprès desquelles le ministère de l'Équipement a acquis les 22 étages de la paroi Sud, les avaient elles-mêmes acquis de la SAEM Tête-Défense.

<sup>32</sup> Par lettre commune du 15 juin 1987, signée par M. Juppé et M. Méhaugier, respectivement ministre délégué chargé du Budget et ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, il a été demandé à l'EPAD de se porter acquéreur, auprès de la SAEM Tête-Défense, de 13 étages en état de futur achèvement situés dans la paroi Sud de l'Arche et des locaux situés en infrastructure des collines Sud et en superstructure (plot I des collines Sud), espaces destinés à être occupés par le ministère de l'Équipement. Ce même courrier précise que les locaux ainsi acquis devront être mis à la disposition de l'État à titre gratuit dès leur achèvement.

<sup>33</sup> En infrastructure : les ateliers, cour d'honneur, salle de sports, restaurant et surfaces techniques. En superstructure, le Plot I.

<sup>34</sup> Il s'agit des étages 1 à 9 et 16 à 19.

<sup>35</sup> Auparavant, l'EPAD avait signé une promesse de vente des 13 étages de la paroi Sud le 24 juillet 1987 et une autre promesse de vente pour les surfaces du plot I le 7 novembre 1988, pour des biens en état futur

Fin juin 1987, le ministère de l'Équipement engage, auprès de diverses sociétés, (SCI des Hauts de la Grande Arche, AGF, UAP, GAN, Mutuelles du Mans, GMF), les négociations destinées à acquérir les 22 étages en l'état de futur achèvement<sup>31</sup>.

20 des 22 étages seront acquis le 29 mai 1989. Les deux autres seront acquis par le ministère de l'Équipement, grâce à la vente le 2 juin 1990, d'un immeuble domanial situé au 2, rue Goethe à Paris 16<sup>e</sup>.

## 5 • L'acquisition des 13 étages restant

Début 1987, la SAEM avait déjà fait des promesses de ventes de ces étages à des investisseurs institutionnels.

Puis, lorsque le 15 juin 1987, le ministre de l'Équipement et le ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie ont demandé à l'EPAD de se porter acquéreur de ces étages pour les mettre plus tard à la disposition du ministère de l'Équipement, les investisseurs ont dû se désister au profit de l'EPAD<sup>32</sup>.

19 juin 1987 : le conseil d'administration de l'EPAD accepte d'acquérir auprès de la SAEM, divers biens en infrastructure et en superstructure des collines Sud pour les mettre à la disposition du ministère de l'Équipement<sup>33</sup>.

24 juillet 1987 : l'EPAD se porte officiellement acquéreur, sur demande expresse du Gouvernement, de 13 étages de la paroi Sud, et en janvier 1989 du plot I des collines Sud<sup>34</sup> pour les mettre à la disposition gratuite du ministère de l'Équipement<sup>35</sup>.

Cette acceptation va donner lieu à la convention du 17 décembre 1987, conclue entre le ministère de l'Équipement, l'EPAD et la SAEM Tête-Défense. Cette acquisition se fait d'ailleurs pour l'EPAD dans des conditions financières particulièrement favorables<sup>36</sup>.

S'apercevant que les surfaces dont il a besoin pour installer ses services vont lui manquer, le ministère de l'Équipement va donc pouvoir se tourner vers l'EPAD, pour en disposer.

## 6 • La mise à disposition gratuite de 13 étages et du plot I

L'EPAD va d'abord mettre à la disposition du ministère de l'Équipement 13 étages de la paroi Sud et le plot I des collines Sud. Cette mise à disposition fera l'objet de la convention du 23 janvier 1990 signée entre le ministère de l'Équipement et l'EPAD<sup>37</sup>.

Il convient de souligner que cette décision de mise à disposition gratuite, qui représentait pour l'EPAD un investissement de 580 MF, avait été prise dans un contexte où l'établissement public dégageait des excédents importants. Le bilan prévisionnel de l'EPAD présenté en juin 1986 faisait ressortir un excédent prévisionnel de 610 MF et les commercialisations en cours se confirmaient.

Fin 1993, début 1994, l'EPAD doit faire face à des difficultés financières et souhaite revenir sur ces dispositions, mais cela ne sera pas possible<sup>38</sup>.

Consentie à compter du 2 mai 1989 pour une durée de trois ans, cette mise à disposition était renouvelable par tacite reconduction, jusqu'à la dissolution de l'EPAD laquelle avait été prévue à l'origine le 31 décembre 1992. Celle-ci n'ayant pas eu lieu le 31 décembre 1992, la convention pouvait se prolonger jusqu'au 2 mai 2001, date butoir.

Le ministère de l'Équipement va donc s'installer dans toute la paroi Sud, et pour que cela soit réalisable, des aménagements spécifiques vont s'avérer nécessaires pour recevoir les services de l'État, travaux d'aménagement destinés à adapter ces locaux à l'arrivée d'une administration publique. Ces travaux vont faire l'objet de la convention-cadre du 7 juillet 1989<sup>39</sup>.

## 7 • D'une mise à disposition gratuite à la convention de crédit-bail immobilier

Finalement, après que plusieurs solutions aient été envisagées<sup>40</sup>, la solution de l'acquisition par voie de crédit-bail immobilier est retenue. La convention de mise à disposition gratuite a donc pris fin le 11 mai 1999, date à laquelle le ministère de l'Équipement a finalement racheté ces 13 étages de la paroi Sud et ce plot I des collines Sud par voie de crédit-bail immobilier<sup>41</sup>.

## 8 • Le Toit et la paroi Nord de la Grande Arche


L'État est propriétaire de ce Toit (cf. acte du 15 février 1988), le ministère de l'Équipement en est affectataire (cf. acte du 25 mars 1993). Il constitue un élément du domaine privé de l'État. Le ministère de l'Équipement devient d'ailleurs le 25 mars 1993 affectataire non seulement du Toit, mais aussi du plateau et des emmarchements de la Grande Arche.

À l'origine, l'État avait acquis le Toit pour le mettre à la disposition du Carrefour international de la communication. Lors de l'abandon du projet, l'État met le Toit à la disposition de la Fondation de l'Arche de la Fraternité, Fondation créée à l'occasion de la commémoration du bicentenaire de la Révolution française.

La paroi Nord de la Grande Arche, propriété de nombreuses sociétés nationales et internationales, est régie par le syndicat de copropriété de la paroi Nord. Après avoir occupé quatre étages fin 1989, le ministère de l'Équipement n'y occupe plus en cette fin 2007 que le 5<sup>ème</sup> étage.

## IV • EN FORME DE CONCLUSION

Le nouveau quartier de la Défense a 50 ans. Il est devenu entre 1958 et 2008 l'un des plus grands pôles tertiaires de l'agglomération parisienne à proximité de grandes entreprises leaders de l'économie nationale et internationale.

La Grande Arche, troisième de la voie triomphale, après l'Arc du Carrousel et l'Arc de Triomphe, a largement contribué à donner vie à ce grand quartier d'affaires et à lui conférer le rôle de repère symbolique majeur de l'agglomération parisienne. Le nouveau ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, se retrouve tout naturellement l'héritier de ce patrimoine aux multiples aspects superposés. Héritier moral, s'entend. Et même si le ministère devait quitter un jour la Grande Arche. Surtout si ce départ correspondait à la fois aux nécessités plus fortes que jamais de regrouper les administrations aujourd'hui dispersées, et à celles de s'installer dans des bâtiments conformes aux exigences écologiques de notre temps... 

## Quelques dates...

**Mars 1982.** Le chef de l'État évoque, dans le cadre de sa politique de grands travaux, l'opération Tête-Défense laquelle tient une place importante. Il décide la réalisation dans le quartier de la Défense de l'ensemble immobilier Tête-Défense.

**1983.** Concours d'architecture

**25 mai 1983.** M SPRECKELSEN est déclaré lauréat du concours TETE-DEFENSE.

**Avril 1983.** Mise au point technique et architecturale de l'esquisse retenue à l'issue du concours.

**Octobre 1983.** L'opération immobilière Tête-Défense est définitivement décidée, le chef de l'État ayant retenu le projet de l'architecte danois Johan Otto von Spreckelsen.

**Décembre 1983.** Un groupement de maîtres d'ouvrages (GMOTD), est constitué pour conduire l'ensemble des études pour la réalisation de l'opération Tête-Défense

d'achèvement.

<sup>36</sup> À cette époque, le projet des collines Sud est encore au stade de l'avant-projet sommaire.

<sup>37</sup> Cette convention prévoit, qu'en échange d'une mise à disposition gratuite des surfaces (ni loyer, ni indemnité d'occupation), l'État doit supporter toutes les charges fiscales et de fonctionnement, obligations, contraintes et servitudes incombant normalement à l'EPAD en sa qualité de propriétaire de la paroi Sud de la Grande Arche.

<sup>38</sup> Du fait du retournement de la conjoncture, l'EPAD en effet connaît une situation financière très préoccupante.

<sup>39</sup> Le ministère de l'Équipement a demandé à la SAEM Tête-Défense, l'exécution de prestations supplémentaires. (amélioration des installations électriques, adaptation du câblage téléphonique et des raccordements, adaptation du monte-courrier, cloisons transversales, extension des locaux d'archives) ont donc été modifiées.

<sup>40</sup> Pour l'EPAD trois solutions sont envisageables : soit le ministère de l'Équipement devient propriétaire de la totalité de la paroi Sud, et il rachète à l'EPAD les 13 étages de la Grande Arche, les locaux d'infrastructure et les bureaux des collines. Cela suppose des moyens budgétaires importants. Soit le ministère souscrit un crédit-bail par exemple sur 15 ans et dont le montant des remboursements annuels pourrait être proche d'un loyer. Soit il accepte de payer un loyer pour la totalité des locaux enfin propriété de l'EPAD.

<sup>41</sup> L'utilisation par l'État du financement par crédit-bail immobilier est, du fait des règles de finances publiques, exceptionnelle. Ce crédit-bail signé le 12 mai 1999 a pris effet le 12 mai 1999 et a pris fin le 11 mai 2007.

<sup>42</sup> Pendant la période ou une certaine incertitude a marqué la position du ministère de l'Équipement sur le transfert dans l'Arche, la SAEM et les investisseurs ont été amenés à prendre des décisions qui allaient dans le sens de la banalisation des bureaux. Aussi,

**Septembre 1984.** La maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société d'économie mixte nationale Tête-Défense (SAEM Tête-Défense), qui s'efforce de réunir l'ensemble des financements nécessaires à l'opération, assumant aussi les fonctions de promoteur-constructeur de l'opération. Au-delà de cette phase, elle se substitue au GMOTD et assume les fonctions de promoteur-constructeur de l'opération.

**Juillet 1985.** Début de la construction du Cube. Déclaration d'ouverture du chantier. Le maître de l'ouvrage est la SAEM Tête-Défense. Son architecte, maître d'œuvre de conception est M. Johan Otto von Spreckelsen. Le maître d'œuvre de réalisation est M. Paul Andreu.

**27 Novembre 1985.** Protocole d'accord entre l'Équipement et la SAEM Tête-Défense destiné à organiser leurs relations dans le cadre du transfert du ministère de l'Équipement sur le site de la Défense.

**Décembre 1985.** Le gouvernement envisage de transférer le ministère de l'Équipement, dont les services d'administration centrale sont encore implantés dans Paris, vers l'ensemble immobilier Tête-Défense.

**19 février 1986.** La SAEM Tête-Défense, maître d'ouvrage de la Grande Arche vend, en état de futur achèvement, 22 étages de la paroi Sud à diverses sociétés (SCI Les Hauts de la Grande Arche, UAP-Vie, GAN-Vie, Mutuelles du Mans, GMF-Vie et AGF-Vie).

**14 Mars 1986.** Protocole d'accord entre le ministère de l'Équipement et la SAEM Tête-Défense organisant les conditions de l'acquisition de locaux divers situés dans la colline Sud.

**16 avril 1986.** Abandon du projet d'installation du Carrefour International de la Communication. Modification de l'aspect des collines. Nécessité de trouver de nouveaux investisseurs.

**31 Juillet 1986.** Démission de l'architecte von Spreckelsen, à la surprise générale. Paul Andreu prend sa suite.

**13 Mars 1987.** Le ministère de l'Équipement fait part à la SAEM Tête-Défense de son intention de se rendre acquéreur de la totalité de la paroi Sud et de locaux en colline Sud.

**16 mars 1987.** Disparition de Von Spreckelsen. Paul Andreu est chargé d'achever son oeuvre.

**Juin 1987.** Par lettre commune, M. Juppé

et M. Méhaignerie respectivement ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, et des Finances chargé du Budget, et ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, demandent au président de l'établissement public d'aménagement de la Défense, l'EPAD, de se porter acquéreur auprès de la SAEM-Tête-Défense de 13 étages situés dans la paroi Sud de l'Arche de La Défense, et des locaux en infrastructure et en superstructure de la colline Sud, espaces destinés au ministère de l'Équipement.

**8 septembre 1987.** Permis de construire accordé pour les bâtiments des collines Sud.

**17 décembre 1987.** L'EPAD acquiert de la SAEM treize étages dans la paroi Sud.

**Janvier 1989.** L'EPAD acquiert de la SAEM le plot I des collines Sud.

**Début 1989.** Une convention est passée entre le ministère de l'Équipement et la SAEM Tête-Défense, relative aux prestations supplémentaires ou modificatives rendues nécessaires dans la paroi Sud de l'Arche du fait de l'arrivée du ministère de l'Équipement.<sup>42</sup>

**29 Mai 1989.** Le ministère de l'Équipement et du logement rachète à des investisseurs privés 22 étages de la Paroi Sud de la Grande Arche : (UAP-VIE, GAN-VIE, GMF-VIE, les Mutuelles du Mans - vie, SCI des hauts de la Grande Arche).

**Juillet 1989.** Le ministère prépare le Sommet des pays les plus industrialisés<sup>43</sup>. Inauguration de la Grande Arche le 14 juillet.

**Septembre - octobre 1989.** Emménagement d'une partie des services d'administration centrale du ministère dans la paroi Sud de l'Arche.

**7 novembre 1989.** Réception formelle de l'ouvrage avec une prise d'effet rétroactif au 4 juillet 1989.

**2 janvier 1990.** Le ministère de l'Équipement acquiert les étages 23 et 24 de la Paroi Sud en échange de l'immeuble situé 2, rue Goethe à Paris 16ème, dont il est propriétaire.

**Fin janvier 1990.** Mise à disposition gratuite au profit du ministère de l'Équipement par l'EPAD, de 13 étages de la paroi Sud et du plot I des collines Sud.

**Mai 1990.** Les bâtiments d'acier et de granit noir, oeuvre de l'architecte Jean-Pierre BUFFI entourent en colline Sud et colline Nord la Grande Arche.

Emménagement des services sociaux du ministère dans le plot I des collines Sud de la Grande Arche.

**Octobre 1992.** Prise à bail de la tour Pascal B.

**1994.** L'EPAD, faisant face à de graves difficultés financières, veut revenir sur ses engagements de mai 1990 et propose au ministère de l'Équipement, soit de louer, soit d'acheter l'ensemble de ses surfaces. Mais cette proposition n'aboutit pas.

**Fin 1997.** Renégociation à la baisse, du loyer de la tour Pascal B

**12 mai 1999.** Le ministère de l'Équipement acquiert, auprès de l'EPAD, par voie de crédit-bail immobilier, 13 étages de la paroi Sud et le plot I des collines Sud.

**12 mai 2007.** Le ministère de l'Équipement est propriétaire de l'ensemble de la paroi Sud et du plot I des collines Sud.

## Bibliographie express

Tête Défense ; Paris La Défense.

Dossier de presse: La Grande Arche; Le Toit; SEM Tête-Défense, fév. 1989, ill.

La Grande Arche de La Défense.

François Chaslin, Virginie Picon-Lefèvre, Paris, Electra Moniteur, édition bilingue, juill. 1989; 218p., ill.

La Grande Arche.

Évènement média - SEM Tête-Défense, Paris, L'évènement média 1989; 108p., ill.

La Défense, histoire et histoires.

Patrick Demeyer, Paris-La Défense, EPAD, 72 p., ill., sept. 1971

La Grande Arche; Otto von Spreckelsen , Paul Andreu.

Texte : Jean Pierre Courtaud, Coll. *Un lieu / un architecte*, Les Éditions du Demi-Cercle, Paris déc. 1994; 68p., ill.

Le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer. dans l'Arche de la Tête Défense, MELTM / DAFAG / Mission Tête Défense, dépliant 8p., s.d.

Bienvenue... un cube ouvert, une fenêtre sur le monde.

Catherine Niclausse, DAFAG/Ministère de l'Équipement – ASCEE, 64 p., ill.; 1997.

Pour en revenir aux saint-simoniens

# Lectures contemporaines de Michel Chevalier :

*l'héritage sublime et daté des saint-simoniens et ses enseignements  
pour les historiens de la mobilité*

par **Mathieu Flonneau\***, maître de conférences en histoire contemporaine - Université Paris I Panthéon-Sorbonne,  
chercheur au centre d'histoire sociale du XX<sup>e</sup> siècle

[mattaflo@aol.com](mailto:mattaflo@aol.com)

et **Vincent Guigueno**, IPC, Chercheur au LATTES-ENPC et École Française de Rome

[vincent.guigueno@m4x.org](mailto:vincent.guigueno@m4x.org)

Nos sociétés occidentales ne cessent de le proclamer dans un espace médiatique et publicitaire saturé tantôt de bonne, tantôt de mauvaise conscience : en plus d'être en permanence connectées, elles seraient devenues mobiles, voire hyper-mobiles. Ce rêve, dont le prolongement asymptotique touche pour l'homme à l'acquisition du don d'ubiquité, est antique. Sa consistance et sa crédibilité ont toutefois évolué considérablement il y a deux siècles sous l'effet de l'industrialisation. Plus que tout autres, les saint-simoniens en ont été les porteurs et les interprètes.

De cet espoir d'une société mobile, cohérente et légitime, que reste-t-il au présent ? Et de son interprétation actualisée, que peuvent retirer les chercheurs en histoire de la mobilité ? Telle est l'interrogation à laquelle veulent répondre ces lignes rédigées en écho de l'exposition très remarquable consacrée à Paris il y a quelques mois à Saint-Simon<sup>1</sup> et à ses disciples.

## Être mobile : participer vertueusement d'une religion nouvelle

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les disciples de Saint-Simon ont avec grand style, les premiers, tiré les conséquences logiques des avancées technologiques qui rendaient alors l'utopie envisageable<sup>2</sup>. Pionniers et praticiens des nouveaux moyens de transports bénéficiant d'abord des révolutions de la vapeur, ils ont livré une interprétation cohérente d'une société ayant réalisé sa « révolution industrielle ».

Comparable, à cette époque, à une entrée en religion, l'entrée en mobilité fut à l'origine perçue d'une part comme positive en elle-même et, d'autre part, comme le meilleur vecteur de la démocratisation inéluctable des sociétés occidentales. Penseurs d'une authentique « religion industrielle »<sup>3</sup>, c'est-à-dire du lien entre les gens à l'âge industriel, ils n'ont pas diabolisé la technique.

\* M. Flonneau et V. Guigueno ont organisé à Paris en 2006 la quatrième conférence internationale de l'association T2M

<sup>1</sup> Le siècle des saint-simoniens, du Nouveau christianisme au canal de Suez, Paris, BNF, 2006, 190 p.

<sup>2</sup> Antoine Picon, Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie, Paris, Belin, 2002.

<sup>3</sup> Pierre Musso, La religion du monde industriel. Analyse de la pensée de Saint-Simon, Paris, L'Aube, 2006, 342 p.





### Portrait de Michel Chevalier (1806-1879)

Major de Polytechnique, ingénieur des Mines, c'est le chef de file incontesté des « technocrates » au sein du mouvement des saint-simoniens. Editeur du journal saint-simonien *le Globe*, il sera l'un des accusés au procès intenté contre le mouvement en 1832. Amnistié au bout de quelques mois durant lesquels il rompt avec le Père Enfantin, il est promptement « récupéré » par le pouvoir, et bien qu'il soit l'auteur de la proposition du fameux « Système de la Méditerranée », c'est vers l'Amérique qu'il se tourne, plutôt que vers l'Orient, pour y étudier notamment les réseaux de communication (Etats-Unis, Mexique). De retour en France, il va mener de pair une brillante carrière intellectuelle et une carrière politique qui ne le sera pas moins, d'abord sous la Monarchie de Juillet (conseiller d'État, titulaire de la chaire d'économie politique au Collège de France, député de l'Aveyron), puis sous le Second Empire auquel il se rallie d'emblée : il sera sans interruption l'influent conseiller économique de Napoléon III, et sénateur à partir de 1860. Ardent défenseur du libéralisme (il sera l'un des principaux artisans français du traité de libre-échange de 1860 avec le Royaume-Uni), il se fera le promoteur infatigable, en bon saint-simonien, du développement des réseaux de communication matériels ou immatériels. Pierre Musso, voit même en lui un précurseur des idéologies modernes de la communication. Cependant il semble que le développement des réseaux soit devenu très tôt une fin plutôt qu'un moyen d'action : matériels ou immatériels, ces réseaux rapprochent bien les hommes, mais ils ne suppriment pas les inégalités entre eux...

Encyclopédie Wikipédia. Auteur inconnu. Sans doute après 1860.

Bien au contraire, l'enjeu était pour eux d'en faire le moyen d'une « politique nouvelle »<sup>4</sup>. En cela, leur confiance dans l'usage libéral de la technique était totale et leurs conclusions complémentaires de celles d'un Alexis de Tocqueville visitant les États-Unis d'Amérique pour y enquêter sur le système pénitentiaire. Remarquons que l'intérêt porté au génie que fut l'auteur, traditionnellement valorisé par l'histoire politique, de *De la démocratie en Amérique* a laissé dans l'ombre les travaux à peine postérieurs d'un Michel Chevalier.

Au-delà de son analyse des seules forces sociales américaines, réfléchissant sur les « moyens d'accroître la prospérité publique » et « l'intérêt qu'il y a à multiplier la facilité de communication entre les hommes », Alexis de Tocqueville avait déjà constaté que « les routes, les canaux et la poste prennent une part prodigieuse dans la prospérité de l'Union »<sup>5</sup>. D'une semblable pertinence, la lettre XXI sur l'Amérique du Nord de Michel Chevalier consacrée aux bateaux à vapeur de l'Ouest nord-américain – dont nous livrons à la suite de ces lignes un extrait significatif – a rendu probablement mieux que nul autre texte sensible, cette lecture inédite de la modernité conjuguant les avancées techniques et leurs conséquences attendues en termes de progrès politiques et moraux.

Dans ce contexte de décloisonnement de la réflexion, l'interprétation de l'impact de l'usage des chemins de fer sous la plume du même auteur peut sembler également particulièrement opératoire :

« Les chemins de fer n'ont été observés jusqu'ici que du point de vue industriel abstrait. Ceux qui les ont étudiés étant des ingénieurs et ne prétendant pas à être autre chose, ont négligé la question politique et morale pour se renfermer dans la question technique. [...] Aux yeux des hommes qui ont la foi que l'humanité marche vers l'association universelle, et qui se vouent à l'y conduire, les chemins de fer apparaissent

sous un tout autre jour. Les chemins de fer le long desquels les hommes et les produits peuvent se mouvoir avec une vitesse qu'il y a vingt ans l'on aurait jugée fabuleuse, multiplieront singulièrement les rapports des peuples et des cités. Dans l'ordre matériel le chemin de fer est le symbole le plus parfait de l'association universelle. Les chemins de fer changeront les conditions de l'existence humaine. [...] L'introduction, sur une grande échelle, des chemins de fer sur les continents, et des bateaux à vapeur sur les mers, sera une révolution non seulement industrielle, mais politique »<sup>6</sup>.

## Nouvelles lectures de la mobilité : le rôle des historiens et les leçons saint-simoniennes

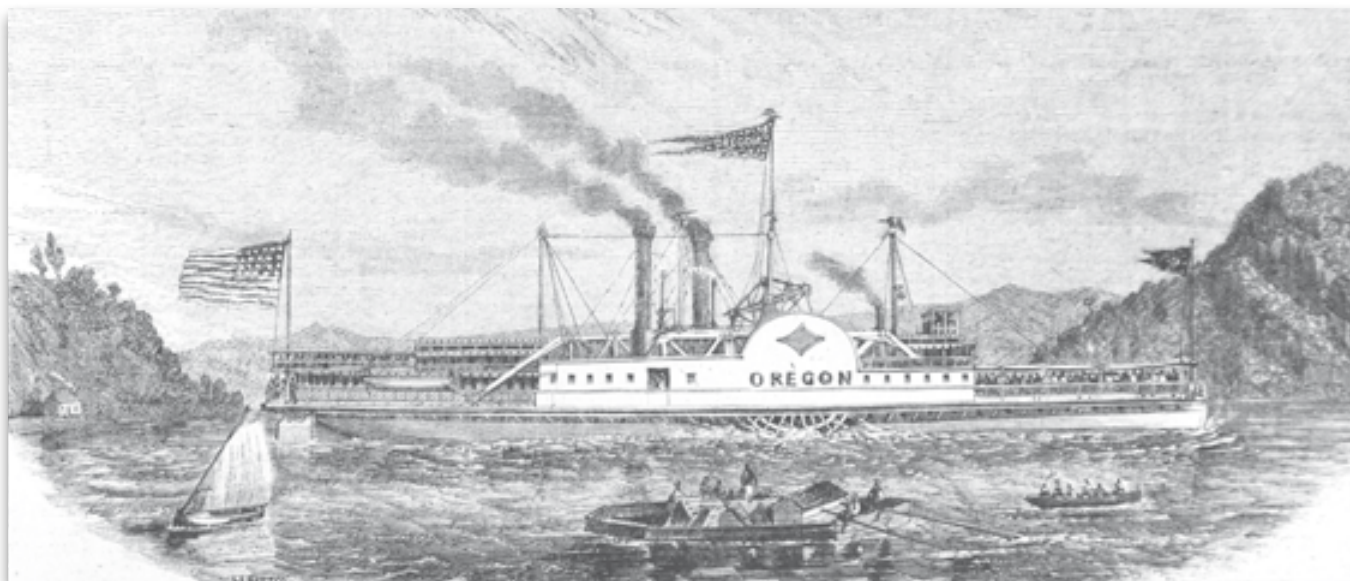
Premiers penseurs des échanges d'un âge mondialisé, les saint-simoniens en furent également les premiers facilitateurs. Chez ces esprits certes nourris d'une apesanteur utopique audacieuse, mais par ailleurs très concrets, ont germé les projets les plus spectaculaires d'amélioration des moyens de circulation et de communication.

Les expositions universelles récurrentes au cours du second XIX<sup>e</sup> siècle ont témoigné de leur inventivité et de leur pouvoir. Inauguré en 1869, le Canal de Suez fut, à certains égards, la réalisation la plus spectaculaire de ce dessein planétaire intelligent qui articulait et raisonnait la mondialisation en partageant ses fruits pour le bonheur de l'humanité. Un fond spirituel sous-tendait donc cette « modernisation », et un sens historique généreux, convaincu de la fraternité à venir de la grande famille humaine, portait ces espoirs de mise en relation universelle.

<sup>4</sup> Dans un corpus d'œuvre évidemment non exhaustif mais emblématique, nous souhaiterions attirer en particulier l'attention, outre sur *Les Lettres sur l'Amérique du Nord*, sur deux autres textes de Michel Chevalier, *Politique industrielle, Système de la Méditerranée, 1832, articles extraits du Globe notamment 12 février 1832 ; Système de la Méditerranée. Politique nouvelle, et Chemins de fer extrait du Dictionnaire de l'économie politique, 1852, § 1 : « Des causes physiques auxquelles les chemins de fer doivent leurs avantages, et aperçu général sur ces avantages ».*

<sup>5</sup> Notes rédigées en 1831, Alexis de Tocqueville, *Voyage en Amérique, cahier 2, Paris, Gallimard, p. 288, édition de la Pléiade, tome I, 1991.*

<sup>6</sup> Michel Chevalier, *Politique industrielle, Système de la Méditerranée, 1832, articles extraits du Globe notamment 12 février 1832, « Système de la Méditerranée. Politique nouvelle ».*



Grand steambot américain (« L'illustration » du 10 juin 1846) ; in *Histoire de la Marine*, op. cit. p. 333 ; MEDAD, fonds anciens du CRDAJ, phot. B. Suard

Ces textes séminaux de Michel Chevalier croisent les problématiques les plus contemporaines d'une historiographie renouvelée de la mobilité. Confrontés au futur problématique des sociétés mobiles et aux problématiques futures de ces mêmes sociétés, les historiens de la mobilité visent à penser, en arpentant la longue durée, globalement et politiquement, ce concept.

On le constate, l'argument contemporain relatif à la vertu de l'hypermobilité, volontiers teinté d'un sentiment de supériorité présentiste, touche désormais des limites qui ressortent essentiellement de deux dimensions différentes : l'une tient au caractère non durable de cette faculté à la mobilité très développée théoriquement mise à la portée de tous ; l'autre tient à la sélection sociale qui, de fait, tend à réserver ce type d'opportunité à quelques uns. Dans les faits, la démocratisation a donc pris fin.

Au moment où, dans l'espace politique, la « décroissance » semble à certains une urgence<sup>7</sup>, il conviendrait plus que jamais de se

remémorer les leçons saint-simoniennes sous peine que ce nouveau paradigme explicatif du fonctionnement des sociétés ne se révèle n'être qu'une tentation d'abdication dont, paradoxalement les plus faibles seraient victimes. Le développement dit « durable » doit donc être pensé dans une perspective de croissance formulée conformément à une équation inédite, sans quoi notre « modernité » ne sera que très en retrait de l'idéal saint-simonien dont, en terme social, la péremption est impossible.



1. Michel Chevalier,  
***Lettres sur l'Amérique du Nord***,  
Paris, Charles Gosselin et Cie, 1837. Lettre XXI :  
*Les bateaux à vapeur de l'Ouest*.  
Nouvelle Orléans, 8 janvier 1835.

*Un des points par lesquels nos sociétés modernes diffèrent le plus des sociétés antiques, est sans contredit la facilité des voyages. [...]*

*Améliorer les communications, c'est donc travailler à la liberté réelle, positive et pratique ; c'est faire participer tous les membres de la famille humaine à la faculté de parcourir et d'exploiter*

<sup>7</sup> Cf. Entropia, *Revue d'étude théorique et politique de la décroissance*, n° 1, automne 2006.

le globe qui lui a été donné en patrimoine ; c'est étendre les franchises du plus grand nombre autant et aussi bien qu'il est possible de le faire par des lois d'élection. Je dirai plus, c'est faire de l'égalité et de la démocratie. Des moyens de transport perfectionnés ont pour effet de réduire les distances non seulement d'un point à un autre, mais encore d'une classe à une autre classe.

Là où le riche et le puissant ne voyagent qu'avec une pompeuse escorte, tandis que le pauvre, qui va de son village au village voisin, se traîne solitairement au milieu de la boue, des sables, des rochers et des broussailles, le mot d'égalité est un mensonge ; l'aristocratie y crève les yeux. Dans l'Inde et en Chine, dans les pays mahométans, dans l'Espagne à demi arabe et dans son Amérique, peu importe que le pays s'appelle république, empire ou monarchie tempérée.

Le cultivateur ou l'ouvrier ne peut y être tenté de se croire l'égal du guerrier, du brahmine, du mandarin, du pacha ou du noble dont le cortège l'éclabousse ou le renverse.

Malgré lui, le voyant venir, il s'arrête saisi

d'une crainte respectueuse, et s'incline servilement à son passage. Au contraire, dans la Grande-Bretagne, en dépit des privilèges magnifiques et de l'opulence des lords, le mécanicien et le laboureur qui peuvent aller au bureau prendre leur ticket pour voyager en chemin de fer, pourvu qu'ils aient quelques schillings dans leur poche, et qui ont le droit, en payant, d'être assis dans la même voiture, sur la même banquette, côte à côte avec le baronnet ou le duc et pair, sentent la dignité d'homme, et comprennent, à toucher du doigt, qu'entre la noblesse et eux il n'existe pas d'abîme infranchissable.

Par ce motif, on me fera difficilement croire aux projets tyranniques d'un gouvernement qui se vouerait avec ardeur à percer son territoire et à diminuer les frais et la durée des transports. N'est-il pas vrai que le long des chemins, des canaux et des fleuves, les idées circulent en même temps que les marchandises, et que tout commis-voyageur est plus ou moins missionnaire ? Les hommes dominés par les convictions rétrogrades le savent bien.

Ils n'ont garde, ceux-là, de favoriser les entre-



Type de locomotive américaine : la machine de W. Masson pour le Baltimore & Ohio Railroad en 1856 (document du Baltimore & Ohio Railroad) ; in *Les chemins de Fer*, coll. Grands ouvrages de l'illustration ; Paris, l'illustration, 1942, p. 121 ; MEDAD, fonds anciens du CRDAJ, phot. B. Suard



Pose du rivet d'or et première jonction de l'Atlantique au Pacifique par la voie ferrée à Promontory (Utah), le 10 mai 1869 (document de l'Union Pacific Railroad). *in Les chemins de fer*, op. cit. p.119 ; MEDAD, fonds anciens du CRDA; phot. B.Suard

prises de communication : ils redoutent un ingénieur des ponts-et-chaussées presque à l'égal d'un éditeur de Voltaire. Comme il est incontestable que l'un des premiers chemins de fer d'Europe a été établi dans les provinces autrichiennes ; comme l'administration impériale a ouvert de belles chaussées d'un bout à l'autre de ses possessions, et qu'elle encourage les bateaux à vapeur du Danube, j'ose en conclure que M. de Metternich vaut mieux que la réputation qu'on lui a faite sur la rive gauche du Rhin. [...]

Il y a un pays où un simple perfectionnement des moyens de transports par eau a opéré une révolution qui se poursuit encore, et dont les conséquences sur le balancement des pouvoirs dans le Nouveau-Monde sont réellement incalculables. C'est la grande vallée du Mississipi, qui avait été conquise sur les Peaux-Rouges et les bêtes fauves avant les travaux de Fulton, mais qui, sans cet homme de génie, ne se fût jamais couverte d'États riches et peuplés. [...]

Voilà donc où en est déjà l'Ouest. Quand on pense que l'instrument visible de ce progrès n'est autre que le bateau à vapeur, on conçoit qu'il y ait des hommes pour qui toute la politique soit comprise dans les améliorations matérielles et dans les intérêts qu'elles enfantent.

2. Michel Chevalier,  
**Chemins de fer**

extrait du Dictionnaire de l'économie  
politique, 1852. § 1.

Des causes physiques auxquelles les chemins de fer doivent leurs avantages, et aperçu général sur ces avantages.

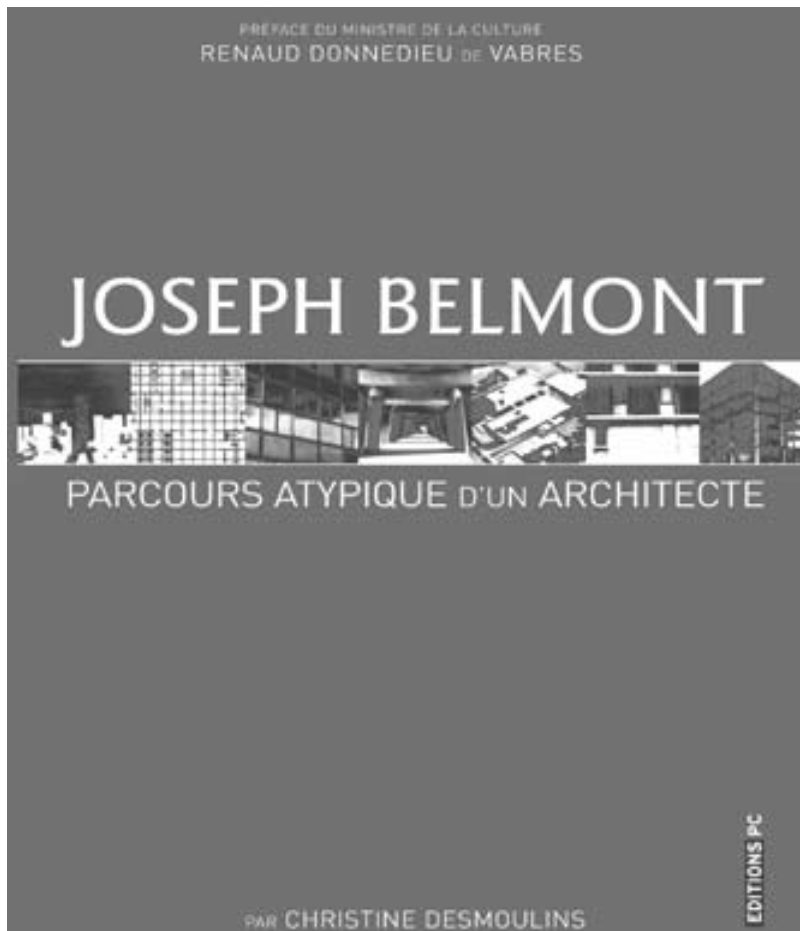
Ils peuvent se résumer en ces mots : les chemins de fer tendent à égaliser la condition des hommes dans chaque état, et ils poussent à l'union des nations, à l'unité de civilisation. [...] Les Anglais et les Américains ont un adage qui, à mon gré, est une des preuves de leur avancement : Le temps est de l'argent, disent les premiers ; C'est l'étoffe dont la vie est faite, disent les autres. Par les chemins de fer, cette pensée salutaire tend à se graver dans l'esprit et

la conduite des hommes, et on est fondé à dire qu'ils allongent la vie. N'est-ce pas l'allonger en effet que de supprimer la majeure partie des pertes de temps que nos pères étaient obligés de subir dans toutes les transactions qui impliquent un déplacement des hommes ou des choses ? Celui-là vit plus longtemps, qui, dans le même nombre de révolutions de la planète autour du soleil, accomplit plus de choses, passe par un plus grand nombre de sensations et d'idées. Un philosophe moderne a dit : L'âge d'or qu'une aveugle tradition avait mis dans le passé est devant nous. Si l'on admet que la longueur de l'existence soit l'un des caractères de l'âge d'or, les chemins de fer justifient cet aperçu profond. Par eux, le commun des hommes atteindra une existence effectivement aussi longue que les 900 ans de Mathusalem. Ils n'étendent pas moins la vie dans l'espace que dans le temps. ★

# Joseph Belmont : parcours atypique d'un architecte<sup>1</sup>

de Christine Desmoulins

par **Brigitte Druenne-Prissette**, chargée de mission au secrétariat du comité d'histoire  
[brigitte.druenne-prissette@equipement.gouv.fr](mailto:brigitte.druenne-prissette@equipement.gouv.fr)



Le 15 février dernier, Joseph Belmont intervenait dans une des tables rondes de la journée d'étude consacrée à l'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie et expliquait pourquoi il avait choisi, en 1978, de mettre fin à sa carrière d'architecte libéral pour rejoindre la haute fonction publique. Quelques jours auparavant était présenté l'ouvrage, le récit à deux voix, que lui consacre Christine Desmoulins, journaliste et critique d'architecture, aux Editions PC.

Ce double récit complété des témoignages d'architectes et de hauts fonctionnaires qui ont accompagné sa carrière, nous fait cheminer dans plus d'un demi-siècle de politique et de production architecturales françaises.

<sup>1</sup> Editions PC, nov. 2006

Trois époques contrastées marquent la carrière de Joseph Belmont.

★ Diplômé en 1952 il exerce son activité d'architecte libéral jusqu'en 1978.

Jean Prouvé (dans son atelier de Nancy) et Michel Ecochard (au service d'urbanisme du protectorat au Maroc) auprès desquels le jeune architecte fait ses premières armes, auront une influence déterminante sur sa création.

Très vite il a fait siennes les leçons du « mouvement moderne » dont il restera un ardent défenseur. La découverte de l'architecture traditionnelle vernaculaire japonaise à l'occasion de la construction de l'ambassade de France à Tokyo dès 1954, sera une autre source essentielle d'enrichissement et d'inspiration.

L'ouvrage nous présente de nombreuses réalisations, en France et à l'étranger, qui témoignent de ces filiations : le siège des AGF, face à l'Opéra comique, et le centre culturel international, à Paris et aussi plusieurs ambassades, quelques églises qui restent particulièrement chères à leur concepteur. Joseph Belmont et Christine Desmoulins dialoguent et nous proposent leurs deux regards sur ces réalisations, rappelant le contexte de leur conception et la philosophie qui a guidé chacune d'elles. Les travaux réalisés avec Jean Prouvé retiennent particulièrement l'attention parce que cette collaboration s'est toujours poursuivie, de la conception de collèges et de lycées industrialisés – l'ampleur du retard l'imposait – jusqu'à un concours lancé en 1971 par le ministère de l'Éducation nationale pour son installation à la Défense, concours gagné sans que la réalisation en soit décidée. Une brèche dans l'enthousiasme de construire qui conduira Joseph Belmont vers une deuxième étape de sa carrière.

★ Car c'est en 1978 qu'il fait le grand saut. Ironie de l'histoire, le tenant du « mouvement moderne » est nommé directeur de l'Architecture, par Valéry Giscard d'Estaing, ardent défenseur du Post-modernisme.

L'enseignement de l'architecture, auquel il s'était fortement impliqué depuis 1962 -et pendant les événements de 1968 qui avaient précédé une première grande réforme- est à nouveau en crise. La création architecturale doit trouver un nouveau souffle. Pour diriger la nouvelle direction de l'Architecture qui vient de rejoindre le ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, Michel d'Ornano souhaite un architecte, la candidature de Joseph Belmont fait très vite consensus. Politique des concours, création des albums de la jeune architecture, naissance de l'Institut français d'architecture, réforme de l'enseignement, mise en place effective des CAUE, de la MIQCP, campagne des 1000 jours pour l'architecture... autant de projets que Joseph Belmont a conduit avec Claude Robert et une équipe dynamisée.

★ À la fin de l'année 1981 la troisième étape de sa carrière s'ouvre. Conservateur du domaine de Saint-Cloud il retrouve son « métier » d'architecte en redevenant architecte des bâtiments civils et palais nationaux. Mais c'est au service de la création architecturale, de l'aménagement urbain et de la protection du patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle, dont il est l'inspirateur, qu'il s'attache dorénavant. Président de l'établissement public de la Défense il organise le concours de la Grande Arche. Conseil d'Emile Biasini, Secrétaire d'État aux Grands Travaux, il préside ou participe à de nombreux concours. Il soutient et accompagne toute la nouvelle génération d'architectes, aujourd'hui mondialement reconnue. Certains d'entre eux, comme Dominique Perrault, en revendiquent à leur tour la filiation. Et la préservation du patrimoine architectural des années 60, dont le CNIT est un des exemples, retient toujours toute son attention.

Si quelques lacunes peuvent apparaître sur la politique de l'enseignement de l'architecture, l'aventure à la tête de la direction de l'Architecture ou le rôle et les missions des architectes des bâtiments civils et palais nationaux et leur accès



à la commande publique, elles incitent plutôt le lecteur à se plonger dans les différents ouvrages de Joseph Belmont pour prendre toute la mesure de ce « parcours atypique d'un architecte ».

« Joseph Belmont est la mémoire vivante de la vie architecturale de la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle. Créateur, professeur, décideur, au cœur des réalisations contemporaines comme des politiques publiques, il a inspiré des générations d'architectes et d'administrateurs ». C'est ainsi que le ministre de la Culture ouvre la préface ce livre en mettant l'accent sur sa « personnalité lumineuse ».

C'est aussi la grande qualité de l'homme et le témoignage de l'affectueuse admiration de ceux qui ont accompagné son parcours que l'on retient en refermant cet ouvrage. ★



Joseph Belmont lors du concours pour la Tête-Défense en 1983 Extrait de l'ouvrage *Joseph Belmont : parcours atypique d'un architecte*, Éditions PC

# Courrier des lecteurs



Ced. H. Lebar. Photo publiée dans *Le Luthier roman*, 1998-2, revue trimestrielle du Cercle d'histoire et d'archéologie du pays de Genappe, Belgique.

## Claude Bozon

IGPC (e.r.) ; Préfet honoraire



Le 11 septembre 2007

*J'ai lu avec grand intérêt les deux premiers numéros du comité d'histoire.*

*Cessant mes dernières activités professionnelles, je serais éventuellement disponible pour apporter mon témoignage sur l'action que j'ai menée de 1966 à 1975 au SAEI (service des affaires économiques et internationales) création originale des années 1960, reconnu comme un élément de « l'administration prospective » aux côtés de la DATAR, du Plan, de la DGRST et de la DP au ministère des finances.*

*Adjoint puis successeur de Michel Rousselot en 1968, j'ai pu créer une mission de la recherche, développer une commission de l'informatique et enfin lancer au ministère l'opération RCB avec la première « opération pilote d'introduction des méthodes modernes de gestion ».*

*Je souhaiterais savoir si d'autres camarades seraient intéressés à travailler sur ce thème qui à ma connaissance n'a pas encore été traité par le comité d'histoire.*

## Robert Chelle

Secrétaire général du comité d'histoire de l'ENA



Paris, le 2 juillet 2007

*J'ai été très sensible à l'envoi du numéro 2 de la revue « pour mémoire » publiée par votre comité d'histoire.*

*J'ai été très intéressé par les articles dont la diversité permet à des lecteurs, même étrangers à votre département ministériel, d'y prendre intérêt ; tel a été mon cas.*

*Je vous prie d'agréer, avec tous mes remerciements et toutes mes félicitations l'expression de mes sentiments les plus distingués.*

## Colette Galmiche

Ancienne chargée d'études au CDU (e.r.)



Le 21 mai 2007

*Je me permets de vous signaler des « petites erreurs » parues dans les deux premiers numéros de « Pour mémoire » :*

*-dans le numéro 1,*

*« À la bibliothèque du comité d'histoire sur le thème des villes nouvelles », pages 69 et 70, lire Lion Murard (et non Lionel Murard).*

*-dans le numéro 2,*

*« Tableau synoptique, colonne documents et rapports significatifs », page 42, le rapport de Hubert Dubedout « Ensemble refaire la Ville », paru à la Documentation française, est de novembre 1983 et non de novembre 1981 ; page 43 dans la même colonne, le rapport de Jean-Pierre Sueur « Demain la Ville » est de 1998, (et non de 1988).*

## André Pages

IGPC (e.r.)



Le 21 mai 2007

Revue « Pour Mémoire » n°2

J'ai parcouru cet ouvrage avec grand intérêt, et je comprends aisément la ferveur avec laquelle le n° 1 de la revue a été accueilli.

J'y ai relevé d'utiles indications sur l'évolution, au cours des âges, des titulaires de notre ministère après la fusion Équipement/Construction. Et la récente mise sur pied du cabinet Fillon laisse tout son intérêt à la question.

J'ai fort apprécié les rappels consacrés à Saint Simon et à ses disciples, tant sur le plan social (égards dus aux ouvriers et aux femmes), qu'économique (équipement des territoires, banques et affaires...)

Nous y trouvons, deux siècles à l'avance, l'amorce de notre économie moderne.

À une époque où la colonisation est souvent perçue comme appelant repentance et « excuses aux peuples asservis », j'ai été heureux de trouver mention de nos services outre-mer, mention des personnels qui s'y sont consacrés, et de leurs liens conservés avec la métropole.

Peut-être certains des futurs numéros de « Pour mémoire » s'attacheront -ils au détail des aménagements ainsi réalisés dans certains pays et territoires.

## Jean Simon Perez

Représentant territorial du Pays de Caux sud – Vallée de Seine - TR / DDE 76



Le mercredi 27 juin 2007

Bonjour,

Je viens de prendre connaissance de cette revue « pour mémoire » en cherchant des éléments dus aux évolutions du ministère (réforme de l'urbanisme par exemple).

- En premier lieu, le titre me parle : pour mémoire ! (tout un programme)

- À la lecture du sommaire des deux premiers numéros, je constate que vous remontez au « premier ingénieur du roi ».

- Peut-être remonterez-vous jusqu'à Henry IV et Sully ? (ébauche de notre maison ?).

Merci de bien vouloir m'envoyer les exemplaires déjà parus et à venir.



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 un ministère correspondant au concept nouveau 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'études 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 a vu le jour, associant dans une synthèse dynamique et novatrice les traditions de l'écologie et du développement durable, celle de l'habitat et des transports, celles 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.*

# Le comité d'histoire du ministère

## ★ L'ORGANISATION DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ D'HISTOIRE

### ★ Secrétaire du comité d'histoire :

**Pierre CHANTEREAU**,  
ingénieur général des Ponts et Chaussées,  
secrétaire général du Conseil général  
des Ponts et Chaussées  
tél. 01 40 81 63 23  
fax. 01 40 81 23 24  
[pierre.chantereau@equipement.gouv.fr](mailto:pierre.chantereau@equipement.gouv.fr)

### ★ Secrétaire délégué du comité d'histoire :

**Alain BILLON**,  
inspecteur général de l'Équipement  
tél. 01 40 81 21 73  
[alain.billon@equipement.gouv.fr](mailto:alain.billon@equipement.gouv.fr)

### ★ Accueil, Assistance à la coordination et secrétariat :

**Amandine SINGIER**,  
secrétaire (intérim)  
tél. 01 40 81 36 75  
fax . 01 40 81 67 13  
[amandine.singier@equipement.gouv.fr](mailto:amandine.singier@equipement.gouv.fr)

### ★ Documentation :

**Françoise PORCHET**,  
chargée d'études documentaires  
tél. 01 40 81 36 83  
[francoise.porchet@equipement.gouv.fr](mailto:francoise.porchet@equipement.gouv.fr)

### ★ Secteur études-recherches :

**Brigitte DRUENNE-PRISSETTE (intérim)**,  
chargée de mission  
tél. 01 40 81 31 06  
[brigitte.druenne-prissette@equipement.gouv.fr](mailto:brigitte.druenne-prissette@equipement.gouv.fr)

### ★ Secteur animation-diffusion :

**Françoise SAPPIN**,  
chargée d'études  
tél. 01 40 81 26 35  
[francoise.sappin@equipement.gouv.fr](mailto:francoise.sappin@equipement.gouv.fr)

### Mission de recueil de témoignages oraux :

**Brigitte DRUENNE-PRISSETTE**,  
chargée de mission  
tél. 01 40 81 31 06  
[brigitte.druenne-prissette@equipement.gouv.fr](mailto:brigitte.druenne-prissette@equipement.gouv.fr)

## LE CONSEIL

### SCIENTIFIQUE

(juillet 2007)

#### **Bernard BARRAQUÉ**

Ingénieur civil des Mines, urbaniste, docteur en socio-économie urbaine, directeur de recherche au CNRS

#### **François CARON**

Docteur en histoire, professeur émérite à l'Université de Paris IV

#### **Viviane CLAUDE**

Architecte urbaniste, professeur à l'ENSA (Strasbourg)

#### **Florence CONTENAY**

Inspectrice générale de l'Équipement honoraire, membre du Comité d'histoire du ministère de la Culture

#### **Gabriel DUPUY**

Ingénieur, géographe, professeur à l'Université de Paris-I Panthéon - Sorbonne

#### **Philippe GENESTIER**

Architecte urbaniste en chef de l'État, directeur de recherche - RIVES (ENTPE)

#### **André GUILLERME**

Ingénieur professeur des Universités, directeur du Centre d'histoire des techniques - CNAM

#### **Bertrand LEMOINE**

Architecte, ingénieur, docteur en histoire HDR, directeur de l'école nationale d'architecture de Paris-la Villette

#### **Geneviève MASSARD-GUILBAUD**

Docteur en histoire, directrice d'études à l'EHESS

#### **Antoine PICON**

Architecte, ingénieur, docteur en histoire (EHESS) HDR, professeur à l'université de Harvard

#### **Anne QUERRIEN**

Sociologue, Urbaniste, MEDAD / DGUHC/PUCA rédactrice en chef des annales de la recherche urbaine

#### **Thibault TELLIER**

Docteur en histoire, maître de conférence 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 conférence à l'université de Saint-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 cultures professionnelles ;
- ★ la définition d'une politique du patrimoine du ministère.

## LES ACTIONS

- ★ Le soutien et l'accompagnement d'études ou 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 de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h.
- ★ Les sites disponibles :  
[http://www.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=27](http://www.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=27)  
<http://intra.comite-histoire.cgpc.i2/>
- ★ Le guide des sources  
Accessible sur l'internet et l'intranet, il 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 (en préparation)

*Vous souhaitez consulter le secrétariat du comité d'histoire ?*

*Vous pensez que votre témoignage peut éclairer l'histoire du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables et des ministères dont il est l'héritier ?*

*Vous avez connaissance d'archives, de documents divers, d'objets intéressants l'histoire de ces ministères ?*

## N'HÉSITEZ PAS

### À NOUS CONTACTER :

**Secrétariat du comité d'histoire  
Conseil général des Ponts et Chaussées**  
7ème section-Tour pascal B  
19ème étage - bureau 19.29  
92055 La Défense cedex  
tél : 01 40 81 36 75  
mèl : [comite.histoire@equipement.gouv.fr](mailto:comite.histoire@equipement.gouv.fr)

« pour mémoire »  
la revue du comité d'histoire

**rédaction** ★ Tour Pascal B 19.29  
92 055 La Défense Cedex  
**téléphone** : 01 40 81 36 75  
**télécopie** : 01 40 81 67 13  
**comite.histoire@equipement.gouv.fr**

**directeur de la publication** ★ Pierre Chantereau

**rédacteur en chef** ★ Alain Billon

**secrétariat général de rédaction,**  
**iconographie** ★ Françoise Sappin

**secrétariat** ★ Amandine Singier

**conception graphique** ★ Éric Louis  
**réalisation graphique** ★ Raphaëlle Vial  
et Alain Bitoune

**ISSN** ★ 1955-9550

**dépôt légal** ★ en cours

**impression** ★ **couverture** : Le Révérend  
**intérieur** : DGPA/DAJIL/PLMz/Repro

Denis Glasson et Michèle Théotiste ont l'un et l'autre quitté le secrétariat du comité d'histoire le mois d'octobre dernier, le premier pour prendre sa retraite, la seconde pour rejoindre le service de navigation de la Seine. Qu'ils soient l'un et l'autre remerciés pour tout ce qu'ils ont apportés au comité d'histoire durant ces années où ils y ont œuvré.

C'est sous le ministère de Michel Delebarre que l'Équipement s'installe dans la Grande Arche de La Défense, en septembre - octobre 1989. Le cliché le montre, en janvier 1991, ministre d'État, ministre de la Ville depuis quelques jours, présenter ses vœux aux directeurs, à la Grande Arche.

On reconnaît devant lui, Louis Besson, qui le remplace comme ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, et Georges Sarre, secrétaire d'État aux Transports routiers et fluviaux. MEDAD/SG/SIC - 1991. Phot. B Suard

