



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
ET DES RELATIONS
AVEC LES
COLLECTIVITÉS
TERRITORIALES

n° 20
PRINTEMPS - 2019

Pour COMITÉ D'HISTOIRE **mémoire**

REVUE DES MINISTÈRES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET DE LA
COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



n° 20

PRINTEMPS - 2019

Pour COMITÉ D'HISTOIRE **mémoire**

REVUE DES MINISTÈRES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET DE LA
COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Le patrimoine immobilier des Armées au service de l'aménagement et de l'environnement, tel est le thème principal du numéro 20 de la revue *Pour mémoire*. Ce thème avait été proposé au Comité d'histoire ministériel par Alain Monferrand, qui en fut le secrétaire délégué de 2008 à 2011.

Tout prédisposait Alain Monferrand à faire cette proposition : la thèse de géographie qu'il avait soutenu en 1972 sur le thème de la défense nationale et de l'aménagement du territoire et que Michel Debré préfaça, l'étude qui lui fut confiée par la DATAR pour évaluer l'impact des fermetures de garnison au cours de la période 1995-1997, son goût pour l'histoire et, enfin, ses fonctions actuelles de président de l'association Vauban.

C'est avec son concours que la suite des sept articles du présent numéro a été conçue pour évoquer comment l'évolution du patrimoine immobilier des Armées a non seulement favorisé la réalisation d'importantes opérations d'aménagement urbain mais a aussi contribué à la protection de la biodiversité et des paysages. Ce patrimoine comptait encore plus de 275 000 hectares dans les années 2000.

L'un des principaux apports de cette suite d'articles est de montrer que les problématiques liées au patrimoine militaire ne datent pas de 1996, l'année de la fin de l'armée de conscription, mais qu'elles ont toujours été présentes. Depuis Vauban au moins, les systèmes de défense ont dû s'adapter au fil du temps à l'organisation des armées et à la technologie des armes en général et à l'artillerie en particulier.

Dans l'article de tête, Alain Monferrand rappelle les jalons de la constitution du patrimoine immobilier des Armées. Remontant au XVI^e siècle au cours duquel furent construits les premiers casernements pour loger la « gente soldatesque », l'auteur détaille chaque étape, présentant par exemple la vague de construction des casernes sous la III^e République. À l'aide de cartes précises, il rappelle également l'emplacement des garnisons et des troupes à la veille des deux conflits mondiaux du XX^e siècle.

Cette histoire à grands traits est suivie de l'interview d'Alain Greletty Bosviel, qui fut le conseiller technique de Michel Debré, ministre de la Défense nationale de 1969 à 1973 et dont le nom est attaché à la création des camps de manœuvre adaptés aux armes nucléaires tactiques.

Membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), Dominique Michel témoigne, comme architecte-urbaniste, du travail effectué par la Mission de réalisation des actifs immobiliers (MRAI) créée au sein du ministère de la Défense en 1987 dans le but de céder et de reconverter les terrains ou les immeubles devenus inutiles pour les besoins des armées. En exposant l'exemple de la reconversion de la caserne Bonne à Grenoble, l'auteure met en lumière le nécessaire processus de négociation et d'élaboration avec les élus locaux.

L'article de Georges Debieesse, qui vient de quitter le CGEDD, s'articule en deux parties. À partir de la reprise d'un article publié en 1995 au sujet des biens immobiliers de la Marine dans le Var, qui comptaient de nombreux sites naturels, l'auteur porte un regard rétrospectif sur l'évolution de ces biens et des acquis environnementaux au cours de vingt-cinq dernières années.

Benjamin Grebot, directeur de l'agence d'urbanisme de Brest, montre comment le transfert récent des activités de la Marine a permis de réintégrer dans le tissu urbain du centre-ville des grands espaces réservés aux activités militaires le long de l'estuaire de la Penfeld, servant ainsi l'affirmation d'une ambition métropolitaine et autorisant la création d'aménagements de grande qualité, tels que le port du Château ou la reconversion des Ateliers des Capucins.

La perspective historique change avec Metz, cette place forte qui « défend l'État », selon le mot de Vauban. Comme l'explique Pierre Maurer, qui vient de présenter avec succès sa thèse, les relations entre l'histoire urbaine de la ville et le patrimoine militaire se nouaient dès la fin du XIX^e siècle, lorsque les remparts qui bloquaient l'extension de la cité furent détruits. Des opérations urbaines se sont succédées au cours de plusieurs décennies. Elles se prolongent jusqu'à aujourd'hui, avec notamment le projet du plateau Frescaty, une ancienne base aérienne sur l'avenir urbanistique de laquelle une réflexion approfondie est en cours.

Enfin, Christophe Lenormand, directeur adjoint du Conservatoire du littoral, expose comment de nombreux sites militaires en bord de mer – forts, batteries, citadelles... – ont été affectés au Conservatoire dans le cadre d'une convention avec le ministère de la Défense en faveur de la protection de l'environnement.

Le second thème abordé dans le présent numéro de la revue *Pour mémoire* traite de la notion de « nuisibles ». Cette notion, qui a fait l'objet d'une contestation souvent vive au cours de l'histoire, persiste encore aujourd'hui au sujet de nombreuses espèces sauvages. Aussi un collectif, regroupant l'Association pour l'histoire de la protection de la nature et de l'environnement, le Comité d'histoire ministériel, la Société nationale de protection de la nature, le Muséum national d'histoire naturelle, des laboratoires des universités de Nantes et de Caen Normandie, la Fondation François Sommer et les Archives nationales, avait-il conçu et organisé un colloque intitulé « Sales bêtes ! Mauvaises herbes ! Nuisible : une notion en débat », le 31 janvier et le 1^{er} février 2017.

Les actes de colloque ont été publiés aux Presses universitaires de Rennes en octobre 2018. En complément, une synthèse des interventions des chercheurs et des praticiens est présentée dans la revue *Pour mémoire* par Rémi Luglia, qui avait été la principale cheville ouvrière du projet, ce dont le félicite le Comité d'histoire.

La préparation du colloque se déroulait dans le contexte des débats parlementaires et du vote de la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. L'un des sujets abordés au Parlement concernait la notion et le maintien ou non du terme de « nuisibles ». Aussi le colloque s'était-il achevé sur une table ronde consacrée à cette actualité. La revue en retrace les débats.

Comme d'habitude, la rubrique « En perspective » traite de thèmes variés.

Louis Baldasseroni aborde l'histoire de la question du stationnement automobile à Lyon. S'appuyant sur un important travail de recherche dans les archives municipales, l'auteur montre comment les politiques de stationnement sont caractérisées par une tension entre les mesures réglementaires, de faible coût, rapides à mettre en œuvre mais peu efficaces, et les aménagements d'infrastructures, de plus en plus marquantes dans le paysage urbain et pour lesquelles la municipalité fait preuve d'une grande prudence.

Acteur des politiques de lutte contre les marées noires depuis une quarantaine d'années, Christophe Rousseau revient sur le développement d'une expertise française reconnue dans le monde entier au sein du Cedre, une structure originale créée en 1978 à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* pour intervenir en cas de pollution accidentelle en mer et dont la mission s'est étendue par la suite aux eaux intérieures.


Dans un bref article, Claude Bozon apporte un éclairage sur le rôle du Service des affaires économiques et internationales dans le développement de l'informatique au ministère de l'Équipement, complétant ainsi les témoignages recueillis dans le numéro 17 de la revue *Pour mémoire* consacré aux transformations numériques accompagnant la modernisation du ministère.

Enfin, en se fondant sur une analyse terminologique, le géographe Guy Burgel fait un parallèle entre les thèmes traités par la loi d'orientation foncière (LOF) de 1967 et le séminaire « Analyse et politiques de la ville » qu'il anime depuis quarante ans. Ce point de vue accompagne le colloque de novembre 2017 sur les cinquante ans de la LOF, dont les actes seront prochainement publiés par la revue.

À l'automne 2018, la ville de Blois a vécu quelques jours au rythme des Rendez-vous de l'histoire. Comme chaque année, le Comité d'histoire ministériel avait organisé une table ronde en partenariat avec le Réseau Universitaire de Chercheurs en Histoire Environnementale (RUCHE) et l'Association pour l'Histoire de la Protection de la Nature et de l'Environnement (AHPNE). Le thème général de ces Rendez-vous étant *La puissance des images*, nous avons proposé une table ronde ayant pour titre *Émotion, image et enjeux environnementaux*. La revue retranscrit les propos tenus lors de cette table ronde qui avait rencontré un franc succès auprès du public.

Dans la rubrique « Paroles de chercheur », Arnaud Passalacqua, maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris Diderot, membre du conseil scientifique du Comité d'histoire ministériel, revient sur ses années de formation d'ingénieur des ponts et sur sa thèse d'histoire consacrée au développement du réseau de bus parisien, ce qui l'avait conduit à s'interroger sur le partage de l'espace public. Puis le chercheur évoque le virage pris au début des années 2000 par les études de transport, qui se sont détournées des grands modes de transport (le chemin de fer, la route, l'avion...) et de l'offre spécifique dans chacun de ces domaines pour aborder de façon plus globale les enjeux de mobilité, notion qui recoupe la diversité des besoins, l'intermodalité, la production de systèmes de mobilité incorporant par exemple la révolution numérique... L'entretien se termine par l'éclairage apporté par l'histoire quant à des enjeux actuels tels que le conflit autour des voies sur berges à Paris.

Philippe Caron

Secrétaire du Comité d'histoire ministériel 

sommaire

Le patrimoine immobilier des Armées au service de l'aménagement et de l'environnement

- ❖ **Quelques rappels historiques sur la constitution du patrimoine immobilier du ministère des Armées, p. 10**
Alain Monferrand
- ❖ **Entretien avec Alain Grellety Bosviel, ancien conseiller technique de Michel Debré, ministre d'État, ministre de la Défense nationale (1969-1973), p. 22**
réalisé par **Alain Monferrand**
- ❖ **La MRAI - Trois décennies de cessions et de reconversions de sites militaires, p. 28**
Dominique Michel
- ❖ **Les enjeux fonciers et paysagers des biens immobiliers de la Marine nationale dans le Var, p. 35**
Georges Debiesse
- ❖ **L'avenir de la métropole brestoise s'écrit avec la Marine, p. 38**
Benjamin Grebot
- ❖ **L'exemple de Metz - La reconversion du patrimoine foncier des armées et les grandes opérations d'aménagement urbain, p. 46**
Pierre Maurer
- ❖ **Le partenariat entre le Conservatoire du littoral et le ministère de la Défense, p. 57**
Christophe Lenormand

« Nuisibles », une notion en débat

- ❖ **Vivre avec les « nuisibles » ?**, p. 62
Rémi Luglia

- ★ **Table ronde**

Autour de la notion de nuisibles dans la loi de 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, p. 70
Animée par **Jean-Jacques Fresko**
avec la participation de **Benoît Chevron, Geneviève Gaillard, François Moutou, Baptiste Morizot,**
et **Jean-Philippe Sible**

En perspective

- ❖ **« Rues-garages » et parkings souterrains : gérer le stationnement par des infrastructures à Lyon au XX^e siècle**, p. 90
Louis Baldasseroni
- ❖ **Cinquante ans de marées noires, quarante ans de Cedre**, p. 104
Christophe Rousseau
- ❖ **Le SAEI et l'informatique**, p. 112
Claude Bozon
- ❖ **Le séminaire Analyse et politique de la ville et la loi d'orientation foncière : une rencontre improbable**, p. 114
Guy Burgel

Rendez-vous de l'histoire de Blois 2018, « La puissance des images »

- ❖ **Table ronde : Émotions, images et enjeux environnementaux**, p. 126
Animée par **Charles-François Mathis**
avec la participation de **Raphaële Bertho, Sebastian Grevsmühl** et **Allain Bougrain-Dubourg**

Paroles de chercheur

- ❖ Entretien avec **Arnaud Passalacqua** réalisé par Samuel Ripoll, p. 144

Lectures

- ❖ **Mobiliser les énergies, mobiliser les territoires**, p. 158
Yvon Lebas, Michèle Mazo, Philippe Perret, Françoise Steinhart et **Bruno Thiberge**
- ❖ **Reconstruction, une question d'actualité**, p. 159
Hervé Dupont
- ❖ **Saga des baliseurs II**, p. 160
Association des Personnels de Signalisation maritime (APSM-PharBal)

Comité d'histoire

Le patrimoine immobilier des Armées au service de l'aménagement et de l'environnement

Quelques rappels historiques sur la constitution du patrimoine immobilier du ministère des Armées

Alain Monferrand, ancien secrétaire délégué du Comité d'histoire ministériel, Président de l'association Vauban

Le patrimoine immobilier du ministère des Armées se compose de biens de nature, de surface et d'aspect très divers. Ils ne sont pas la propriété du ministère des Armées mais ils font partie de l'ensemble des propriétés de l'État dont le ministère des Armées n'est qu'affectataire, comme dans le cas des ministères civils. Il peut s'agir de fortifications, de casernements, d'hôpitaux, de champs de tir et de manœuvres, mais aussi de grands camps d'entraînement, d'aérodromes, d'arsenaux et ateliers de fabrication, de dépôts de toutes sortes, de polygones d'essais, etc. Le présent article a pour objet de retracer les grandes étapes de la constitution de ce patrimoine et de son évolution au fil du temps.

Sous l'Ancien régime

Quand ils ne tenaient pas garnison dans les forteresses aux frontières, les régiments étaient casernés d'abord dans les châteaux et les domaines de leurs propriétaires et, pour l'essentiel, chez l'habitant, ce qui causait une sujétion très

mal supportée par les populations. Aussi, à partir du XVI^e siècle, les villes allaient-elles construire souvent à leurs frais des logements spécialisés pour les troupes, par exemple à Montpellier. En dehors des citadelles, les plus anciennes casernes datent de la fin du XVI^e siècle. On les trouve notamment dans les villes frontalières du nord et du midi. Certaines d'entre elles sont d'ailleurs d'origine espagnole (Perpignan, Cambrai, Lille, Valenciennes).

Afin d'éviter des exactions de toutes sortes, les ordonnances successives qui accompagnaient la création puis la croissance des effectifs de l'armée royale, à partir de Charles VII, prévoyaient de limiter le stationnement des troupes aux villes dans lesquelles un semblant d'ordre pouvait être maintenu. Pour les séjours de longue durée, on leur affectait un ou des quartiers dans les villes, d'où l'expression « tenir quartier ». On distinguait alors le logement en garnison de longue durée, en particulier pour les quartiers d'hiver, et le « gîte d'étapes », pour les troupes en déplacement.

À ce titre, pour éviter la promiscuité, les maladies et les conditions de confinement très insalubres du cantonnement des troupes, Vauban créa ce que l'on a appelé les premiers « portefeuilles de casernements ». Il s'agissait d'un ensemble de plans types pour le casernement de la troupe dans les villes fortifiées qu'il remaniait ou qu'il créait de toutes pièces. Ces plans types étaient conçus pour offrir aux troupes un hébergement dans des pièces vastes et chauffées, ce qui améliorerait considérablement les conditions de leur séjour, surtout en hiver. Ces plans types étaient systématiquement mis en œuvre dans les villes fortifiées mais également dans des villes de l'intérieur du pays, notamment pour des régiments de cavalerie qui, en raison de leur mobilité, pouvaient, à la différence des régiments d'infanterie, y tenir garnison.

À cette époque l'armement était léger. Sauf dans les ports, il n'existait que quelques fonderies de canons et poudreries. En revanche, le développement de la Marine sous Colbert entraînait la

création d'installations très importantes à Rochefort, Brest, et Toulon.

Aux frontières terrestres et maritimes, la mise en place par Vauban de la « ceinture de fer », notamment face à la frontière belge du « Pré Carré », provoquait la création ou la modernisation de quelque 160 enceintes urbaines, forts et citadelles, à la fin du règne de Louis XIV, au lieu d'une quarantaine au commencement du règne.

Très rapidement, la France en guerre allait développer son armée permanente. Les effectifs atteignaient déjà 200 000 hommes sous le règne de Louis XIV. Ils allaient rester à ce niveau durant le XVIII^e siècle. Cependant un effort notable de construction de casernes de cavalerie et d'infanterie était mené dans l'intérieur du pays et en région parisienne. Dans ce dernier cas, il s'agissait d'abriter les unités permanentes de la « Maison du Roy », jusqu'alors logées chez l'habitant (les Gardes du corps, les Mousquetaires, les Gardes Françaises, les Gardes Suisses). À cette époque, on comptait ainsi 70 casernements neufs.

En matière de fortifications, les successeurs de Vauban, d'Asfeld et Cormontaigne, se contentèrent d'achever la ceinture de fer (Briançon, Bitche, Metz, Brest, Toulon...).

Avec la Révolution, la conscription entraînait un fort accroissement des effectifs. En sus des casernements construits depuis un siècle dans les forteresses et les villes de l'intérieur, les troupes occupaient une centaine de cou-



Casernes de la période Vauban au fort Royal de Sainte-Marguerite (Cannes), vers 1700 © DR



Caserne des Gardes Suisses à Rueil-Malmaison, fin XVIII^e siècle © DR

vents devenus « biens nationaux ». On construisit peu de casernes sous l'Empire car l'essentiel de l'armée française stationnait à l'étranger, notamment en Allemagne, en Hollande, en Pologne et en Italie, où existaient de grands arse-

naux, des ports et des camps retranchés (qui existent encore).

De la Restauration à la Monarchie de Juillet et au Second Empire

L'armée était redevenue une armée de métier, comme sous l'Ancien régime. Sa relocalisation sur le territoire métropolitain, dans une période où il n'y avait essentiellement que des campagnes extérieures et coloniales, donna lieu à la construction d'une soixantaine de casernes et de quartiers de cavalerie dans les villes de l'intérieur et d'autant de grandes casernes « à l'épreuve des bombes » dans une cinquantaine de citadelles et de villes fortifiées.

Sur le littoral, on notait le fort développement des ports militaires. On assistait à l'achèvement de la grande digue de Cherbourg : commencée sous Louis XVI, elle fut complétée par la construction d'un arsenal et d'une ceinture de forts. Il y avait aussi l'extension considérable des ports militaires de Brest et de Toulon : eux aussi étaient entourés de nombreux forts et de batteries côtières. Sur les côtes elles-mêmes comme dans les îles, une centaine de réduits de batterie type 1846 étaient construits.

Les places frontières étaient renforcées, comme Metz et Grenoble. Dans les montagnes, d'immenses forts troglodytes étaient construits face aux cols frontaliers (le fort l'Écluse, le fort de Tournoux dans la vallée de l'Ubaye, dans les Alpes-de-Haute-Provence, le fort du Portalet dans la vallée d'Aspe).

Surtout, les deux plus grandes villes du pays, Paris et Lyon, se voyaient dotées



Réduit de batterie type 1846 (batterie de la Convention) © DR



Un fort de type Haxo (1845-1857) avec ses casernes à l'épreuve : le fort de Tournoux dans la vallée de l'Ubaye, face au col de Larche © DR

de grandes enceintes urbaines continues, doublées d'une ceinture de forts détachés. Ces ouvrages défensifs allaient, avec leurs servitudes, modeler

très fortement le développement urbain à l'extérieur de ces villes, dans leurs faubourgs et plus tard dans leurs banlieues. Ils constituaient aussi une réserve fon-

cière, sans laquelle, par exemple, à Paris, le boulevard périphérique n'aurait pas pu être construit.

La guerre franco-allemande de 1870-1871 se traduit par l'affrontement d'armées de plusieurs centaines de milliers d'hommes. Cela marquait un changement d'échelle. Le dernier quart du XIX^e siècle et la quinzaine d'années précédant la Première Guerre mondiale ont constitué, à cet égard, un tournant majeur par rapport aux siècles précédents. La généralisation de la conscription et du service militaire obligatoire avait engendré un vaste mouvement de construction de casernes qui ont marqué, pendant de nombreuses années, la trame urbaine, non seulement en France mais dans toute l'Europe continentale. Comme les principaux pays européens qui allaient devenir les belligérants de la Grande Guerre disposaient d'armées permanentes avoisinant ou dépassant largement le million de conscrits, ils se donnaient les moyens d'en mobiliser et d'en équiper cinq fois plus en temps de guerre.

La Troisième République

Avec une France amputée de l'Alsace et de la Moselle, la Troisième République devait faire face aux besoins nés de l'instruction militaire durant deux ans d'une armée de conscription de plus d'un million d'hommes, répartis en quelque 400 régiments d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie. Les anciennes casernes ne suffisaient plus pour loger de tels effectifs. Beaucoup d'entre elles n'étaient plus adaptées à ce nouveau dimensionnement des armées.



Entrée de la caserne Eblé à Angers (1875-1880) © DR

En France, à partir de 1874 et jusqu'en 1885, on assista à une première grande campagne de construction de casernes, de manutentions, de magasins et de dépôts. Cette campagne de construction touchait l'ensemble du territoire métropolitain, de façon uniforme. Des champs de tir et de manœuvre étaient créés à la périphérie des villes.

Toutes les préfectures et les sous-préfectures se dotaient de casernes construites selon des plans types spécifiques en fonction du type des unités qu'elles abritaient. Ces casernes, avec leurs grands bâtiments, pouvant accueillir un bataillon ou plusieurs escadrons et les écuries attenantes. Cette situation devenait caractéristique du centre des villes.

Certaines villes avaient les deux tiers de leur population masculine sous l'uniforme. Les plus grandes d'entre elles, qui étaient les chef-lieux des corps d'armée, comportaient des dizaines de

casernes et totalisaient, comme à Lyon, jusqu'à une dizaine de régiments d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie, sans compter les hôpitaux militaires, les subsistances, les manutentions et autres unités du train du génie et de l'intendance. À Paris, c'est une trentaine de régiments qui étaient stationnés, certains au complet, les autres avec seulement un ou deux bataillons de régiments dont la portion centrale tenait garnison dans des préfectures ou les sous-préfectures de la périphérie à une distance allant jusqu'à 100 km.

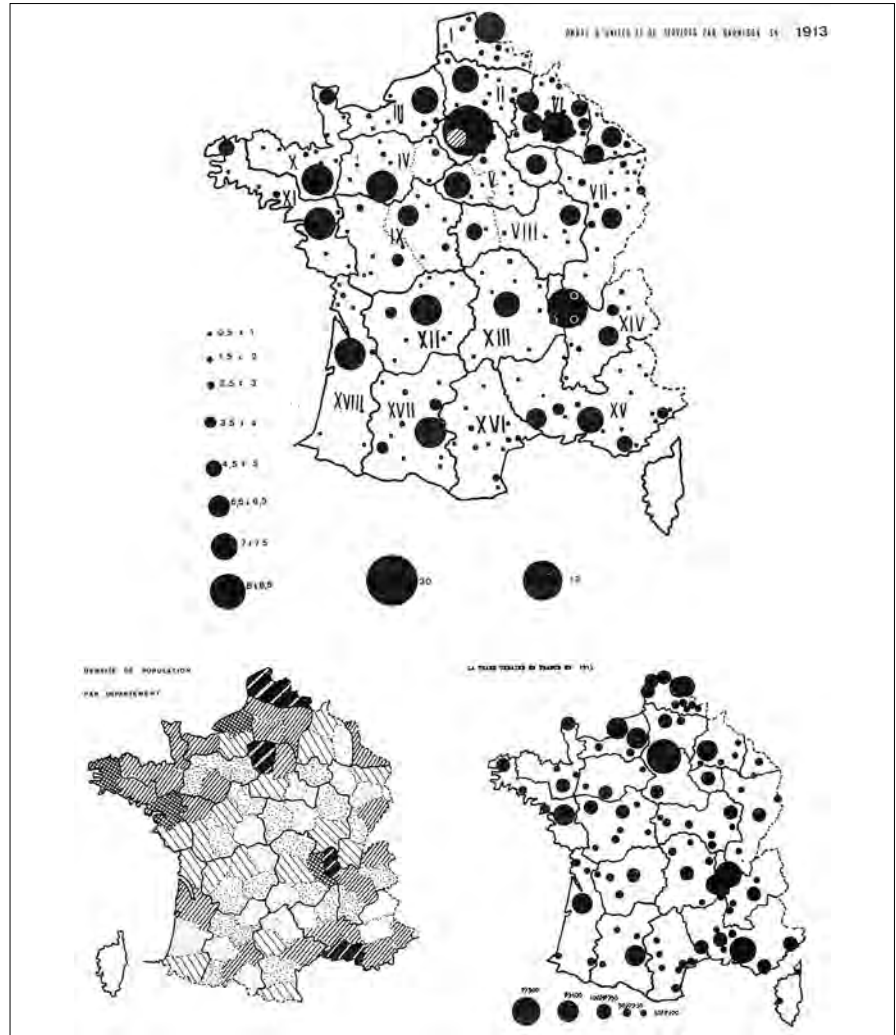
La carte n° 1 présente, au 1^{er} janvier 1913, les garnisons par taille. Elle montre bien le poids de la présence des militaires dans les deux principales villes françaises et, dans une moindre mesure, dans nos actuelles « métropoles régionales », qui comptaient en moyenne de 7 à 9 régiments. Quelques villes frontalières du Nord-Est étaient de véritables camps retranchés, comme à Verdun, Toul, Épinal et Belfort.

Le passage en 1913 à un service militaire de trois ans entraîna une nouvelle vague de construction de casernes en périphérie des villes, qui se poursuivit jusqu'à l'été 1914, pour accueillir ce surcroît de conscrits. Ceux-ci stationnaient principalement dans les garnisons de l'Est de la France.

Si l'on examine la carte n° 2 représentant la totalité des régiments au 1er janvier 1914, on voit nettement la concentration des unités d'infanterie (en jaune) et de cavalerie (en vert) de Belfort à Verdun, derrière les Ardennes et la « ligne bleue des Vosges », face à la frontière allemande et dans une moindre mesure face à la frontière belge. Les coups de feu mortels de l'attentat de Sarajevo n'avaient pas encore retenti mais visiblement, l'État-major avait anticipé le risque de guerre. On note également la concentration d'unités dans les deux « capitales », Paris et Lyon, avec sans doute, dans ce cas, des préoccupations de maintien de l'ordre.

Par ailleurs, la nouvelle frontière issue du traité de Francfort de 1871 avait secrété une nouvelle ligne de fortifications : les « rideaux Séré de Rivières » étaient composés de forts adaptés à la nouvelle artillerie rayée, qui s'échelonnaient tous les 6 km, reliant entre eux quatre camps retranchés : Belfort, Épinal, Toul et Verdun.

En août 1914, la masse des armées françaises attendait derrière cette ligne, qui comportait deux « trouées » : l'une de quelques dizaines de km à Charmes, dans les Vosges, l'autre au nord de



carte n° 1 : Les garnisons de l'Armée de terre en 1913 : en haut, répartition territoriale ; en bas à gauche, densité de population par département ; en bas à droite, trame urbaine (source : auteur)

Verdun, dite « trouée de Stenay », longue de plusieurs centaines de kilomètres, où seules quelques villes comme Lille, Maubeuge, Reims et Soissons disposaient de fortifications modernes. C'est par cette trouée qu'en août 1914 se pré-

cipitèrent les trois armées de l'aile marchante allemande, après avoir violé les neutralités belge et luxembourgeoise.

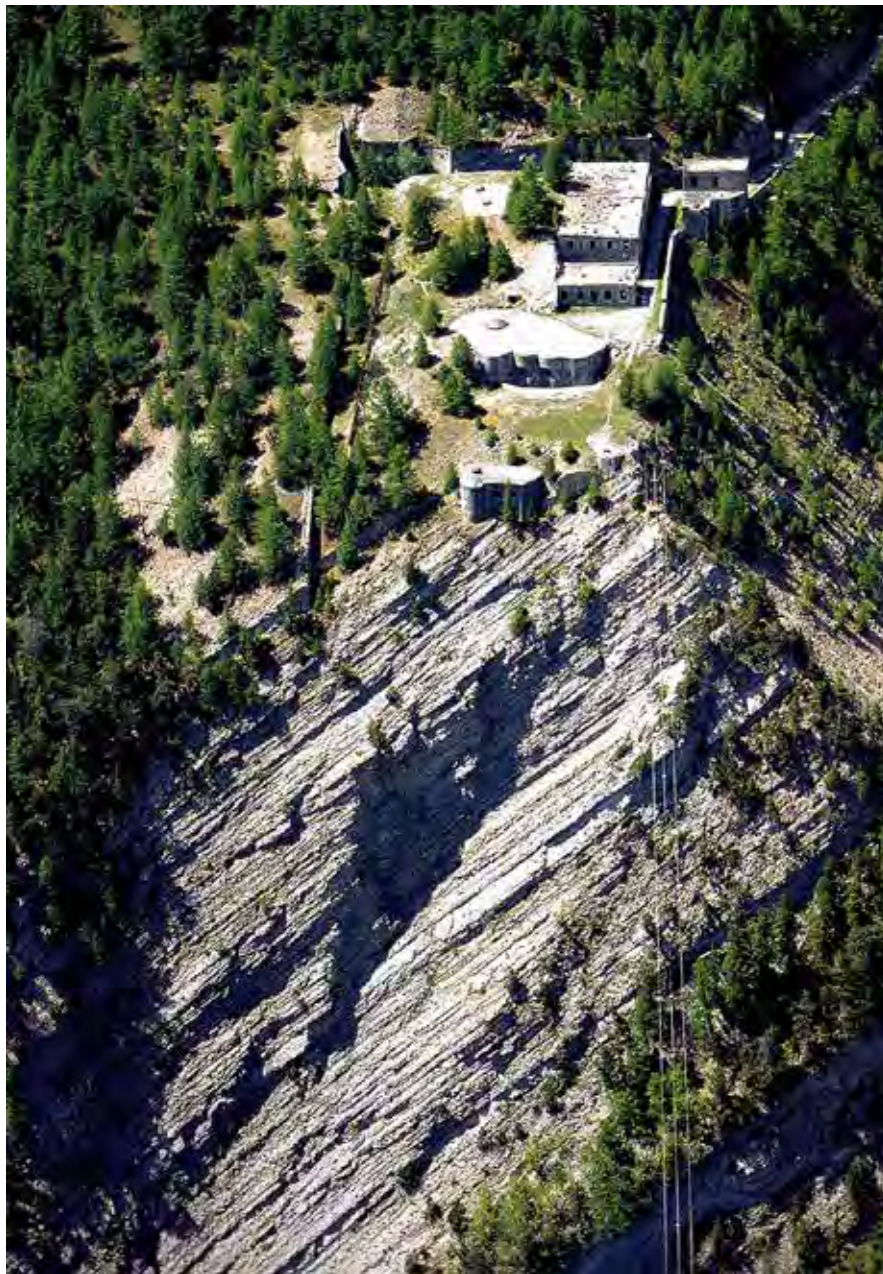
Au total, comme pour les casernements, c'est entre 1874 et 1885 que plus de 300

troupes et, à partir de 1917, pour l'accueil de plusieurs millions de soldats américains fraîchement débarqués, qui y furent équipés et entraînés avant d'être dirigés sur le front, entre le printemps 1918 et l'armistice du 11 novembre. Certains de ces camps subsisteront après la guerre.

Après la victoire de 1918

L'armée française vit rapidement décroître ses effectifs. Elle abandonna de nombreux casernements, qui devenaient des centres mobilisateurs, notamment dans la moitié occidentale de la France.

En revanche, le retour de l'Alsace et de la Moselle dans la mère-patrie créait une nouvelle frontière, qui était dépourvue de fortifications face au Rhin et à la frontière allemande. Dès 1928, cette nouvelle frontière fut fortifiée, avec la création de ce que l'on a appelé la « Ligne Maginot ». C'est un ensemble discontinu de gros ouvrages bétonnés, disposés au plus près de la frontière de l'Est, composés de 10 à 20 blocs de combat, dont les dessous profondément enterrés étaient reliés par des galeries souterraines, dotées d'un réseau ferré desservi par des motrices électriques. Ces ouvrages étaient pourvus de créneaux et de tourelles d'artillerie à tir rapide et appuyés par des centaines de casemates d'infanterie. Ces fortifications n'étaient occupées qu'en temps de guerre. Aussi plus d'une centaine de « casernements de sûreté de temps de paix » furent-ils créés pour les troupes servant dans les ouvrages, à l'arrière de ceux-ci, princi-

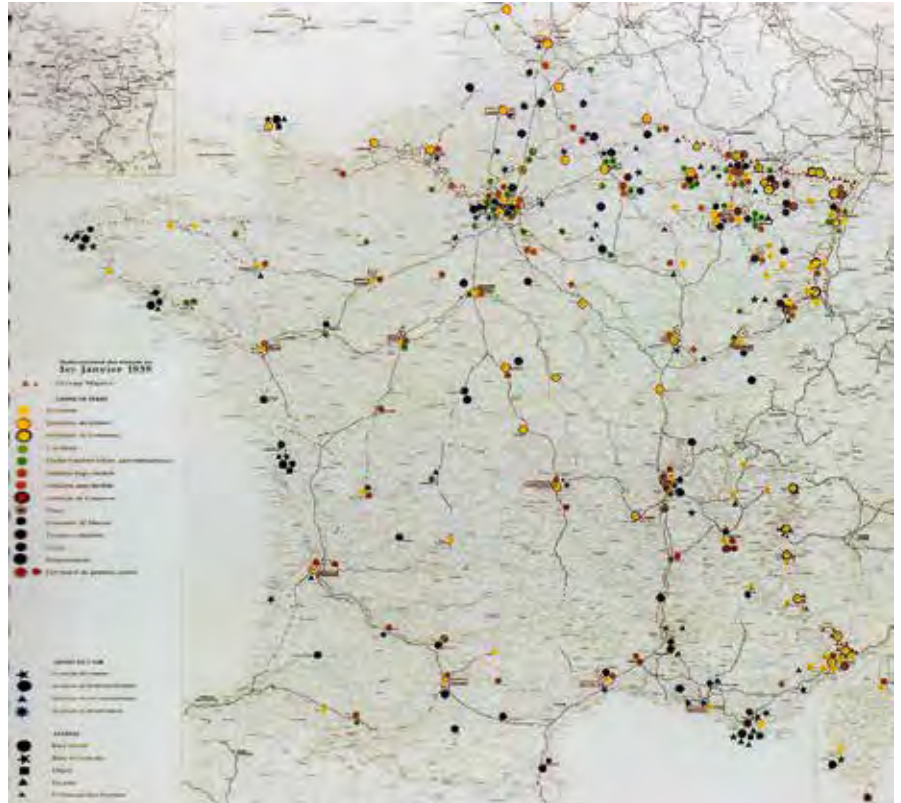


Ouvrage Maginot de Roche La Croix, Alpes-de-Haute-Provence (1930-1939) © DR

palement en Alsace-Lorraine, mais aussi dans les vallées alpines, sur la frontière italienne où une vingtaine de gros ouvrages d'artillerie furent également construits.

Le rapide développement de l'aviation amena la création de dizaines de bases aériennes, tandis que la plupart des usines d'aviation s'implantaient dans le sud-ouest et le sud-est de la France pour bénéficier de meilleures conditions de vol.

La carte n° 3 montre le stationnement des unités des trois armées au 1^{er} janvier 1939, avec une concentration des régiments de l'armée de terre derrière la ligne Maginot, face à la frontière allemande et quelques regroupements face à la frontière italienne. Le reste de la France était pratiquement vide de troupes, y compris... face à la Belgique. On voit également les principales bases aériennes de chasse et de bombardement, qui étaient concentrées dans le nord-est et autour de la région parisienne.



Carte 3 : Garnisons des unités des trois armées au 1^{er} janvier 1939 : on voit nettement la concentration des régiments de l'armée de terre derrière la ligne Maginot, face à la frontière allemande et quelques regroupements face à la frontière italienne. Les principales bases aériennes sont concentrées dans le nord-est et autour de la région parisienne (source : auteur)

Après la Seconde Guerre mondiale

La France se retrouvait avec un potentiel d'infrastructures militaires largement détruit, à l'image de l'état de ses infrastructures routières et ferroviaires. Ses arsenaux, ses bases navales et ses bases aériennes, successivement occupées par les Allemands puis par les Anglo-saxons, étaient en piètre état. Une ceinture de béton édifiée par l'Organisation Todt, ponctuée de bases sous-ma-

rines et de gros ouvrages d'artillerie, voire d'usines à V-2, s'étendait sur nos littoraux le long des côtes de l'Atlantique, de la Manche, de la Mer du Nord et de la Méditerranée.

En 1953, la France adhéra au traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Dans ce cadre, de très nombreux équipements furent construits sur son territoire sur un axe sud-ouest-nord-est, de part et d'autre d'un oléoduc reliant le port pétrolier de Donges, près de Saint-

Nazaire, à l'Alsace. Plus de 25 bases aériennes, équipées de pistes en dur de 2500 m de long et de dizaines d'emplacements de stationnement pour avions, et de très nombreux dépôts de matériel furent construits, dans lesquels stationnaient des unités de l'Armée de Terre américaine et de l'US Air Force ainsi que quelques unités canadiennes. La France, avec toutes ces bases et ces dépôts, constituait clairement, dans la profondeur du nouveau champ de bataille européen, la base arrière de l'OTAN face

aux troupes du Pacte de Varsovie (carte n° 4).

Pour l'essentiel, l'armée française, par ailleurs fortement mobilisée par les guerres coloniales en Indochine puis en Algérie, concentrait essentiellement ses troupes dans le nord-est de la France et en Allemagne, dans sa zone d'occupation où était stationné un corps d'armée à trois divisions. Les ouvrages de la ligne Maginot furent entretenus jusqu'en 1965.

La fin de la guerre d'Algérie vit un changement de stratégie radical avec la sortie du commandement intégré de l'OTAN en 1966. Cette décision entraîna le départ des troupes américaines et canadiennes de la cinquantaine de bases aériennes et de dépôts qu'elles occupaient en France métropolitaine ainsi que celui des grands états-majors de la Porte Dauphine, de Fontainebleau et de Rocquencourt.

Le développement de la dissuasion nucléaire

Il était devenu une priorité budgétaire, avec la construction de grands complexes tels que la base brestoise de l'île Longue, abritant les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), la base de lancement de missiles du plateau d'Albion et l'aménagement de nouveaux casernements, hangars et dépôts pour accueillir les 9 escadrons de Mirages IV porteurs de la bombe atomique stratégique¹ et les 6 régiments



Carte 4 : Les bases américaines en France en 1966 (source : auteur)



Base aérienne de l'OTAN, vers 1960 © DR

¹ Cambrai, Creil, Luxeuil, St Dizier, Avord, Orange, Istres, Cazaux, Mont de Marsan.

de lanceurs nucléaires tactiques Pluton, dits de « théâtre »².

La mise en œuvre de cette nouvelle arme atomique de théâtre entraînait simultanément la nécessité de créer de grands camps de manœuvre d'une taille supérieure à celle des trois camps de Champagne (15 000 ha en moyenne) pour permettre l'entraînement des brigades et des divisions mécanisées en ambiance nucléaire. Cela a conduit à la création du camp de Canjuers, de plus de 30 000 ha, dans le Var. Le projet d'un camp similaire sur le plateau du Larzac fut abandonné, devant la vive opposition des associations de défense de l'environnement et d'une partie des populations locales.

Pour conduire le redéploiement logistique et immobilier de ce changement de doctrine stratégique et de format, le ministère de la Défense nationale, sous l'impulsion de son ministre d'État, Michel Debré (1969-1973), mit en œuvre, grâce à une dérogation aux règles budgétaires, le système des « échanges compensés ». Cette décision est rappelée dans l'entretien avec M. Alain Grellety-Bosviel.

Ce dispositif permettait aux Armées de vendre aux collectivités territoriales ou à des acquéreurs privés des casernements enclavés en centre-ville, mal adaptés à la mécanisation des troupes terrestres, en échange de terrains plus vastes en périphérie, mieux dimensionnés pour les transports de troupes blindés ainsi



Nouveaux casernements à Canjuers, vers 1970 © DR

que pour les nouveaux chars lourds, les canons automoteurs et les autres engins de lancement des missiles « Pluton ». De nouveaux casernements voyaient ainsi le jour, sur des plans qui s'inspirent davantage de celui d'un campus universitaire que d'un casernement classique. (Gap, Châteaulin, Belfort les Fougerais, Rouen, Canjuers-Draguignan...).

Nombre de casernes furent ainsi cédées, notamment dans les villes moyennes mais aussi à Paris, à Lyon ou dans d'autres métropoles régionales où les garnisons considérables d'avant 1914 laissaient disponibles des dizaines voire des centaines d'hectares de terrains et de bâtiments inutilisés désormais pour les besoins militaires et situés en milieu urbain dense.

Cette réorientation entraîna l'arrêt dès 1965 de la modernisation et, après 1980,

de l'entretien des ouvrages de la ligne Maginot. Elle provoqua aussi l'évacuation par les Armées de la plupart des ouvrages fortifiés (à quelques rares exceptions près comme Lille, Arras et Verdun...) et de 70 % des casernes urbaines dans les villes moyennes. Ces dernières pouvaient ainsi plus facilement réaliser des opérations de restructuration urbaine, dans le cadre d'une politique vivement encouragée par la DATAR.

Pour faciliter cette mutation du patrimoine immobilier des Armées, le ministère de la Défense matérialisa sa politique sous la forme de « schémas directeurs du domaine militaire ». Cette démarche était la traduction dans le domaine militaire de ce que la DATAR et le ministère de l'Équipement conduisaient de leur côté avec les schémas directeurs d'aménagement et d'urba-

² Laon-Couvron, Mailly, Suippes, Bitche, Belfort, Oberhoffen.

nisme » (SDAU) au niveau des agglomérations, les Organismes régionaux d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine (OREAM) au niveau des bassins d'emplois ou encore les grandes opérations d'aménagement touristiques du littoral menées par des administrations de mission dans le Languedoc ou sur la côte Aquitaine.

En 1971, le ministère de la Défense publia le Schéma directeur d'implantation des Armées en région parisienne puis, en 1972, le Schéma directeur d'implantation des Armées sur le littoral méditerranéen. D'autres schémas suivirent concernant les départements du littoral de la Manche et de l'Océan Atlantique (voir encadré).

La dernière grande mutation du domaine immobilier s'est engagée avec la fin du service national en 1996. Cette décision a eu pour conséquence, avec la professionnalisation des armées, un changement de format et une réduction continue et de plus en plus drastique du nombre de garnisons (carte n° 5).

Paradoxalement, avec le recul des vingt dernières années, cette réduction a, dans l'ensemble, moins touché les grandes agglomérations que les villes petites et moyennes, pourtant beaucoup plus sensibles à l'impact économique du départ des unités militaires. Des vallées alpines, telles que celles de Briançon ou de Barcelonnette, des petites villes du Grand Est rural telles que La Fère, Dieuze, Commercy ou Neuf-Brisach, ne s'en sont toujours pas remises (carte n° 6).



Carte 5 : Garnisons en France métropolitaine au 1^{er} janvier 1995 (source : auteur)

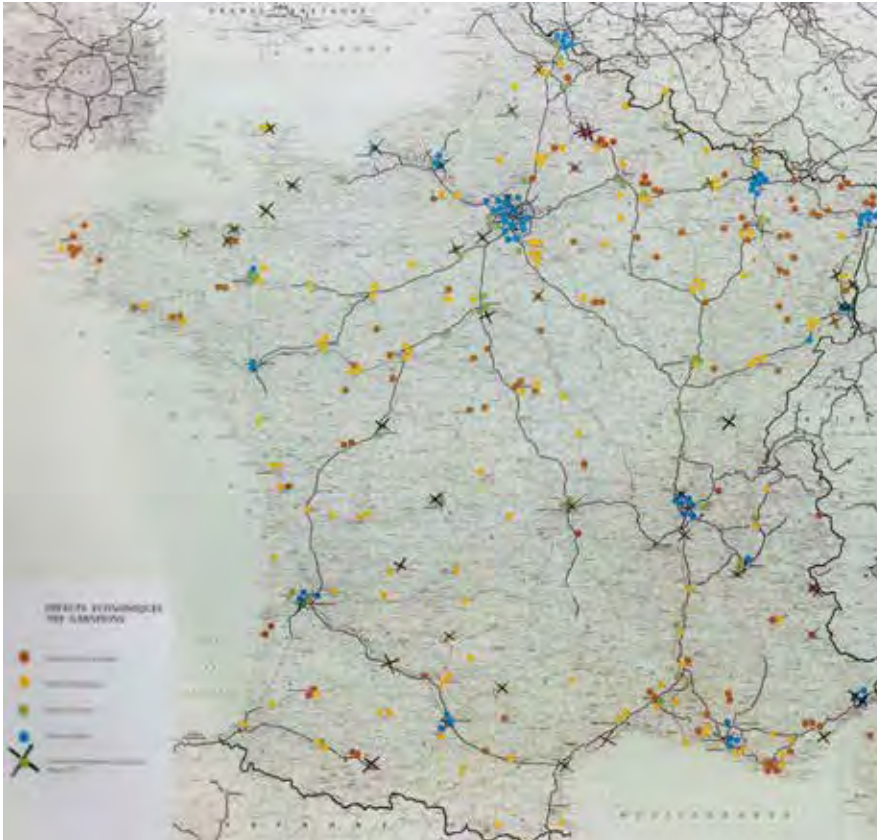
Par ailleurs, dans la mesure où le nombre de garnisons fermées fut en quelques années très important, les Armées se trouvaient avoir à disposer d'une offre considérable d'hectares de terrains et de dizaines de milliers de m² construits à vendre.

Les très nombreux forts et batteries côtières et leurs polygones de sécurité ont été abandonnés par la Marine nationale et remis au Conservatoire du Littoral, ce qui a

contribué à accroître fortement son patrimoine immobilier.

Pour traiter ce problème, a été mise en place en 1987 au sein de la Direction du patrimoine, de la mémoire et des archives du ministère de la Défense, une Mission de réalisation des actifs Immobiliers (MRAI).

Au début de ce processus, beaucoup de casernes sont devenues des cités administratives. Dans les très grandes villes,



Carte 6 : Mesure de l'impact économiques des garnisons en 1995 : en rouge, impacts très importants ; en jaune, impacts importants ; en vert, impacts moyens ; en bleu, impacts faibles ; rond biffé d'une croix : garnison supprimée ou réduite depuis 1970 (source : auteur)

les terrains les mieux placés ont fait l'objet d'importantes opérations de reconversion immobilière, par exemple à Paris (le quartier Duplex), à Lyon (la Part Dieu) et les terrains militaires à Irigny et sur la rive gauche du Rhône), à Grenoble (le quartier de Bonne) ou à Toulouse (le quartier Compans-Caffarelli).

Les crises immobilières successives qui ont marqué les vingt dernières années ont freiné quelque peu le nombre des opérations de restructuration.

Aujourd'hui, le nombre de casernes vides et de terrains militaires disponibles n'ayant pas trouvé preneur est encore très important.

Les nombreux ouvrages fortifiés des périodes Séré de Rivières et Maginot ont été merlonnés. Nombre d'entre eux ont été repris par des associations locales qui sont en train de les restaurer afin de les faire visiter. Ainsi, sur 53 gros ouvrages d'artillerie de la ligne Maginot du Nord-Est et des Alpes, une

vingtaine sont actuellement ouverts à la visite ainsi qu'une trentaine d'ouvrages Séré de Rivières. Une forme particulière de tourisme d'histoire et de patrimoine fortifié se développe en France, comme d'ailleurs dans nombre de pays européens touchés par la même déflation d'effectifs..★

Entretien avec Alain Grellety Bosviel

Ancien conseiller technique de Michel Debré, ministre d'État, ministre de la Défense nationale (1969-1973)

Réalisé par **Alain Monferrand**

Alain Monferrand

Alain Grellety Bosviel, vous étiez conseiller technique de Michel Debré, en charge notamment des affaires domaniales du ministère de la Défense nationale. Quelle était la vision de Michel Debré sur l'avenir du patrimoine immobilier des armées tel qu'il l'avait trouvé en arrivant à ce poste en 1969 ?

Alain Grellety Bosviel

Quand Michel Debré était arrivé à cette responsabilité ministérielle, il avait déjà eu une expérience politique considérable puisqu'il avait été Premier Ministre du Général de Gaulle entre 1959 et 1962 et, depuis 1966, ministre de l'Économie et des Finances puis ministre des Affaires Étrangères. Il avait une vision à la fois de connaisseur de l'histoire et d'homme de terrain. Il avait par ailleurs la volonté de rendre la « Défense Nationale » populaire auprès des Français. Il souhaitait dans son ministère aller dans le détail des mesures qu'il comptait mettre en œuvre à cet égard.



Michel Debré et le Général de Gaulle © DR

L'intitulé même de son ministère d'État révélait la vision qui était celle de Michel Debré. Il succédait à Pierre Messmer, qui avait été, lui, sous l'autorité directe du Général de Gaulle, le « ministre des Armées ». Après les événements de la guerre d'Algérie et le contexte très difficile qui avait suivi la fin de cette guerre, Pierre Messmer avait en quelque sorte « verrouillé » les Armées.

Dans la nouvelle définition de son ministère, Michel Debré nourrissait une très grande ambition. Il souhaitait adapter la Défense nationale aux besoins de l'époque : garder un dispositif militaire doté d'une priorité pour la dissuasion nucléaire, tout en conservant une armée de conscription. Il allait d'ailleurs consacrer des sommes conséquentes pour construire, à travers la conscription, la

France de demain, notamment en améliorant les conditions matérielles dans lesquelles les appelés accomplissaient le service national.

Dans ce but, il créa le Service d'informations et de relations publiques des Armées (SIRPA) pour mener une politique active de communication. Il ouvrait au public les armées, avec les journées « portes ouvertes » dans les régiments, en y invitant périodiquement les familles des appelés. Il souhaitait enfin bien faire apparaître le poids de la Défense dans l'économie française.

Pour rendre l'outil de défense de la France plus opérationnel, les armées devaient se débarrasser de toutes les propriétés inutiles ou inadaptées et, en contrepartie, acquérir des emprises convenant mieux à des unités mécanisées se déployant sur des terrains de manœuvre étendus.

Pour réaliser cette nécessaire mutation, Michel Debré décida de mettre en œuvre un dispositif financier unique, dérogeant aux règles budgétaires habituelles. Ce dispositif autorisait l'affectation au budget du ministère de la Défense nationale du montant des ventes de terrains militaires afin de pouvoir acheter, en dehors des milieux urbains, des surfaces plus étendues qui étaient nécessaires au stationnement et à l'entraînement des formations mécanisées de l'Armée de terre. Pour caractériser cette politique nouvelle, il avait inventé l'expression « d'échanges compensés ».

Quel était votre rôle en tant que conseiller technique « domanial » du ministre ?

À la demande expresse du ministre, mon premier travail avait d'abord consisté à faire recenser par les services toutes les propriétés des armées et à les faire classer, selon qu'elles avaient une fonction opérationnelle ou pas, en quatre catégories :

- les immeubles nécessaires aux armées en raison de leur emplacement et de leur utilisation,
- les immeubles nécessaires aux armées en raison de leur utilisation,
- les immeubles dont « l'échange compensé » ou l'aliénation était à l'étude ou en cours de réalisation,
- les immeubles à acquérir.

Pour ces derniers, les objectifs étaient, en ce qui concerne l'Armée de terre, de sortir les unités mécanisées des centres des villes pour les transférer à leur périphérie, sur des terrains beaucoup plus vastes et mieux adaptés aux manœuvres de ces unités.

Par ailleurs, la mise en œuvre de toutes les composantes de la force de frappe

nucléaire, y compris celle de ses composantes tactiques, comme les missiles Pluton, supposait que les forces blindées et mécanisées puissent s'entraîner aux nouvelles conditions de combat en ambiance nucléaire, au niveau de la brigade voire de la division. Pour cela, il fallait disposer de très grands camps de manœuvre, bien plus étendus que les camps de Champagne, ce qui avait conduit aux acquisitions réussies de terrains pour le camp de Canjuers et non réussies pour l'extension de celui du Larzac.

À partir de ce recensement exhaustif et de ce classement interne aux Armées selon les quatre critères précités, on avait procédé à une confrontation des projets des armées avec les points de vue des autorités civiles et notamment des préfets. Il s'agissait de recueillir les besoins des autres administrations (Intérieur, Santé, Tourisme, Culture, Équipement...) et de prendre connaissance des grands projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Je me souviens d'avoir passé de très nombreuses fins de semaine dans les préfectures du pays pour prendre la mesure



Légende des schémas directeurs d'implantation des armées

des situations sur le terrain. Une fois ce travail accompli, il y avait un retour vers le ministre, qui examinait très attentivement les situations.

Michel Debré était très ouvert aux besoins civils et culturels, comme en témoigne d'ailleurs le dégagement de l'Hôtel national des Invalides, jusqu'alors clos de hauts murs qui en occultaient la beauté. Il était également très sensible aux besoins du tourisme et à la protection des biens culturels et, ce qui était à l'époque une position très avant-gardiste, à la préservation de l'environnement et des paysages. Lorsqu'il était Premier Ministre, il avait d'ailleurs été l'initiateur de la politique de protection du littoral et de ce qui est devenu, en 1975, le Conservatoire du littoral. Il n'hésitait pas à faire acte d'autorité vis-à-vis de ses propres services, par exemple à Saint-Tropez ou aux Îles d'Hyères. D'une manière générale, il était très soucieux d'accompagner la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) dans ses politiques de décentralisation, d'aménagement du territoire et des villes moyennes, ainsi que dans la conduite des grands projets de mise en valeur des espaces littoraux à des fins touristiques.

Une fois achevée la phase de concertation avec les autorités civiles, on concrétisait la position du ministère de la Défense nationale sous la forme d'un document synthétique, accompagné d'une cartographie détaillée.



Schéma directeur d'implantation des armées en région parisienne : carte générale

Avec le recul apporté par le temps, que pensez-vous des schémas directeurs d'implantation des armées en région parisienne et sur le littoral méditerranéen qui avaient été publiés lorsque vous étiez en fonction au cabinet de Michel Debré.

Pour établir ces schémas, on avait pris exemple sur la DATAR qui avait été créée quelques mois après la fin du mandat de Michel Debré comme Premier Ministre. La DATAR avait des schémas de décentralisation à cinq ans. La Défense était d'ailleurs l'une des clefs d'action de la DATAR, par l'importance de ses réserves foncières.

Dans la phase qui avait suivi la création de la politique des villes nouvelles, la DATAR avait organisé la confrontation des besoins des armées avec les projets que les préfets étaient chargés de

mettre en œuvre dans les départements de la grande couronne autour de Paris.

Les deux schémas étaient très différents en région parisienne et sur le littoral méditerranéen.

En région parisienne, il y avait une véritable demande des ministères civils en faveur de terrains destinés à des logements sociaux. La pression démographique était considérable.

Sur le littoral méditerranéen, les enjeux étaient moins économiques et sociaux et davantage environnementaux et paysagers. À cet égard, les terrains militaires et les polygones d'isolement des ouvrages fortifiés constituaient de vastes coupures vertes, ce qui permettait de conduire une politique de protection des plus beaux sites contre le mitage d'une urbanisation touristique



Schéma directeur d'implantation des armées sur le littoral méditerranéen : carte des Bouches-du-Rhône

débridée. Ainsi l'existence de ces terrains militaires a permis, plus dans le Var que dans les Alpes Maritimes, de préserver les paysages d'un littoral d'exceptionnelle qualité.

Le ministre était tout particulièrement attentif aux problèmes de conservation des sites et des biens culturels. En revanche, il n'avait pas anticipé le poids politique de plus en plus fort qu'avaient prises les questions d'écologie et les revendications régionalistes, qui s'étaient exacerbées après mai 1968. Elles causèrent en grande partie l'échec de l'extension du camp du Larzac qui, à la différence de l'acquisition du camp de Canjuers, était postérieure à 1968. Les conditions à Canjuers étaient différentes car on avait acquis beaucoup de terrains auprès d'un très faible nombre d'interlocuteurs. Pour le Larzac, c'était l'inverse.

Enfin, vers la fin du septennat, interrompu par le décès de Georges Pompidou en 1974, se faisaient jour également de nouvelles contestations du service national, qui faisaient se multiplier, avec un antimilitarisme virulent, les attaques contre la personne même du ministre.

Pour conclure, je dirai que, dans ce domaine comme dans tant d'autres, Michel Debré avait su faire souffler un vent de modernité. Il n'avait pas pu mener à bien, en raison d'oppositions internes au sein des armées, son projet de fusion des services constructeurs en un service unique au ministère de la Défense. Il fallut attendre plus de 30 ans pour que cette décision soit prise. En revanche, le ministre avait fondé une méthode et rationalisé des choix en matière d'investissement immobilier. Cette bonne pratique a apporté une

expérience précieuse lorsque, après la décision de Jacques Chirac de créer une armée professionnelle à la place du service national en 1996, il fallut réduire drastiquement le format des armées et adapter le mieux possible un domaine immobilier considérable aux objectifs d'aménagement du territoire du pays.

C'était la première fois que les armées, jusqu'alors entourées de secret, avait mis clairement « cartes sur table » avec les administrations civiles. ★

Les schémas directeurs d'implantation des armées en région parisienne et sur le littoral méditerranéen

Ces schémas furent respectivement édités en janvier 1971 pour le premier, et en mai 1972 pour le second. Ce sont des documents d'une cinquantaine de pages pour la région parisienne et de 128 pages pour le littoral méditerranéen

Chaque document se présente en deux parties précédées d'un préambule, rappelant les intentions du ministre d'État, ministre de la Défense nationale, en matière d'infrastructures immobilières des forces armées sur l'aire géographique concernée.

Une première partie explicite les fonctions des unités et de leurs missions sur le territoire considéré, en les répartissant en une série d'implantations liées à des fonctions opérationnelles ou non opérationnelles.

Une seconde partie répartit les immeubles affectés aux armées en quatre catégories :

- 1 - Les immeubles nécessaires aux armées en raison de leur utilisation et de leur emplacement ;
- 2 - Les immeubles nécessaires aux armées en raison de leur utilisation ;
- 3 - Les immeubles dont l'échange compensé ou l'aliénation est à l'étude ou en cours de réalisation ;
- 4 - Les immeubles à acquérir.

Dans chacune des catégories sont indiqués le nombre d'immeubles, leurs surfaces cumulées et le nombre d'emplois, ce qui montre la préoccupation de prendre en compte le poids économique des armées dans les territoires concernés.



Schémas directeurs d'implantation des armées

Un sommaire permet de retrouver rapidement les immeubles par catégorie et par départements pour le littoral méditerranéen ainsi que dans ou hors Paris, pour le schéma de la région parisienne.

Ensuite les emprises militaires sont présentées par lieu, pour chacune des quatre catégories précitées.

Dans chaque document, il y a une annexe cartographique où chaque emprise est identifiée sur la carte par un numéro, assorti d'une couleur correspondant à sa catégorie.

Pour les partenaires civils (préfets, collectivités territoriales...), ce document était très pratique à utiliser. Il leur permettait de disposer d'une lisibilité instantanée des contenus des schémas directeurs d'agglomération. En région parisienne, le schéma était impor-

tant pour la politique des villes nouvelles. Sur le littoral méditerranéen, le schéma allait être très utile pour la conduite des politiques d'aménagement des métropoles de Marseille et de Montpellier ainsi que de l'agglomération de Toulon en plein développement. Pour le schéma d'aménagement de la côte languedocienne, le document aidait à tenir compte de la demande touristique croissante, avec l'explosion de l'immobilier de loisir et la création de nouvelles stations balnéaires.

Alain Monferrand ★

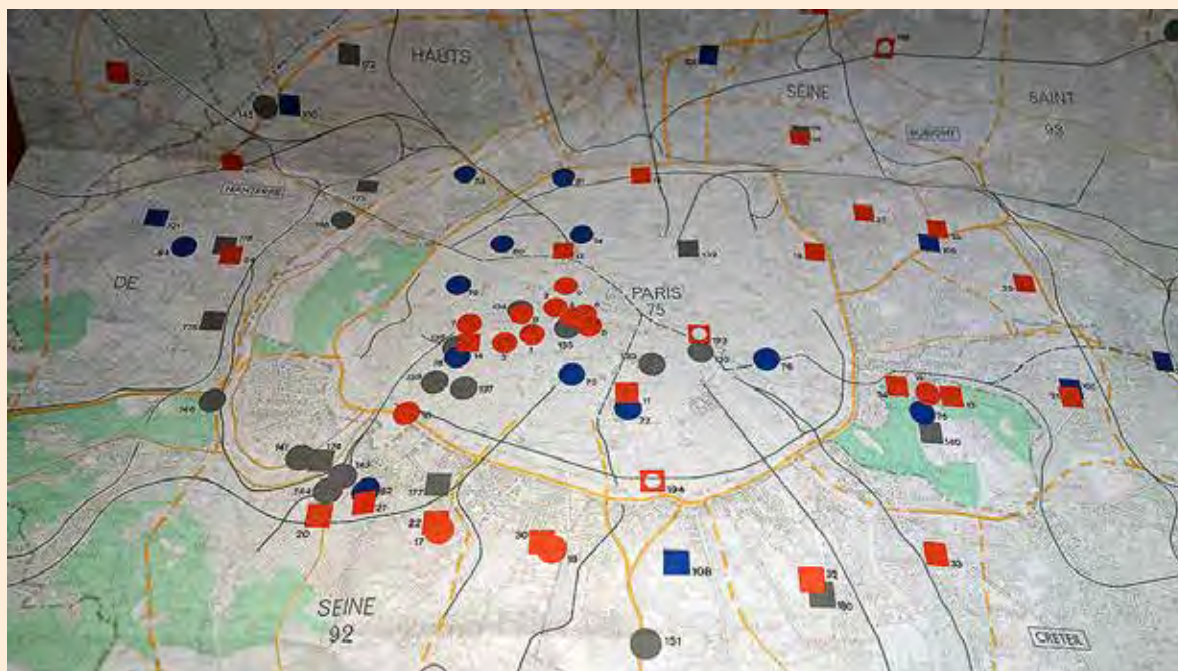


Schéma directeur d'implantation des armées en région parisienne : carte de Paris

La MRAI

Trois décennies de cessions et de reconversions de sites militaires

Dominique Michel, *architecte-urbaniste en chef de l'État, chargée de mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable*

Les ouvrages militaires, un patrimoine exceptionnel

Le ministère des armées occupe un patrimoine immobilier considérable, constitué de bâtiments et de terrains atypiques, le tout correspondant à une emprise de près de 275 000 hectares dans les années 2000, soit plus de 0,5 % du territoire. Depuis le tout début des années 1970 et surtout depuis la fin des années 1980, le ministère a mis en œuvre une politique immobilière qui, malgré les particularités de ce parc, s'est pliée à la politique immobilière de l'État¹, avec l'élaboration de schémas directeurs immobiliers, la rationalisation des implantations et la cession des sites devenus inutiles.

Dès que le Président de la République prit la décision de suspendre le service mili-

taire et de professionnaliser les armées, soit en 1996, une réflexion approfondie fut engagée sur le devenir des emprises abandonnées. Monumentaux, urbains ou à dominante paysagère, ces sites avaient été conçus pour résister au temps et aux guerres. Leur grande diversité (casernes, enceintes et ouvrages fortifiés, bases aériennes ou sous-marines, hôpitaux...), leur implantation marquante dans le paysage, leur incidence directe sur la forme des villes, leur présence au cours des siècles nécessitaient d'assurer correctement la transmission de cet héritage.

La plupart des sites militaires avaient été implantés dans des villes petites ou moyennes. Ils couvraient une surface considérable au cœur des cités ou à leur périphérie immédiate. L'annonce de leur fermeture provoqua localement des situations tendues. La réorganisation des armées sur le territoire de la métropole entraînait, avec le départ des familles des militaires, une diminution significative de population pour les communes concernées, des pertes d'emplois et des baisses d'activités pour le commerce et

l'industrie. Dans les villes où la pression de l'urbanisation était forte, l'agacement des élus devant des installations vides, qui représentaient des friches urbaines en devenir, était perceptible.

En dehors des agglomérations, des citadelles, des forts, des sémaphores et des terrains d'exercice occupaient et occupent encore des sites impressionnants, dominant le paysage, certains étant protégés au titre des sites. Leur valeur historique, la qualité de leur architecture et de leur composition spatiale, le savoir-faire des hommes de l'art qui les ont construits, tout invite à leur préservation.

Dans tous les cas, la conservation nécessite de trouver de nouveaux usages, en adéquation avec leurs caractères architectural, urbain, paysager, et en accord avec les élus des territoires dans lesquels ils sont implantés. Il s'agit à la fois de les préserver de l'abandon et d'un rejet de la population et d'en faire un atout pour l'avenir. Ainsi, la reconversion d'une caserne de plusieurs hectares en plein centre-ville procède

¹ La politique immobilière de l'État est définie par le ministère du Budget et la direction immobilière de l'État (DIE), cette dernière s'étant substituée au service de France Domaine de la direction générale des finances publiques (DGFIP) en septembre 2016 (décret n° 2016-1234 du 19 septembre 2016).



Entrée de la citadelle d'Arras, construite par Vauban, réaménagée par la communauté urbaine d'Arras
© communauté urbaine d'Arras / Philippe Frutier

d'un projet urbain structurant et offre la possibilité pour les élus de repenser leur ville et l'aménagement de leur territoire.

La recherche de programmes pour la réutilisation de ces sites militaires, la fixation d'une valeur marchande, la prospection d'acquéreurs potentiels relèvent d'une démarche longue et complexe. C'est cette démarche que la Mission pour la réalisation des actifs immobiliers (MRAI) est chargée de mettre en œuvre depuis plus de trente ans, avec les élus, les acteurs économiques et les habitants, et qui a assuré sa réputation.

La MRAI, une structure de mission dédiée aux cessions...

La MRAI est une structure légère et plu-

ridisciplinaire d'une douzaine de personnes, créée le 19 janvier 1987 par une décision du ministre de la Défense, Alain Giraud, et rattachée alors au secrétariat général des armées (SGA).

Dès l'aliénation d'un bien décidée à l'occasion d'un plan de rationalisation des implantations militaires, la MRAI est mandatée pour mettre en œuvre le processus de cession et de négociation technique et financière avec les collectivités territoriales. En lien avec les commandants des bases de défense, elle cherche à mettre en place des accords de principe entre les services de l'État et les collectivités territoriales, en général prioritaires pour l'acquisition. Ces accords permettent au ministère des armées de conclure les cessions et de prononcer les décisions de déclassement et de remise à la direction de l'immobilier de L'État.

Avec la MRAI, le ministère des armées s'est également doté d'une capacité d'accompagner les collectivités territoriales impactées par le retrait partiel ou total des unités militaires de leur territoire. C'est ainsi que, en cas de vente complexe, la MRAI conduit les études urbaines indispensables pour concevoir un projet de reconversion du site et préparer, s'il y a besoin, les modifications correspondantes des documents d'urbanisme, pour définir avec les collectivités les capacités urbaines et immobilières d'un site et en estimer la valeur. C'est l'occasion d'engager un travail de réflexion en profondeur avec elles. Il faut être à l'écoute de leurs projets et faciliter leurs réalisations. Le rôle du maire, des services en charge de l'urbanisme et du développement économique est déterminant, à la fois en tant que responsable de la réglementation urbaine, à la fois en tant que porteur de la dynamique de reconversion.

Proposer la mise sur le marché de ce foncier spécifique appelle une vraie vision urbaine. La valorisation des terrains et des immeubles ne peut se faire qu'à partir d'une étude de faisabilité urbaine, architecturale, paysagère et économique, associant la collectivité pour mener une réflexion approfondie sur la « reconversion civile » des sites.

Les études de reconversion urbaine

Le ministère des Armées occupe des sites sensibles par leur situation dans la ville, par leur superficie importante et par la symbolique du lieu. Ainsi les

casernes avaient été construites au XVIII^e ou au XIX^e siècle sur une superficie allant de cinq à dix hectares, voire quinze hectares pour les casernes de cavalerie ou encore pour les citadelles et les forts bastionnés inclus dans la ceinture verte de certaines villes.

Ceintes de hauts murs, ces emprises ont longtemps constitué des points durs dans l'espace urbain. Avec la perspective de leur transformation d'usage quand le ministère décide de les aliéner, elles deviennent en général un véritable enjeu urbain pour la ville. Cet enjeu est parfois difficile à apprécier : la capacité d'un tel site à porter un projet urbain ne s'apprécie pas par la lecture des documents d'urbanisme puisque le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) est inopérant pour les terrains classés « militaires ».

La MRAI aide alors à définir un programme en fonction du caractère atypique des biens, dans un contexte souvent marqué par les enjeux locaux, et parfois, l'absence de marché immobilier. La MRAI propose aux collectivités et cofinance des études de programmation et de faisabilité urbaines. Elle sélectionne un cabinet d'ingénierie urbaine (architectes, urbanistes, paysagistes, développeurs économiques) et conduit les études correspondantes dans le cadre de comités techniques et de comités de pilotage, présidés par les préfets. L'objectif est de produire un ou plusieurs scénarios d'aménagement, en dégagant une idée forte pour le projet urbain. Les bureaux d'études sont missionnés pour déterminer les contraintes

et les atouts des bâtiments, leur valeur patrimoniale, les qualités urbaines du site et ses potentialités de densification. Ils travaillent avec l'ensemble des acteurs locaux pour déterminer des programmes en adéquation avec les caractéristiques des bâtiments, du quartier, voire de la ville. Ces études urbaines éclairent les communes sur les possibilités de réutilisation des emprises et leur donnent l'opportunité de définir et de valider un projet qui permettra de déterminer le prix de cession du bien. C'est ainsi une aide à la valorisation, respectueuse de l'histoire.

En parallèle avec l'étude des projets immobiliers et/ou urbains, des études de dépollution sont engagées. Définies en fonction du futur projet, ces dernières sont assurées par le service d'infrastructure de la défense (SID), en charge de l'entretien du patrimoine immobilier du ministère.

En rendant les sites militaires à la société civile, un futur se dessine, dans une logique de valorisation à la fois territoriale, économique et patrimoniale. La MRAI a ainsi contribué, au cours de ces trente dernières années, à un vaste programme de restructurations. À partir de 2008, la délégation à l'accompagnement des restructurations² (DAR) assure, une

² La délégation à l'accompagnement des restructurations, devenue délégation à l'accompagnement régional (DAR) depuis le 1^{er} janvier 2017, s'est vu confier la double mission de formaliser dans une décision ministérielle annuelle l'ensemble des mesures de restructuration permettant d'atteindre le format fixé en loi de programmation militaire (LPM) puis d'accompagner les collectivités locales touchées significativement par ces mesures.

fois lancé le projet de reconversion de l'emprise militaire, le suivi des contrats de redynamisation de sites de défense.

La caserne de Bonne à Grenoble, du quartier militaire au quartier « écolo »

Au carrefour de trois vallées et des massifs du Vercors, de la Chartreuse et de Belledonne, la ville de Grenoble bénéficie d'un environnement exceptionnel, tout en subissant de fortes contraintes en matière d'urbanisation : le foncier y est rare et la densité urbaine élevée.

Grenoble comptait en 1901 un ensemble d'ouvrages fortifiés, dix casernes, deux arsenaux et un hôpital militaire. Au cours du temps, la ville avait su tirer parti des emprises militaires abandonnées pour se développer et s'équiper, avec notamment l'aménagement du site historique et touristique de la Bastille et l'implantation des équipements des jeux olympiques d'hiver de 1968. Plus tard, la reconversion de la caserne de l'Artillerie a permis d'accueillir les réserves du musée Dauphinois et le polygone d'artillerie a servi à abriter des services du Commissariat à l'énergie atomique. Enfin, une opération de 600 logements a pris place en 1983 sur le terrain de la caserne Hoche, situé en face de la caserne de Bonne.

En 1996, le ministère de la défense décida d'aliéner la caserne de Bonne, située à deux pas de l'hyper-centre de Grenoble. Construite entre 1875 et 1883 sur des terres agricoles pour accueillir



La caserne de Bonne réaménagée à Grenoble © Sem Sages

le 27^e régiment d'infanterie, elle formait une enclave de 8,5 ha à l'articulation de deux quartiers animés et populaires, Hoche et Championnet. Ce fut une véritable opportunité pour la commune, qui s'intéressa aussitôt à son acquisition. Très vite, une réflexion fut engagée par la ville et par la MRAI pour transformer cette enclave en un nouveau lieu de vie.

La valeur intrinsèque de ce bien exceptionnel était difficilement appréciable. Il n'était pas question, comme le demandait la ville de Grenoble, que France Domaine procédât à une évaluation

selon la valeur vénale découlant de l'état du bien ou par comparaison avec des biens similaires. Ce fut donc sur la capacité du site à devenir un nouveau quartier, telle qu'elle avait été définie avec l'acheteur, c'est-à-dire la ville, que fut calculée sa valeur, en accord avec les services fiscaux, après déduction des coûts de dépollution et d'une partie des coûts d'aménagement, selon la méthode dite du « compte à rebours³ ».

³ Mode de calcul permettant d'évaluer le prix d'un terrain en fonction de la valeur attendue de l'immobilier à produire sur ce terrain.

Dans la perspective de cette reconversion urbaine, toute l'ingénierie attachée à la cession de ce site militaire a consisté à créer cette valeur en cherchant à produire un projet développant à la fois de l'habitat, des emplois et des activités, soit en deux mots : un nouveau cadre de vie, un nouveau quartier de ville.

Un marché de définition⁴, cofinancé par la MRAI et conduit en partenariat avec la ville, fut confié en 2000 à trois cabinets d'architecture et d'urbanisme pour une programmation urbaine à l'échelle d'un secteur de la ville qui dépassait largement le périmètre de l'emprise de la caserne. L'objectif était de réfléchir à un aménagement répondant aux orientations de mixité sociale et assurant la couture avec les quartiers limitrophes, en proposant de nouveaux programmes en continuité avec l'existant et en écho avec les besoins existants à l'échelle de ce grand secteur.

À l'issue de ce marché de définition et de la concertation publique, l'agence d'urbanisme Christian Devillers et l'agence grenobloise Aktis, associée, furent désignées lauréates. Leur plan de masse faisait la part belle aux espaces publics structurants. À partir de là, il revenait à Christian Devillers, en tant qu'urbaniste en chef de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Bonne, de préciser le programme, de formaliser les études urbaines et de coordonner les équipes de maîtrise d'œuvre.

Les phases amont de l'étude avaient été validées dans le cadre de plusieurs comités de pilotage et le projet urbain avait fourni la base sur laquelle avait été estimé le coût de cession de la caserne

⁴ Cette catégorie de marchés a été abrogée par le décret n° 2010-406 du 26 avril 2010 relatif aux contrats de concession de travaux publics. Le pouvoir adjudicateur recourait aux marchés de définition quand il n'était pas en mesure de préciser les buts et performances à atteindre, les techniques à utiliser, les moyens en personnel et en matériel à mettre en œuvre.

de Bonne. Après son acquisition par la ville, cette dernière confia la réalisation du projet à la société publique locale d'aménagement, la Sages, qui était l'aménageur professionnel de Grenoble et de sa métropole.

Conçu à l'origine comme une extension du centre-ville, ce projet urbain a permis d'établir les continuités viaires, que les murs de la caserne avaient rendu impossibles jusque-là. La ville a pu ainsi se développer tout en assurant des liaisons efficaces avec les quartiers limitrophes, une ligne de tramway existante, implantée le long du site, assurant une liaison de qualité vers l'hyper-centre. Le projet a anticipé la notion d'aménagement urbain durable en s'appuyant sur une conception bioclimatique poussée. Inscrit au programme européen Concerto, le projet remporta le premier grand prix national ÉcoQuartier en 2009. Les premiers habitants s'installèrent en 2008.

De belle facture, avec leurs façades ordonnancées bien visibles après la démolition de bâtis d'intérêt moindre, les trois bâtiments restructurés de l'ancienne caserne et les deux pavillons d'entrée délimitent aujourd'hui la place d'armes transformée en jardin par Jacqueline Osty, paysagiste. La structure spatiale de l'ancienne caserne est encore très lisible grâce à l'organisation des espaces en trois axes longitudinaux et parallèles.

L'axe central, constitué par un parc de plus de cinq hectares, rejoint le parc Hoche situé de l'autre côté du boulevard Gambetta, vers le centre-ville. Il

constitue le deuxième parc de la ville par sa superficie. Sur les 8,5 hectares de superficie globale, 3,5 hectares sont dédiés au parc public et 1,5 hectare aux jardins de copropriété, entre les immeubles.

La mixité fonctionnelle et sociale de l'opération est également réussie. Les logements constituent l'axe sud. Sur les 890 logements construits (pour 2 400 résidents), 345 sont des logements locatifs sociaux (40 %). À côté, 200 logements étudiants, un EPAHD de 80 lits et un foyer d'hébergement de 24 logements viennent conforter la diversité générationnelle.

Du côté des activités économiques, 5 000 m² de bureaux ont été aménagés ainsi qu'un hôtel 4 étoiles et une résidence hôtelière. Une galerie commerciale abrite une cinquantaine de magasins, un cinéma d'art et d'essais, sept restaurants. Elle constitue l'axe nord. L'hôtel et une partie de la galerie commerciale occupent les bâtiments réhabilités des casernes. Ce parti pris a assuré à la caserne de Bonne un brassage des usages et des populations qui fait souvent défaut aux éco-quartiers.

La stratégie énergétique et l'intégration des nouvelles mobilités ont été pensées dès l'origine de la création de la ZAC de Bonne, en même temps que la ville de Grenoble a décidé de s'engager dans une stratégie d'aménagement urbain durable. Les bâtiments sont économes. Couverts de 1 000 m² de panneaux photovoltaïques, les commerces,

comme les bureaux, sont rafraîchis par la nappe phréatique. Les immeubles de logements combinent de l'isolation thermique, la ventilation à double flux, les panneaux solaires thermiques et les micro-centrales de cogénération de chaleur et d'électricité au gaz. L'ensemble a permis, dès 2008, de viser la performance BBC (bâtiment basse consommation). Les jardins en pleine terre rafraîchissent le quartier l'été. La surface perméable recueille l'eau pluviale, qui s'infiltre dans le sol plutôt que d'être récupérée par les réseaux d'assainissement. Ce projet urbain offre un bel exemple de réutilisation au service aux habitants du quartier et à ceux des quartiers limitrophes, qui bénéficient de nouveaux services, d'équipements et d'espaces verts structurants.

Des cessions à la valorisation

Depuis quelques années, les sites militaires complexes promis à la cession se sont faits plus rares et de nouvelles stratégies immobilières se mettent en place au ministère des Armées.

Après les attentats de novembre 2015, l'inscription dans la durée de l'opération « Sentinelle » a entraîné des difficultés pour l'hébergement des militaires, notamment dans les grandes agglomérations, où pèse principalement la menace. Le ministère des Armées, dont les effectifs n'ont pas baissé comme il était prévu, a dû mobiliser des emprises disponibles ou densifier des casernes en fonctionnement pour héberger les militaires.

L'incertitude liée aux annonces du Président de la République sur la réactivation d'un service national obligatoire, qui s'adresserait à environ 700 000 jeunes par an, se traduirait également par des besoins accrus en matière d'hébergement. Pour ces raisons, le ministère des Armées est en train de revoir à la baisse les projets de cession. Malgré tout, l'ensemble de l'îlot Saint-Germain à Paris, qui s'est progressivement vidé de ses occupants depuis le transfert du ministère à Balard, sera mené à bien. Une fraction de l'emprise a été cédée en 2017 à la régie immobilière de la ville de Paris (RIVP) pour y réaliser 250 logements sociaux à un prix minoré en conséquence (« décote Duflos »). Le reste de l'emprise fait l'objet d'un appel d'offre international (remise des offres fin janvier 2019).

Ainsi, le portefeuille de la MRAI s'allège. Son cœur de métier évolue. Dans le cadre d'une réorganisation de la direction des patrimoines, de la mémoire et des archives (DPMA), la MRAI, à l'origine structure de mission, puis rattachée en 2000 à la Direction de la mémoire du patrimoine et des archives, rejoint en avril 2018 la sous-direction de l'immobilier et de l'environnement.

D'une logique d'aliénation, la MRAI doit participer à la nouvelle politique de valorisation du domaine de l'État. En appui des directions départementales des finances publiques (DDFIP), elle prépare les éléments techniques des appels d'offre pour la cession d'ensembles immobiliers en s'appuyant sur les établissements du service infrastruc-

ture défense (ESID), qui mettent en œuvre les études et travaux préalables aux cessions ou aux actes de gestion du domaine occupé par le ministère.

Une contribution de trente ans

En trente ans d'existence, la MRAI a contribué à un vaste programme de restructurations pour faire face aux mutations économiques et sociales découlant de la nouvelle organisation des armées sur le territoire français. Plus de 2 000 cessions ont été réalisées, soit en moyenne 70 sites par an. Les cessions réalisées entre 2009 et 2017 représentent un montant de près d'un milliard et demi d'euros. Chaque année, une dizaine d'études de reconversion ont permis à des sites militaires majeurs de changer de fonction. De nombreuses casernes ont été réhabilitées, restructurées et densifiées. Elles sont devenues, comme la caserne de Bonne, de nouveaux quartiers de ville, à Brest, avec le quartier des Capucins, ou à Arras, avec la citadelle de Vauban.

D'autres installations militaires, comme des arsenaux (le port de Saint-Mandrier à Toulon), des bases de sous-marins (à Lorient et à Saint-Nazaire), hébergent des activités économiques autour de la voile et de la mer, tels que des ateliers de construction dédiés à la navigation de plaisance. L'ancienne base aérienne de Vatry, qui fut une base de l'OTAN à Châlons-en-Champagne, a été transformée en base logistique pour alléger le trafic de fret de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et rééquilibrer ainsi le

développement économique en faveur de la région champenoise.

Certains édifices à caractère monumental sont devenus les vecteurs d'un développement culturel et touristique. C'est le cas de la citadelle de Corte ou de la caserne Villars à Moulins, qui ont été réhabilitées en 2000, respectivement en musée d'ethnographie et en musée du costume. Le fort de la Rade de l'île d'Aix, en Charente-Maritime, construit au XVII^e siècle pour préparer l'équipement en armes, en vivres et en eau des vaisseaux de guerre de Louis XIV, a été transformé en 1997 en résidence de vacances et en école de voile.

D'autres reconversions correspondent à une évolution plus profonde. Ainsi, l'ancien hôpital maritime de Cherbourg, racheté par le département de la Manche, a été transformé en école d'enseignement supérieur, l'École supérieure d'arts et médias (Esam), et en une résidence d'étudiants.

Porteuses d'avenir, de telles métamorphoses ne font pas regretter le passé militaire de ce patrimoine ! ★



La caserne Schramm à Arras, reconverte en logements © communauté urbaine d'Arras / Philippe Frutier

Les enjeux fonciers et paysagers des biens immobiliers de la Marine nationale dans le Var

Georges Debiesse, ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts, ancien directeur central des travaux immobiliers et maritimes

L'article qui suit avait été rédigé par moi-même à l'intention de la revue « PCM - Le Pont », qui est la revue de l'association des ingénieurs des ponts et chaussées. Le numéro de mai 1995 comportait un dossier « mer, ports et littoral ». J'étais à l'époque directeur des travaux maritimes de Toulon, en charge donc des infrastructures de la Marine nationale sur la côte méditerranéenne.

L'article se voulait être une réponse au reproche récurrent alors adressé à la Marine ou, plus généralement, au ministère de la Défense : accaparer, voire défigurer, le littoral dans le département du Var.

Les accusations pouvaient émaner d'aménageurs un peu frustrés de voir des kilomètres de côtes échapper à leurs ambitions de construction. Elles provenaient aussi de défenseurs du paysage, qui se disaient convaincus, bien à tort, que les sémaphores étaient des résidences de vacances pour les amiraux, ou encore de riverains du fort



Crique dans le parc national de Port-Cros, 2007 © Laurent Mignaux - Terra

de Brégançon, opposés à la construction d'un casernement décent pour les gendarmes préposés à la protection du Président de la République, chef des Armées. Pour être ainsi largement répandue, l'accusation n'en était pas moins largement excessive. C'est ce

que, en tant que rédacteur de cet article, j'entendais démontrer.

Bien des choses ont changé depuis la rédaction de ce plaidoyer. La Marine nationale n'est plus du tout « propriétaire » - si même elle ne le fût

jamais¹ – du domaine qu'elle occupe : les réformes de 2005-2006 sur la gestion du patrimoine immobilier de l'État en ont confié l'essentiel des responsabilités au ministère chargé des finances.

Les « travaux des ports de guerre », ou plus généralement le soutien immobilier de la Marine, ne sont plus du ressort « des ingénieurs des ponts-et-chaussées, sous les ordres du ministre de la Marine », comme l'avait prescrit le Premier Consul en l'An VIII. Ils relèvent aujourd'hui d'un service interarmées, le Service d'infrastructure de la Défense (SID), créé en 2005 et placé sous l'autorité du secrétaire général pour l'administration du ministère des Armées.

Par ailleurs, le soutien des forces est aujourd'hui organisé selon le système des « bases de défense » interarmées. Celles-ci sont devenues les unités de rattachement des parcelles domaniales occupées par les formations soutenues, quelle qu'en soit l'armée d'appartenance. Ce changement rend quelque peu compliqué la mise à jour des chiffres consignés dans l'article de 1995 puisque la notion même de domaine attribué à la Marine a disparu.

La notion d'arsenal a tout autant été battue en brèche. Certaines fractions des anciens arsenaux étaient vouées à la construction neuve de bâtiments, c'est-à-dire à la fabrication de navires militaires, à Lorient et à Cherbourg. Elles

ont été intégrées à l'actif de DCN. Cette société privée, au capital détenu majoritairement par l'État, a succédé le 1^{er} juin 2003 à la régie d'État qu'était auparavant la Direction des Constructions Navales. Elle a continué à évoluer, sous le nom de DCNS, pour englober les activités de systèmes et de services en 2007 puis prendre le nom de Naval Group en 2017.

Toulon, qui n'est pas un port de construction neuve, comporte pour sa part de vastes zones qui ont été confiées à DCN dans le cadre de conventions de longue durée ou d'autorisations d'occupation temporaire².

Cela dit, à mon avis, l'essentiel du « message » qu'entendait porter l'article de 1995 reste valide : le Var et, en son sein, la région toulonnaise restent un pôle militaire très important, largement fondé sur les multiples rôles du port de Toulon, qui est le plus grand port de guerre méditerranéen. Ce port assure le stationnement et le maintien en condition opérationnelle de la plus grande part de la Marine, le groupe aéronaval et les sous-marins nucléaires d'attaque compris, mais aussi la projection de forces. C'est ce qui fait de la base de défense de Toulon, et de loin, la plus grande de France en termes d'effectifs soutenus : près de 24 000 personnes, dont 6 200 personnels militaires embarqués et environ 6 400 civils.


² Il s'agit des zones où s'effectue l'entretien des navires, nécessairement proches du rivage. En revanche, Naval Group a replié vers l'intérieur des terres, à Ollioules, l'ensemble de ses installations vouées aux activités d'ingénierie, permettant la libération d'une partie de l'arsenal du Mourillon.

Son « poids » domanial n'en reste pas moins modéré, au regard de cette importance stratégique. Il est de l'ordre de 4 000 hectares, tous services et armées confondus.

Il y a toujours 298 hectares pour l'arsenal de Toulon et ses quelque 20 000 emplois. C'est plus que les 115 hectares de l'arsenal de Brest mais bien moins que les 3 354 hectares du plus petit des « grands ports maritimes » métropolitains, celui de Rouen.

Parmi ces 4 000 hectares, 250 hectares sont inoccupés par les activités des armées. Ces terrains sont en cours de cession pour leur plus grande part (160 hectares). Plus de 70 opérations de cession sont intervenues depuis 1995, souvent au bénéfice du Conservatoire du littoral.

Parmi ces cessions, la plus emblématique est peut-être celle des 135 hectares de la base d'aéronautique navale de Fréjus Saint-Raphaël³, qui avaient été implantée en 1911 sur une « plaine inculte » (selon ses promoteurs). Cet espace est devenu, en juillet 1995, la « base nature François Léotard », comportant aujourd'hui 85 hectares d'espaces naturels protégés, le reste étant utilisé pour des activités de sports et de loisirs.

Cela semble bien indiquer que la Marine nationale n'avait pas trop dégradé le site ! 

³ D'où partit Santos-Dumont en 1913, et où Saint-Exupéry faillit se noyer aux commandes de son avion en 1933.

¹ Elle était, selon le vocabulaire de l'époque, « attributive » d'une fraction, à vrai dire modeste, du domaine immobilier « affecté » au ministère de la défense.

Extrait de la revue « PCM - Le Pont »,
numéro de mai 1995 - dossier « mer, ports et littoral »

En matière foncière, la Marine est un propriétaire modeste et vertueux. Son domaine total est inférieur à 10 000 hectares. Mais c'est un beau domaine, très peu construit, souvent boisé et bien sûr proche du littoral dans des régions, la Bretagne ou le Var, qui comportent les plus belles côtes du territoire français. Cette qualité paysagère résulte de la sagesse de la gestion patrimoniale de la Défense. Elle ne doit pas faire obstacle à la poursuite de l'équipement du littoral en installations nécessaires à l'accomplissement de ses missions. La défense nationale est d'intérêt public, autant au moins que la protection de la nature et du patrimoine, la qualité des paysages ou celle de l'architecture, toutes choses d'ailleurs parfaitement compatibles.

La mer n'est pas toujours ce « toit tranquille » chanté par le poète⁽¹⁾ où marchent de pacifiques colombes. On y croissait aussi, jadis ou naguère, des vikings, des pirates ou des armadas d'invasion. Tout littoral est donc une frontière qu'il faut surveiller et défendre.

Cela n'implique pas forcément qu'il faille en faire une muraille. Pour vaincre ou dissuader l'éventuel envahisseur, une escaadre peut être plus efficace - mais pas forcément moins chère - qu'une ligne de fortifications côtières.

Le cinquantième de l'an dernier n'a-t-il pas commémoré la défaite du jour de l'Atlantique, la plus récente victoire du « vent » sur la « pierre », c'est-à-dire de la maîtrise des mers sur le durcissement des côtes ?⁽²⁾

Un domaine restreint ...

C'est sans doute pour cela que la Marine n'occupe, contrairement à une opinion largement répandue, qu'une bien modeste part de nos rivages.

Son domaine total, y compris la fort peu littorale station de Rosnay dans l'Indre, ne représente guère que 10 000 ha. C'est nettement moins que le territoire de la seule commune de Hyères.

- 3 700 hectares dans le Var, c'est 0,4 % du territoire départemental.

- 3 400 hectares dans l'agglomération toulonnaise qui, outre l'arsenal, comporte trois bases aéronavales et le Centre d'Essais de la Méditerranée (qui, convenons-en, occupe 90 % de l'île du Levant), c'est moins de 5 %.

Moins de 5 % de l'espace, mais plus de 15 % des emplois. L'arsenal de Toulon, c'est plus de 20 000 emplois sur moins de 300 hectares.

... mais un beau domaine

Et pourtant, globalement, le domaine est quasi vierge : le coefficient moyen d'occupation des sols n'est que de 0,05. Dans l'ensemble la Marine, à terre, est plutôt verte. Dans la presqu'île de Saint-Mandrier, de l'autre côté de la rade de Toulon, les limites domaniales apparaissent à l'œil nu : la marée des pavillons s'arrête à l'orée du terrain militaire.

C'est ce qui permet à de rarisimes orchidées de survivre dans l'île du Levant, du côté militaire. De même, sur les côtes de la Manche, le champ de tir de l'Armée de Terre de Biville, unique exemple français de « dunes en barcanes », abrite le pelodyte ponctué, espèce de crapaud peu commune, ou des oiseaux tels que le grand gravelot, le gravelot à collier et le traquet moiteux.

C'est ainsi, enfin, que le parc national de Port-Cros n'aurait sans doute jamais pu voir le jour sans le passé militaire ancestral des îles de Port-Cros ou de Porquerolles. Cela ne signifie pas que la Marine Nationale doive aujourd'hui fusionner avec le Conservatoire du Littoral, même si elle entretient avec cet organisme de nombreuses et excellentes relations.

Car elle a toujours ses missions à remplir, qui continueront à requérir des infrastructures à terre, et donc un certain aménagement du littoral, même s'il n'a pas toujours l'ampleur de travaux passés tels que la création de la rade artificielle de Cherbourg, initiée par Louis XVI, suivie du creusement de l'arsenal, renouvellement des « merveilles de l'Égypte » voulu par Napoléon, ni même celle du chantier de l'île Longue, qui fut naguère l'un des plus importants d'Europe.



Plan du port de Toulon et de son arsenal, 1700 © DR

Divers intérêts publics

Il convient donc aujourd'hui d'éviter que la qualité même du patrimoine de la Défense, qualité qui résulte de la relative sagesse de sa gestion, devienne un insurmontable obstacle à la poursuite de son adaptation.

Ce risque n'est pas nul : l'esprit même de la loi Littoral, c'est bien de protéger ce qui peut encore l'être, et notamment ces « espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral » (article L. 146.6).

La préservation jusqu'à ce jour de ces espaces remarquables a tenu à la patience et à l'économie réutilisation des emprises : un radar succède à une batterie côtière, un poste de visée ou un ensemble de rejeotographie à un sémaphore désarmé, etc... En matière de paysage comme en matière de patrimoine historique c'est bien la fonction qui protège. Il faut donc que cette fonction subsiste, ou qu'elle soit remplacée par une autre fonction, ce qui peut engendrer des travaux d'aménagement.

Il y a donc bien souvent des convergences entre les intérêts de la Défense et ceux de la conservation du littoral. Il y a lieu certes de rechercher et de saisir de telles occasions, mais sans oublier, le cas échéant, le nécessaire respect des sujétions imposées par la Défense, rappelé, notamment, par le loi de décentralisation du 7 janvier 1983.

Remember Pearl Harbor

Il faut se souvenir qu'il a fallu un article de loi pour relancer les travaux de construction de la station d'épuration de l'agglomération toulonnaise, dont la localisation, au pied des falaises du Cap Steïé, donc dans une emprise touchée par la loi littoral, n'avait pas paru suffisamment justifiée par des « raisons techniques impératives ». Il est à craindre que, bientôt, la présence ou l'aménagement des arsenaux de la Marine en bord de mer ne devienne contestable puisqu'un a pu voir, en juillet 1993, à Cherbourg, le Triomphant, sous-marin nucléaire de la nouvelle génération, rejoindre son ouvrage de mise à l'eau en « marchant », grâce à de puissants dispositifs hydrauliques.

Il convient de méditer aussi l'exemple du radar de surveillance aérienne de Pearl Harbor, dont l'administration des parcs naturels avait refusé l'implantation sur le plus haut sommet de l'île⁽³⁾.

(1) Paul VALÉRY, « Le cimetière marin ».

(2) Alain GUILLERM, « La Pierre et le vent », Arthaud, 1985. Sur ce thème, et sur bien d'autres, voir aussi « Le Royaume d'Archimède », de Michel TRIPIER, Economica et FEDN, 1993.

(3) Cité par J. BOULARD, ICPC 65.

DU CAMOUFLAGE

La Marine a ses peintres. Et la Marine a ses ingénieurs. Ce sont rarement les mêmes. C'est peut-être dommage : après tout Léonard de Vinci aurait pu être l'un et l'autre.

Il y a, heureusement, des exceptions : c'est ainsi que Nicolas OZANNE, titulaire d'un brevet d'ingénieur des Bâtiments Civils (et donc membre de ce qui s'appelle aujourd'hui le service des Travaux Maritimes) est surtout connu pour ses gravures.

Et c'est ainsi que Pierre GATIER, peintre de la Marine, reçut d'elle, en 1936, la fort poétique mission de camoufler la batterie des Médés.

Il y a tellement bien réussi que la batterie des Médés est presque effacée de nos mémoires. Seuls y montent la garde, face au Levant, à l'extrême pointe de l'île de Porquerolles, quelques fantômes échappés du Rivage des Syrtes ou du Désert des Tarlares.

L'avenir de la métropole brestoise s'écrit avec la Marine

Benjamin Grebot, *ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts*, *Directeur de l'agence d'urbanisme de Brest-Bretagne*

Brest et la Défense, une histoire commune

Brest est née au troisième siècle autour d'un castellum érigé par les Romains en rive gauche de la Penfeld, au droit de l'embouchure du fleuve, dans la rade. Les vicissitudes originelles de ce site stratégique, situé sur la route de commerçants, sont mal connues. Mais on retiendra qu'avec la péninsule armoricaine il fut une terre d'élection pour les Bretons insulaires, chassés de leur pays par les invasions saxonnes au V^e siècle.

Au Moyen-Âge, la forteresse qui marquait l'entrée de l'estuaire fut modernisée à plusieurs reprises, devenant progressivement une ville close. Place forte, elle protégeait les routes maritimes de la mer d'Iroise. Prise par les Anglais lors des guerres de succession au début de la Guerre de Cent Ans, la ville fut tour à tour sous la domination du royaume d'Angleterre et du duc de Bretagne.

À l'aube de la Renaissance, Brest n'avait ni l'étendue ni l'importance d'une véritable ville. Mais c'était déjà un port dédié à la construction navale, qui profitait de l'abri naturel que constitue la Penfeld. Il

fallut attendre le roi Henri IV pour que Brest obtienne le titre de ville (1593) puis attendre à nouveau une quarantaine d'années avant que le site ne soit choisi pour devenir un grand port militaire sur la façade atlantique, sous l'impulsion du cardinal de Richelieu (1631).

C'est à l'époque de Colbert, sous le règne de Louis XIV, que la ville prit véritablement son essor, passant de 2 000 à près de 15 000 habitants. La population s'installait dans les faubourgs. Recouvrance, sur la rive droite de la Penfeld, fut bientôt annexé à Brest.

En 1691, Vauban conçut un plan défensif de la ville, auquel il ajoutait une ceinture de remparts enserrant des îlots organisés en damiers : Brest faisait partie de la « ceinture de fer » qui protégeait le royaume par un ensemble de places fortes.

Au cours des décennies suivantes, la totalité de cet espace intra-muros allait se remplir, en respectant le plan tracé à la fin du XVII^e siècle par le Commissaire général des fortifications de Louis XIV. Un siècle plus tard, Brest était devenue le premier port militaire de l'Atlantique.

L'arsenal avait été modernisé, notamment par les contributions d'Antoine Choquet de Lindu, qui conçut, jusqu'à sa mort en 1790, de nombreux bâtiments sur les pourtours de la Penfeld.

De ville close centrée sur le château, Brest devenait une ville articulée autour du fleuve, déployée sur ses deux rives, ceinte de fortifications. La première moitié du XIX^e siècle était marquée par le développement et la transformation de l'arsenal qui s'étendait au nord. Sous le Second Empire, grâce à l'essor industriel, la ville connut une nouvelle croissance. La pression démographique augmentait et l'espace intra-muros venait à manquer. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, la ville s'étend à l'extérieur de ses remparts.

Fortement marquée par les deux grands conflits mondiaux, Brest connut au cours du XX^e siècle de profondes mutations. Lors de la Première Guerre mondiale, la ville fut choisie en 1917 pour accueillir le débarquement des troupes américaines. Les camps militaires s'installaient à sa périphérie, complétant les faubourgs établis au-delà de l'enceinte fortifiée. Avec le déclassement officiel

de la place forte en 1919, le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Georges Milineau, architecte municipal, proposait une vision inédite de Brest, sans ses fortifications. Mais ce plan, consécutif à la première loi Cornudet de 1919, instigatrice des bases de la planification urbaine en France, ne fit référence que pendant une courte durée. L'histoire militaire s'est chargée d'écrire pour Brest une autre page.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la ville fut occupée par l'armée allemande, qui en fit son plus grand port militaire face à l'Atlantique. Subissant d'importants bombardements dès 1940, Brest ne fut délivrée qu'en septembre 1944, du moins ce qu'il en restait : près de 80 % de ses bâtiments avaient été détruits ou gravement endommagés.

À partir de 1947, l'arsenal fut reconstruit. La Marine entreprit la reconstitution de sa flotte. Au cours des années qui suivirent, alors que les habitants avaient été temporairement relogés dans des cités de baraques, la reconstruction de la ville s'opérait suivant le plan en grille ortho-normée, qui avait été élaboré en 1948 par Jean-Baptiste Mathon, architecte-urbaniste en chef désigné par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

A partir des années 1960, d'autres programmes d'État, étendaient l'emprise de la ville sur le plan urbain. La première zone d'urbanisation prioritaire (ZUP) de Bellevue fut réalisée entre 1964 et 1976. La zone d'aménagement concerté (ZAC) résidentielle de la Cavale Blanche fut aménagée au cours des années 1970.

Progressivement, la surface urbanisée de la ville avait doublé.

Ces décennies correspondaient également à un véritable essor économique, toujours en lien avec la Marine. Sa présence a conduit à construire à Brest de véritables savoirs et savoir-faire dans des domaines d'excellence et de haute technicité qu'incarnent aujourd'hui les acteurs industriels tels que Naval Group ou Thalès, mais aussi l'université de Bretagne occidentale, Télécom Bretagne, l'Ifremer, le Service hydrographique et océanographique de la marine et, bien sûr, le pôle mer Bretagne-Atlantique, qui est un pôle de compétitivité à vocation mondiale.

La diversification des activités, engagée à partir de celles de défense maritime, a ainsi conduit au développement de fonctions métropolitaines reconnues dans les domaines tant des sciences et techniques marines que des télécommunications et du numérique. Pour autant, la base de défense, qui s'étend de Brest à Lorient, reste de loin le premier employeur et donneur d'ordre local. Sa présence génère plus de 50 000 emplois en équivalents temps plein. Elle conduit à injecter annuellement plus de 2,3 milliards d'euros dans l'économie locale.

La Penfeld ou la reconexion progressive d'un espace d'exception

Les abords de la Penfeld sont historiquement, et de nos jours encore, le lieu d'implantation d'activités liées à la politique de défense. Ainsi le château, loin-

tain héritier du premier camp fortifié romain, qui héberge la préfecture maritime, abrite également en ses murailles le commandement de la Force océanique stratégique de l'Atlantique.

Le sort de ces espaces et leur avenir dépend largement de l'évolution de la base navale, liée elle-même aux transformations des politiques française et européenne de défense, notamment dues à l'évolution de la place de la dissuasion nucléaire. La fin de la Guerre froide a naturellement amené à reconsidérer ces fonctions stratégiques pour les adapter à la nouvelle donne géopolitique mondiale. Il s'en est suivi une importante réorganisation et une relocalisation territoriale des moyens mobilisés.

Au cœur de Brest, la Marine a engagé le transfert progressif de ses activités de la Penfeld vers le secteur de Laninon en front de rade, ouvrant la voie à la réintégration graduelle dans le tissu urbain brestois de grands espaces jusqu'alors réservés aux activités militaires. Ce processus de désaffectation d'ensembles fonciers et immobiliers importants a autorisé une réflexion sur le devenir de ces espaces en transition mais milité également pour une vision et une stratégie urbaine élargies, en intégrant notamment les problématiques métropolitaines.

La condition métropolitaine

L'ambition métropolitaine brestoise, affichée dès la fin des années 1950, s'est déclinée dans une stratégie de déve-

loppement qui conjugue à la fois le capital existant, essentiellement maritime, et la création de nouveaux axes de croissance : l'enseignement supérieur, le pôle électronique brestois, la réparation navale civile, l'océanographie, la santé, l'agro-alimentaire, la banque et, plus récemment, le tourisme. Aujourd'hui, l'enseignement supérieur et la recherche constituent des leviers importants du développement métropolitain brestois. La métropole accueille 23 000 étudiants et abrite le premier pôle européen en sciences et techniques de la mer. Ce développement volontariste a progressivement permis de structurer un ensemble de compétences dont le rayonnement dépasse très largement le seul cadre local. Atteignant des niveaux régional, national ou international, les fonctions qui leur sont associées sont porteuses de capacités d'attraction, d'entraînement et d'influence.

Cependant, ces fonctions métropolitaines sont aujourd'hui spatialement dispersées, tandis que le cœur de la ville demeure entaillé par l'emprise de la base de défense, jusque-là peu favorable à la constitution d'une centralité équilibrée et complètement cohérente. Pour autant, l'estuaire de la Penfeld, intercalé entre quartiers originels, historiques et plus récents, constitue le lieu d'élection majeur du noyau métropolitain, l'épine dorsale opportune, apte à rassembler demain les entités de ce centre-ville élargi et à organiser les fonctions structurantes de la métropole.

Mise en résonance avec les grands pôles du système économique de la métro-



« La ville demeure entaillée par l'emprise de la base de défense ». Carte du foncier militaire au cœur de Brest © ADEUPa

pole, la Penfeld constitue une opportunité enviable qui peut porter l'intensité urbaine métropolitaine en se constituant à la fois comme cœur névralgique, pivot d'une trame d'espaces publics articulés à partir des quartiers environnants, et comme lieu de fonctions et de formes d'habitat nouvelles.

Du symbolique au stratégique

La Penfeld occupe une place stratégique à plusieurs titres.

Le premier d'entre eux est d'ordre historique et symbolique. Brest est née sur les rives de l'estuaire de la Penfeld. Au gré du temps, la ville s'est déployée autour de cette médiatrice, berceau de la Royale, cœur de la ville fortifiée, arsenal de la Marine.

La seconde raison est d'ordre spatial. Les espaces qui la constituent, sous-occupés pour certains d'entre eux, représentent une réserve foncière exceptionnelle pour une future extension du centre-ville et une redéfinition de son périmètre. C'est le cas notamment du secteur du Salou, qui couvre 15 hectares, à proximité immédiate du centre de l'agglomération : à lui seul, cet espace permet d'entrevoir une réconciliation possible des deux rives.

Un troisième motif tient au rapport qu'entretient la Penfeld avec la rade. Ce vaste espace maritime est la clé de la métropole brestoise tant par sa valeur économique, identitaire et récréative que par sa qualité de grand paysage. Interface entre la ville et la mer, la Penfeld incarne le lien physique entre la rade et le Pays de Brest.

Toutefois, en dépit de ces caractéristiques remarquables, la Penfeld demeure un espace complexe et difficile, aujourd'hui marqué par un enclavement auquel le relief contribue amplement, bien sûr. En outre, cette influence de la topographie est renforcée par l'héritage de la reconstruction, qui fit le choix de positionner la ville à reconstruire en surplomb du fleuve, en profitant des déblais innombrables pour niveler et combler certaines rues qui permettaient auparavant l'accès à ses rives. La relation au fleuve s'en est trouvée atténuée, tant en termes de perception que de desserte.

À cet isolement physique relatif s'ajoute aujourd'hui l'inaccessibilité et la sécurisation physique des lieux qu'implique

la présence des installations militaires. Mais c'est précisément l'évolution prévisible de cet état de fait qui ouvre des perspectives urbaines nouvelles pour le site, compte-tenu du souhait exprimé par la Marine de poursuivre le repositionnement de ses activités en front de rade. Pour l'ensemble de ces raisons, la métropole a souhaité, en lien avec la Marine, engager dans le cadre de la Mission Penfeld une réflexion stratégique sur l'intégration de ces espaces à l'intérieur du système urbain, fût-ce à une échéance lointaine.

L'affirmation d'un cœur métropolitain : un rôle légitime pour la Penfeld

L'objectif de renforcement de la centralité métropolitaine brestoise, rendue nécessaire par quelques décennies de croissance urbaine périphérique, appelle à l'évidence la désignation d'un point focal et son affirmation. La capacité d'offrir des biens et des services, l'attractivité et, par là même, le rayonnement sont autant d'expressions de cette centralité dont le principe s'établit d'abord par l'identification spontanée et l'appréhension aisée d'un cœur, lui-même par ailleurs produit d'une longue histoire.

À l'instar d'autres métropoles régionales, cette identification est cruciale pour la métropole brestoise, placée à l'intérieur d'un bassin de vie de 400 000 habitants, dont les exigences en termes de visibilité, de notoriété et d'attractivité sont à mesurer à cette aune. Cette lecture nécessite l'affichage d'un lieu réel

et symbolique qui puisse être le support de l'ambition métropolitaine, d'un lieu valorisé et valorisant, collectivement reconnu comme cœur du territoire par ses habitants comme par ses visiteurs.

Seule la Penfeld peut jouer ce rôle central :

- C'est un lieu hautement identitaire, à l'origine de la ville et berceau de son développement, parallèlement et conjointement à celui de la Royale.
- Le cours d'eau représente le lien physique et symbolique entre la terre et l'océan, le cordon ombilical entre le pays et la mer.
- La centralité est étroitement liée à la rade, elle-même emblématique de Brest.
- Cet espace est l'armature essentielle de la trame verte et bleue urbaine, à même d'équilibrer un contexte souvent perçu, à tort ou à raison, comme excessivement minéral.

Pour peu que les spécificités du site

soient pleinement prises en compte et considérées à leur juste valeur, l'aménagement de la Penfeld peut permettre l'élargissement et l'intensification du cœur de la métropole. Sa reconquête autorise un saut d'échelle : l'avènement d'un centre métropolitain recomposé, fédérateur, reliant les différents quartiers de la métropole. Dans ce périmètre central, la Penfeld occupe en effet une place déterminante, dont témoigne à lui seul le secteur du Salou, par le potentiel de rassemblement qu'il représente à l'interface entre plusieurs quartiers. Pour relativement récente qu'elle est, cette optique d'affirmation d'un centre est largement partagée. Des actions telles que le réaménagement en cours du plateau des Capucins (particulièrement la programmation dont il bénéficie), ou l'implantation de l'Arena dans la ville plutôt qu'à sa périphérie procèdent directement de cette appréciation et s'inscrivent à l'intérieur de cet objectif de marquage d'une polarité centrale.



« L'aménagement de la Penfeld peut permettre l'élargissement et l'intensification du cœur de la métropole ». Perspectives d'aménagement esquissées dans le schéma de référence Penfeld © ADEUPa

Port du château, Plateau des Capucins : le nouveau visage de Brest se dessine

Le premier acte de cette affirmation du cœur de la métropole aux abords de la Penfeld correspond à l'ouverture du port du Château, inauguré en 2009 à l'embouchure du fleuve. Le Port du château est dédié à la plaisance et aux escales. Les anciens docks militaires de ce port ont également été réhabilités depuis 2012 en commerces, restaurants et bureaux. Cette marina en centre-ville traduit la volonté de renforcer l'attractivité et l'image maritime de Brest.

Le deuxième acte correspond au réaménagement du plateau des Capucins,

ouvert au public en 2017, au travers duquel commence à s'écrire quelque chose de plus vaste : la reconquête des rives de la Penfeld, par les activités civiles alors que cet estuaire urbain avait longtemps été réservé à un usage exclusif par la Marine.

Le plateau des Capucins doit son nom à la communauté monastique qui y fonda un couvent au début du XVII^e siècle. Les lieux furent attribués à la Marine par un décret de 1791. Le couvent fut progressivement transformé en caserne. Avec l'avènement de la marine à vapeur, l'arsenal de Brest se dota de nouveaux équipements. Les ateliers des Capucins furent édifiés entre 1841 et 1845 puis agrandis entre 1858 et 1864. Ils se composaient de trois halles de 16 mètres

de large et de 150 mètres de long. L'ensemble immobilier se déployait sur deux hectares et demi, en surplomb du port et à proximité des forges.

Endommagés lors de la Seconde Guerre mondiale, les ateliers furent remis en service en 1957. Près de 200 machines-outils peuplaient la nef centrale dans les années 1980. Le transfert progressif des activités sur le site de Laninon, en front de rade, a entraîné la fermeture des ateliers en 2004.

En 2011, le plateau des Capucins, comprenant les ateliers, a été cédé par la Marine à Brest Métropole. Des travaux de réaménagement ont été engagés dès l'année suivante. Il s'est alors agi de créer, au cœur d'une ville reconstruite



« L'aménagement du port du Château est le premier acte d'affirmation du cœur de la métropole ». Vue de la marina et du Château © Benjamin Deroche - Brest Métropole

et en plein renouveau urbain, un nouveau quartier de centre-ville sur 16 hectares, un quartier du XXI^e siècle, vivant, innovant, inscrit dans une logique de développement durable, permettant de densifier l'hyper-centre de la métropole brestoise. Peu de villes ont la chance de disposer d'une telle opportunité. Il s'agit là d'une aventure urbanistique hors normes !

Un téléphérique pour relier les deux rives de la Penfeld en survolant la base de défense

L'aménagement de ce lieu symbolique offre l'occasion de valoriser les fonctions métropolitaines de Brest autour de l'économie, de la culture, des loisirs,

de la recherche et de l'habitat. Il permet aussi d'afficher les talents de la cité, de mettre en valeur une mémoire collective, tout en renforçant une dimension internationale reconnue. La ville y réunit toutes ses excellences et toutes ses compétences. Facteur de revitalisation et d'attractivité pour l'ensemble des quartiers environnants, c'est un enjeu majeur de développement pour une métropole capitale de la Bretagne occidentale.

Pour dépasser la frontière naturelle de la Penfeld et accrocher le nouveau quartier des Capucins en cœur de ville, les concepteurs du projet ont réfléchi à un maillage complet de l'offre de mobilité. La liaison par câble s'est imposée pour franchir la Penfeld, comme étant la solution la plus économique, écologique

et sûre. Elle permet en outre la garantie d'un tirant d'air de 48 mètres, permettant le passage des navires militaires accédant aux formes de radoub en contre-bas.

Intégré au réseau de transport public du territoire de Brest Métropole le téléphérique fonctionne 358 jours par an, soit plus de 6 000 heures sur l'année, avec une amplitude horaire journalière de 17 heures. Permettant d'accéder aux Capucins en trois minutes depuis le bas de la rue de Siam, le téléphérique permet en outre de découvrir une vue unique sur la ville et sur la rade. Premier téléphérique urbain de France, il a dès l'ouverture été plébiscité par les brestois et les touristes, avec 800 000 passagers en 2017.



« La liaison par câble s'est imposée pour franchir la Penfeld, comme étant la solution la plus économique, écologique et sûre ». Photo du téléphérique avec vue sur les Capucins, le bâtiment aux lions, les formes de radoub avec Navire © Mathieu Le Gall - Brest Métropole

Les ateliers industriels de la marine reprennent du service sous la forme d'un pôle culturel

La traversée de la Penfeld en téléphérique permet une entrée directe dans les Ateliers des Capucins, au sein desquels est implantée la gare d'arrivée. Le vaste ensemble industriel a mué en un pôle culturel d'exception. La Place des machines, avec ses 10 000 m², constitue l'une des plus grandes halles couvertes d'Europe. Elle conserve la mémoire du passé industriel des lieux en présentant quelques-unes des machines les plus imposantes des anciens ateliers, dont les ponts-roulants ou encore le tour sur lequel une des lignes d'arbres

du porte-hélicoptère La Jeanne d'Arc a repris place, à l'endroit même où il avait été tourné au début des années 1960. Fourmillant d'activités, la Place des machines constitue le royaume des trottinettes, des vélos, des skateurs, des danseurs de hip-hop... mais aussi un incroyable lieu de mixité qui accueille expositions, spectacles, salons, tout autant que les pique-niqueurs et les lecteurs de la médiathèque.

La Médiathèque François Mitterrand prend place au cœur des ateliers sur 9 700 m². Avec 120 000 documents en libre accès et plus de 350 000 en réserve, 900 places assises, dont une centaine équipée de postes informatiques, un auditorium de 195 places et

une salle d'exposition de 175 m², elle est un lieu conçu pour de multiples usages : s'informer, apprendre, cultiver sa curiosité et sa créativité, se détendre, débattre, échanger...

Comme sur la Place des machines, la conception architecturale de la médiathèque a intégré des éléments du passé industriel du site, tels qu'un four Jaubé datant des années 1930, qui servait à porter des pièces métalliques à hautes températures pour les façonner.

Aux côtés de la médiathèque est implanté le Village by CA, un accélérateur de jeunes pousses. L'implantation du Fourneau, centre national des arts de la rue et de l'espace public, est éga-



« La Place des machines constitue l'une des plus grandes halles couvertes d'Europe ». Photo de la salle des machines © Vincent Gouriou - Brest Métropole

lement programmée, avec pour mission le soutien à la création et la mise en lien entre artistes et population. Les Ateliers des Capucins accueilleront également un pôle des excellences maritimes et un cinéma.

Le plateau des Capucins, un nouvel éco-quartier emblématique de l'ambition brestoise

De l'autre côté des Ateliers des Capucins, le quartier d'habitat et d'activités est implanté sur le plateau, en surplomb. De près de 6,5 hectares, le site profite de la proximité de la station de tramway tout autant que de celle du téléphérique. Sur les 560 logements prévus, 150 sont déjà habités. Ce nouvel éco-quartier au cœur de la métropole est représentatif, comme tous les projets brestois, d'une recherche de diversité sociale, avec 50 % de logements en accession à la propriété libre, 25 % en locatifs conventionnés, et 25 % à des coûts abordables. Les programmes de logements sont complétés par environ 25 000 m² de bureaux, de commerces et services.

L'aménagement du plateau des Capucins se veut l'illustration d'une nouvelle qualité urbaine et d'une attractivité résidentielle forte, fondée sur des critères de densité, de mixité sociale, de diversité de l'offre et de qualité environnementale. Cette opération s'inscrit en synergie avec l'opération de renouvellement urbain du quartier historique et limitrophe de Recouvrance. Elle traduit la

stratégie de la métropole visant à renforcer son cœur, à construire une ville vivante qui donne la priorité au renouvellement urbain.

Vers une opération d'intérêt national pour prolonger la dynamique ?

C'est peu dire que les opérations d'aménagement du port du Château et du plateau des Capucins, entre lesquelles s'est intercalée la réalisation de la première ligne de tramway, ont profondément changé l'image de Brest, en quelques années.

En incitant les Brestois et les visiteurs à décaler leurs regards sur la ville, à s'approprier des espaces jusque-là inaccessibles, en mettant en lumière un patrimoine méconnu, elles contribuent à renouer avec l'histoire de la ville. Le récent label de Ville d'art et d'histoire décerné à la ville de Brest participe lui aussi de cette volonté de cultiver l'attachement des habitants à leur ville, malmenée par l'histoire, dont la reconstruction est parfois jugée sévèrement. La perspective d'une reconversion progressive des rives de la Penfeld est à cet égard enthousiasmante. Elle s'inscrit nécessairement dans la poursuite du partenariat entre la Marine et la collectivité, peut-être sous la forme d'une opération d'intérêt national. Tous les ingrédients sont réunis pour que cette reconversion soit une réussite, dès lors que les aménagements futurs sauront respecter l'histoire et l'environnement

exceptionnel de cet estuaire en cœur de ville. Et s'ils savent traduire les valeurs d'une ville portuaire, une ville de marins, celles qui font de Brest une métropole ouverte et solidaire. ★

Références

L'essentiel de cet article est tiré du *Schéma de référence Penfeld* élaboré par l'équipe de l'Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne (ADEUPa) en 2015 et consultable sur www.adeupa-brest.fr

Il est enrichi de données plus récentes tirées de :

- *L'impact économique de la Défense sur le territoire de la base de défense Brest-Lorient*, ADEUPa Brest-Bretagne, 2016
 - Thierry Guidet, « Les Capucins, le nouveau visage de Brest », *Place publique*, numéro hors-série, 2016
- et du site Internet dédié au projet urbain : <http://www.capucinsbrest.com/>

L'exemple de Metz

La reconversion du patrimoine foncier des armées et les grandes opérations d'aménagement urbain

Pierre Maurer, docteur en histoire de l'architecture, maître de conférence associé à l'École d'architecture de Nancy, chercheur au Laboratoire d'histoire de l'architecture contemporaine (LHAC)

Il est courant de citer cette affirmation attribuée à Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707), destinée au roi Louis XIV : « Les places fortes de votre majesté défendent chacune une cité. Metz défend l'État ».

Depuis son rattachement au royaume de France en 1552, Metz a été une place forte militaire dont le système défensif n'a eu de cesse d'évoluer à mesure que se développait l'art de la guerre et tout particulièrement la poliorcétique. Au XVII^e siècle, alors qu'apparaissaient les premières casernes et que les villes militaires se spécialisaient, Louis de Cormontaigne (1695-1752), disciple de Vauban, conçut pour Metz de nouvelles fortifications bastionnées et réalisa les doubles couronnes de Bellecroix et de Fort-Moselle. Bien que la ville de Metz fût fière d'héberger de nombreuses unités militaires, elle n'en était pas moins gênée par le carcan imposé par cette présence : l'armée occupait le parc foncier le plus important de la ville et ses constructions étaient bien souvent accompagnées de servitudes.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'invention de l'artillerie rayée rendait les projectiles plus destructeurs et imposait



Plan des emprises militaires, extrait de *Metz défend l'État* par C.-M. de Lardemelle (1930) © DR

de ce fait de moderniser les fortifications du XVII^e siècle devenues obsolètes. Metz bénéficiait alors des toutes premières constructions de forts détachés, dont les travaux débutèrent en 1868. Leur édification fut achevée par les Allemands, la ville étant annexée après la guerre de 1870. Elle rendait possible la destruction des anciens remparts qui bloquaient l'extension de la cité depuis plusieurs siècles. Ainsi, sur l'intervention de l'empereur Guillaume II, qui se permit alors de passer outre à l'opposition des militaires, une grande partie des fortifications fut déclassée puis démolie, permettant une extension de la ville vers le sud. Des servitudes militaires demeuraient néanmoins. Au moment où éclata la Première Guerre mondiale, Metz était la plus grande place fortifiée du monde¹.

Dans cet article, nous nous proposons de porter un regard sur la contribution de l'immobilier militaire au développement urbain de Metz et de montrer comment ce patrimoine, ancré dans le tissu urbain, a fortement et durablement orienté les stratégies foncières de la commune. Cette étude ne prétend cependant aucunement à l'exhaustivité, tant le patrimoine militaire est vaste et inscrit au cœur de la cité. Un inventaire méthodique des constructions militaires et de leur évolution dans le temps serait d'ailleurs un objet de recherche à fort potentiel.

De fait, les transformations de biens militaires ont été profondément ancrées

dans l'histoire à Metz. Ainsi, le palais du gouvernement², qui devait initialement accueillir le gouverneur militaire de Metz, est devenu le palais de justice. La citadelle, édifée entre 1556 et 1564, fut démantelée au XIX^e siècle. La zone de tir, dégagée face à la ville pour prévenir un soulèvement éventuel des habitants, a été transformée pour devenir l'actuelle place de la République. À l'emplacement d'une partie des remparts et des fossés, a été aménagée une esplanade, qui surplombe la vallée de la Moselle et qui offre depuis aux habitants un vaste espace public, véritable promontoire urbain qui fut prolongé pendant l'annexion par des aménagements pittoresques sur les fossés comblés, menant jusqu'aux bords du canal et de la Moselle.

Un enjeu pour l'extension de la cité

Une fois la ville redevenue française en 1918, les édiles poursuivirent l'œuvre urbanistique entamée par les Allemands durant l'annexion et s'engagèrent dans un développement ambitieux de la cité. Si le discours se voulait patriotique, dans les faits, la plupart des intuitions allemandes en matière d'aménagement et d'extension urbaine étaient respectées, voire confortées.

Dès les années 1920, la commune négocia la cession de plusieurs biens avec l'autorité militaire, représentée par le général gouverneur militaire de Metz. Celui-ci n'agissait pas de son propre

chef. Il se trouve en effet qu'un décret du 25 septembre 1926 avait institué un comité central, établi au ministère de la Guerre, et des commissions locales, siégeant dans chaque chef-lieu de région de corps d'armée. Ces institutions avaient pour mission l'étude du remaniement et de l'adaptation du domaine militaire aux nouvelles exigences de la défense nationale, ce qui pouvait conduire à l'aliénation de biens devenus inutiles ou pouvant être remplacés et à la réalisation des opérations financières correspondantes. C'était là une occasion que le maire voulait saisir pour permettre le développement de la cité, un développement considéré comme entravé par les établissements militaires et particulièrement par les fortifications qui étaient ressenties comme des ouvrages étouffant la ville.

Le général Charles-Marie de Lardemelle (1867-1935), gouverneur militaire de Metz et commandant du VI^e Corps d'armée de 1922 à 1929, aimait cette ville. Il voulait participer à son développement tout en se portant garant des intérêts de l'armée. Alors qu'il était question de la cession de la caserne Ney, idéalement située, le général se laissait aller à rêver d'une transformation de l'ensemble en un nouveau quartier, qui prendrait pour modèle la place de la Concorde à Paris et serait à la gloire de l'armée et de la patrie. Il regrettait par ailleurs que la commune s'attribue tous les mérites du développement de la ville, rappelant le rôle et l'intérêt de l'armée, qu'il consi-

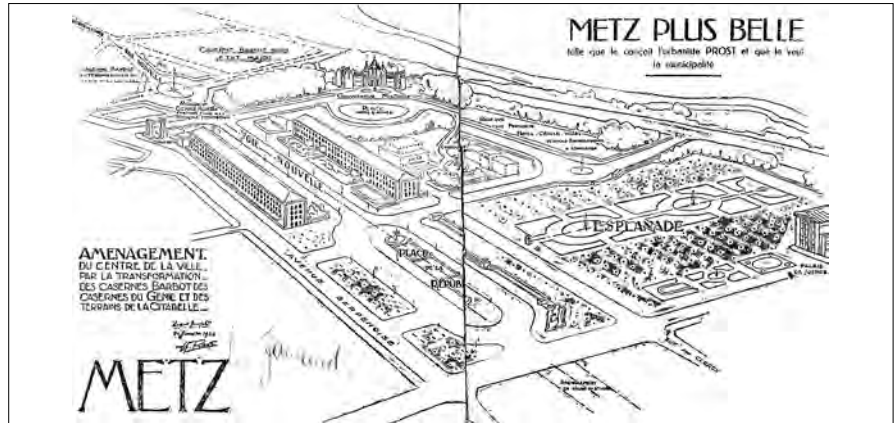
¹ Reitel F. (1982), p. 26.

² Construit entre 1778 et 1791 par l'architecte Charles-Louis Clérisseau (1721-1820).

dérait comme ayant été à l'initiative de certaines politiques de construction municipales³.

De fait, ses propres idées se retrouvaient pour partie dans les projets urbains conçus par Henri Prost (1874-1959). C'est à cet urbaniste que la ville de Metz confia en 1928 l'établissement de son projet d'aménagement, d'extension et d'embellissement, se conformant aux dispositions réglementaires de la loi Cornudet. Les travaux de Prost l'amenaient à esquisser divers scénarios d'aménagement pour le centre ancien, qui tous impliquaient le rachat et la reconversion d'ensembles militaires. La mise en œuvre de son ambitieux projet était donc entièrement dépendante de ces cessions.

Entre 1927 et 1929, l'armée céda à la commune plusieurs biens, parmi lesquels le corps de garde de la place d'Armes, que la commune transforma en Caisse d'épargne. Le front Saint-Vincent fut également déclassé, ce qui permit la création d'une plage urbaine. L'ancienne caserne du Cloître, dont certains éléments étaient protégés au titre des Monuments historiques, fut rasée : le site accueillit l'annexe du lycée de garçons⁴, un ensemble architectural de grande qualité dont la conception n'avait cependant pas pris en compte la préexistence du bâtiment militaire. Enfin, en 1933, l'armée abandonna la



« Metz plus belle telle que la conçoit l'urbaniste Prost et que le veut la municipalité », *Le Lorrain*, 25 février 1930 © DR

caserne Coislin, qui fut démolie. Il faut toutefois attendre les années 1960 pour qu'un programme architectural d'ampleur vienne prendre sa place. Cependant, malgré les quelques cessions qui viennent d'être mentionnées, l'inaboutissement des négociations avec l'armée et les difficultés financières de la commune eurent finalement raison de l'utopie urbaine de Prost.

Ne plus dépendre de l'armée pour s'étendre⁵

Une période de changements

De 65 742 habitants en 1946, Metz passait à 109 852 habitants en 1962. Cette croissance démographique forte s'accompagnait d'une profonde crise du logement. L'édification de nouvelles habitations devenait donc une priorité pour les pouvoirs publics et particuliè-

rement pour la commune. Des solutions à court terme devaient être trouvées pour pérenniser l'activité de construction dans une dynamique qui permette de répondre tout particulièrement aux attentes des Messins mal-logés. Manquant de terrains constructibles, la ville s'engagea dans la recherche d'emprises foncières. Idéalement situés et suffisamment vastes, les biens militaires étaient tout particulièrement convoités.

Le patrimoine immobilier de l'armée s'était toutefois relativement dégradé après la Seconde Guerre mondiale. Les crédits nécessaires n'étaient pas affectés pour sa rénovation. De plus, une étude de février 1946 révélait que les besoins de l'armée étaient inférieurs à ce qu'ils étaient en 1939 et qu'il convenait d'aliéner certains biens, pour faire des économies dans la gestion de son parc immobilier. Il fallait conserver les casernements situés dans la banlieue et ne garder dans le centre que les directions des services, des écoles et les états-majors. Le siège de la 6^e Région

³ Voir : De Lardemelle C.-M. (1930), p. 232-233.

⁴ Voir : Maurer P., « Internat du lycée Fabert, Metz », in Etchart M.-P., Gloc M. et al., *Architecture du XX^e siècle, Grand Est*, Lyon, Éditions Lieux Dits, 2018, pp. 14-17.

⁵ Ce chapitre s'appuie essentiellement sur les recherches faites par l'auteur dans le cadre de sa thèse de doctorat.

militaire avait été rétabli à Metz par un décret du 13 mars 1946.

Paradoxalement, l'armée manquait elle-même de locaux pour héberger ses propres effectifs. Elle ne disposait néanmoins d'aucun crédit pour de nouvelles constructions, d'où sa collaboration avec les autorités civiles, qui pouvaient lui attribuer des logements en échange de cessions d'immeubles ou de terrains. Dès le 28 juin 1946, le conseil municipal messin approuva le principe de la cession par le ministère de la Défense nationale de plusieurs biens et demanda que des cessions supplémentaires soient réalisées, un vœu qui n'a été qu'en partie réalisé. En application de l'article 49 de la loi n° 46-607 du 5 avril 1946, plusieurs édifices furent mis à la disposition du secteur civil, à titre provisoire ou définitif. La charge donnée au préfet consistait à attribuer les immeubles désaffectés, sur avis de la commission départementale de contrôle des opérations immobilières. Pour ces premières cessions militaires de l'après-guerre, l'administration des Domaines pratiquait néanmoins des prix élevés. Aussi, deux ans plus tard, le conseil municipal préféra procéder à des échanges avec le ministère de la Défense nationale pour les nouveaux biens militaires qu'il souhaitait acquérir, avec le versement d'une soulte au profit de l'État.

Bien que les négociations fussent toujours difficiles, la commune continuait de nourrir l'espoir d'acquérir de nouveaux terrains militaires. Si elle souhaitait que les transactions se fassent le plus rapidement possible et au prix le

plus bas, pour revendre une partie des biens acquis à des investisseurs privés, elle était entièrement dépendante de l'armée, qui avait bien entendu des prétentions légitimes sur ses biens. Entre 1953 et 1963, près de 120 hectares furent cédés sur l'ensemble de l'agglomération messine⁶.

Le remploi de casernes

La reconversion d'édifices militaires en logements n'était pas une pratique courante au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Aussi, la transformation des quartiers Fabert et Vauban, deux casernes d'infanterie, offrait les prémices d'un procédé qui allait alors se généraliser. Très endommagés durant le conflit, les bâtiments nécessitaient d'importantes réparations, ce qui écartait de fait leur réaffectation à une administration publique. Ils furent donc cédés au secteur civil, afin d'être affectés par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) au relogement des sinistrés. En 1949, c'est finalement l'Office public d'HLM de la ville de Metz (OPHLM) qui se chargea d'y créer soixante logements, pour le compte de l'État.

Au sud du centre historique, la caserne Barbot servait de lieu d'hébergement pour les sinistrés. Elle avait été cédée par l'armée au ministère de l'Éducation nationale pour en faire une cité scolaire, mais son occupation – et l'accueil de nouveaux sinistrés – empêcha toutefois ce projet de transformation de se réaliser

durant plusieurs années. Un projet fut néanmoins confié, dès la fin des années 1940, à l'architecte Paul Millochou, qui proposa un projet architectural basé sur la surélévation des casernes, en modifiant la physionomie de l'ensemble. Les constructions existantes furent surélevées d'un étage et profondément réaménagées. Entre 1954 et 1955, l'ancienne caserne accueillit dans ses corps de bâtiments, successivement rénovés, l'internat et des salles d'enseignement du lycée de jeunes filles puis l'inspection d'académie, les sections industrielle et commerciale du collège technique de jeunes filles, une annexe du lycée de garçons et autres locaux nécessaires à une



La caserne Barbot avant et après sa transformation en cité scolaire. Cartes postales. Fonds privé Christiane Pignon-Feller © DR

⁶ Frécaut R. (1968), p. 109.

telle cité scolaire. Près de 2 000 élèves y étaient accueillis en 1960.

À elle seule, la caserne Ney⁷ concentrait presque tous les espoirs d'acquisition de la municipalité messine, qui avait émis un vœu en ce sens dès le 5 novembre 1926. Son emplacement était jugé idéal, en bordure de la place de la République, entre le centre ancien et l'extension sud de la ville. Dès 1932, un projet de convention préliminaire à la cession de la caserne avait été mis en place. Mais pour ce faire, l'armée devait construire de nouveaux casernements : faute de budget, cela ne put être réalisé, ce qui entraîna l'ajournement de la convention. Rien n'évolua dans les années qui suivirent, malgré les relances annuelles de la commune. En 1946, il fut cette fois question de céder la caserne pour y implanter la cité administrative. Mais l'armée se montrait très réticente. Elle insistait sur la nécessité de sa présence en cœur de ville, puisque ses services s'adressaient au public. Une commission interministérielle trancha ainsi en faveur du maintien de la caserne dans le domaine militaire.

Entre 1948 et 1951, les négociations reprirent entre la préfecture, la ville de Metz, le MRU et l'autorité militaire, pour tenter de convaincre une nouvelle fois cette dernière de céder tout ou partie de la caserne afin d'y implanter une cité administrative. Après de nombreuses réunions, études, propositions et négociations, le projet fut finalement aban-

donné et la cité administrative édiflée sur un autre terrain. Mais la ville ne s'arrêta pas à ce nouveau refus de l'armée. Elle conservait l'idée d'implanter des commerces au rez-de-chaussée de l'aile de la caserne donnant sur l'avenue Serpenoise. Les négociations se poursuivirent au cours des années 1950. Néanmoins, aucun compromis ne fut trouvé, malgré l'ampleur des démarches engagées pour faire aboutir cette cession. Faute d'accord, la caserne restait en totalité dans le domaine militaire, ce qui est d'ailleurs toujours le cas à ce jour.

Le lotissement du fort de Bellecroix

Édifiée entre 1736 et 1740, la double couronne du fort de Bellecroix était un ouvrage défensif majeur, construit sur la colline du même nom. Dès 1946, les élus locaux réfléchissaient à construire une « cité-parc⁸ » pour les militaires. L'arasement du fort de Bellecroix, trop onéreux, n'a ainsi jamais été vraiment envisagé. Une première emprise, située dans le glacis des fortifications, fut cédée à la ville de Metz. En 1950, celle-ci projeta d'y implanter des chalets ou des pavillons. Elle prévoyait déjà de construire cinq immeubles collectifs de douze étages derrière les bastions, sur des terrains que l'armée ne souhaitait toutefois pas lui céder.

Le lotissement du fort bénéficia de l'installation au château de Mercy, à Ars-Laquenexy, du poste de commandement

de la 1^{re} Division aérienne canadienne, en avril 1953, dans le cadre de l'OTAN. Alors qu'elles étaient tentées par des habitations provisoires, les autorités françaises engagèrent l'état-major canadien à édifier des constructions pérennes pour loger ses militaires et leurs familles, afin de participer à l'équipement de l'agglomération. Dès 1953, deux immeubles furent ainsi projetés par l'agence de Jean Dubuisson, missionnée par le MRU, pour les officiers subalternes et les sous-officiers, alors que des villas étaient édifiées pour les officiers supérieurs. La construction commença en 1954 et les familles prirent possession de leur logement dès l'année suivante. Au printemps 1967, les Canadiens libérèrent les lieux, la France ayant quitté l'organisation intégrée de l'OTAN suite à la décision du général de Gaulle. Leurs biens immobiliers passèrent dans le secteur public, à destination des civils français. Les logements de Bellecroix, dont le financement n'était pas encore amorti, furent repris par la commune, selon les termes d'un accord établi au moment de leur construction.

La loi n° 54-364 du 2 avril 1954⁹ entraîna le déclassement de plusieurs ouvrages de fortification du domaine public militaire et leur incorporation au domaine privé de l'État. Le désenclavement de la ville, initié par les Allemands, était parachevé par cette loi, qui supprimait les dernières servitudes *non aedificandi* du territoire communal, offrant des cen-

⁷ Construite entre 1831 et 1845 par le colonel Firmin-Claude Parnajon.

⁸ Archives municipales de Metz, compte-rendu du conseil municipal du 28 juin 1946, point 1.

⁹ Loi n° 54-364 du 2 avril 1954 relative au développement des crédits affectés aux défenses du ministère de la Défense nationale et des forces armées pour l'exercice 1954.

taines d'hectares à une potentielle urbanisation future. Soixante-dix-huit forts¹⁰ étaient ainsi déclassés pour le seul site de Metz, dont celui de Bellecroix.

Deux ans auparavant, en 1952, le ministre de la Défense nationale s'était montré favorable à la cession des terrains situés devant les fortifications, à condition que le conseil municipal messin garantisse que 30 % des logements HLM qui y seraient implantés soient réservés à l'armée. Ces 30 % s'ajoutant au 50 % qui devait être affecté à des personnels de l'État, le nombre de ceux qui seraient mis en location par l'OPHLM était par conséquent limité.

En 1954, Raymond Mondon (1914-1970), maire de Metz, obtint de l'État la construction de cinq cents logements en secteur industrialisé¹¹ à Bellecroix. Ce dernier confia la supervision du projet à l'architecte Jean Démaré (1897-1967). En parallèle, les négociations concernant les cessions se poursuivaient. Ainsi, de mars 1955 à janvier 1959, six ventes permettaient à la ville de Metz et à son OPHLM d'acquérir près de 66 hectares sur le site du fort de Bellecroix¹². Les travaux commencèrent en 1957 et les premiers logements furent livrés dix-huit mois plus tard. Les différentes tranches, planifiées, s'enchaînèrent pendant plusieurs années.

¹⁰ Sont toutefois conservés dans le domaine militaire, avec les servitudes associées, deux forts de la première ceinture, extérieurs à la commune de Metz.

¹¹ Procédure créée en 1951 par le MRU pour expérimenter l'industrialisation du logement collectif.

¹² Denis P. (2002), p. 250.

Bellecroix s'est avérée être une opération singulière dans l'histoire de la ville, un laboratoire à très grande échelle de l'habitat, une véritable cité dans la cité, dont la proximité avec le centre ancien n'effaçait qu'en partie l'obstacle réel que constituaient les fortifications. Les 5 000 personnes qui y habitaient en 1968 constituaient une population très jeune, puisque 52 % d'entre elles étaient âgées de un à quatorze ans.

L'ensemble est largement boisé et comprend une diversité d'essences. Les espaces verts représentent ainsi 33 % de la surface de Bellecroix et 60 % de cette surface sont toujours occupés par les anciennes fortifications boisées. Les constructions, pour leur part, ne représentent en fin de compte que 7 % de la superficie globale¹³.

Un campus universitaire en cœur de ville

Metz ne possédait pas d'université au tournant des années 1950. Mais la ténacité du conseil municipal messin et du conseil général allait favoriser l'implantation d'établissements d'enseignement supérieur. Un collège scientifique universitaire fut ainsi créé en 1959. D'autres institutions universitaires suivirent. S'il fallut attendre le 17 décembre 1970 pour que l'université fût érigée avec ce statut par décret, les autorités civiles avaient anticipé cette création en édifiant un cadre propice à son installation définitive.

¹³ Frécaut R. (1968), p. 110-112.

L'île du Saulcy constituait une formidable opportunité foncière en cœur de ville, située à quelques centaines de mètres seulement de la cathédrale Saint-Étienne. Dès la fin des années 1950, il avait été décidé d'y créer un centre universitaire. L'État avait choisi l'architecte Roger Barade (1908-1987), qui proposa un premier plan-masse dès le mois de février 1960. Ne conservant aucune trace des installations militaires existantes, son projet tirait habilement parti des forces et des faiblesses du site de 25,88 hectares, en proposant un campus organisé autour d'un cours central qui formerait la colonne vertébrale de l'île.

En avril 1961, la ville se porta acquéreuse du complexe militaire de l'île du Saulcy, pour pouvoir le céder à titre gratuit au ministère de l'Éducation nationale, qui se chargerait ensuite d'y édifier les bâtiments universitaires projetés. Les travaux du premier édifice du campus, le collège scientifique universitaire, commencèrent en janvier 1962. Il accueillit ses premiers étudiants en octobre 1963, bien que sa façade incurvée de 200 mètres de long ne fût pas encore achevée (elle ne le sera pas avant 1974). Le campus se construisit ensuite progressivement. Le passé militaire du site n'est désormais perceptible que sur quelques bâtiments, finalement conservés à l'entrée de l'île.

La ville se tourne vers sa périphérie

Le 1^{er} janvier 1962, la ville de Metz incorpora trois communes périphériques : Borny, Magny et Vallières. En étendant son territoire communal, Metz avait désormais l'opportunité d'acquérir des nouvelles emprises foncières et de ne plus dépendre de celles qu'elle avait jusqu'alors du mal à négocier avec l'armée. Cela n'entraînait toutefois pas la fin des négociations avec cette dernière mais les rendait moins cruciales. De plus, cela permettait à la ville de s'inscrire dans les nouvelles politiques de l'État initiées par les décrets et les ordonnances signés le 31 décembre 1958, qui concernaient les plans d'urbanisme, la création de zones à urbaniser en priorité (ZUP) et la mise en place de politiques de rénovation urbaine.

Des programmes ambitieux permis par des aliénations

Pendant les années 1980 et 1990, plus que l'opportunité foncière, c'est le potentiel de reconversion du bâti et la volonté de donner une seconde vie à des casernes, conçues initialement pour un usage bien précis, qui caractérisaient les projets messins relatifs à des biens militaires.

Alors que la guerre froide se terminait, des réductions d'effectifs au sein de l'armée française s'amorçaient. Le danger de l'apparition de friches militaires se faisait sentir. Des réformes importantes de l'organisation des forces militaires fran-



La caserne Roques. Carte postale. Fonds privé Christiane Pignon-Feller © DR

çaises étaient engagées, dont celle de 1996, basée sur la suppression de régiments et l'orientation progressive vers une armée de métier¹⁴. En 1997, la restructuration des armées faisait perdre cinq unités à l'agglomération messine, soit 700 militaires et 100 civils sur un total de 10 780 personnes. Cependant, aucune procédure d'aliénation n'était engagée. Le risque de déshérence des biens militaires n'était toutefois pas nul, puisque certains casernements étaient laissés en friches. Les cessions se poursuivaient cependant. En effet, les constructions militaires présentaient un potentiel d'adaptabilité assez intéressant, doublé d'un cachet patrimonial fort apprécié par les usagers et les riverains.

La caserne Roques, construite vers 1900, fut désaffectée en 1970. Située

route de Metz, au Ban-Saint-Martin, elle a été reconvertie essentiellement en logements pour étudiants par l'OPHLM en 1980. Les 44 000 m² ont été répartis entre 207 chambres d'étudiants, 100 logements et des bureaux, dans un montage financier impliquant le conseil général et le Centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS), qui se sont engagés à verser une annuité durant 43 ans, les étudiants ne payant que les frais de gestion.

En 1985, l'OPHLM prit en charge la réhabilitation de la caserne Grandmaison, construite de 1902 à 1908 pour héberger l'infanterie allemande. Vides depuis 1977, ces quatorze bâtiments avaient été désaffectés en 1982. On y a réalisé 487 logements, une résidence pour personnes âgées de 47 places et cinq ateliers d'artistes. Sans se limiter à réhabiliter l'existant, les concepteurs du projet

¹⁴ Allaman M. (1996), p. 10.



L'ancienne caserne Grandmaison
© DR

avaient imaginé des extensions contemporaines ainsi qu'un parking souterrain, ce qui créait en surface des gradins pour les deux courts de tennis qui prenaient place dans l'ancienne cour de 5 hectares. L'opération fut primée au palmarès national de l'habitat en 1986.

Construite en 1903, la caserne Bridoux et ses quinze corps de bâtiments avaient été abandonnés par l'armée en 1990 et rachetés l'année suivante par la ville. Celle-ci fit réhabiliter un tiers de la caserne pour accueillir le premier cycle de la faculté des sciences ainsi qu'une résidence étudiante de 320 logements dès 1993. L'ensemble a été complété par un restaurant universitaire et une brasserie¹⁵. Une seconde tranche de tra-

voux fut engagée, avec l'organisation d'un concours d'architecture en 1997, dont l'architecte François Noël fut lauréat. Il conçut alors une salle de sport et des locaux d'enseignement supplémentaires, qui furent livrés en 2000.

Sans doute l'une des reconversions marseillaises les plus prestigieuses, la transformation de l'Arsenal Ney en équipement culturel, avait donné lieu, depuis les années 1960, à divers projets non réalisés. Cet édifice militaire du XIX^e siècle fut désaffecté en 1968. Finalement, sous l'impulsion du maire Jean-Marie Rausch, un concours architectural visant à le transformer en salle de concert fut organisé. L'équipe de l'architecte catalan Ricardo Bofill fut déclarée lauréate en 1985. L'architecte expliquait son projet ainsi :

« Il s'agit d'un exercice de restructuration particulièrement harmonieux et

délicat : la modification, tout d'abord, de l'usage d'un ancien bâtiment militaire, et son adaptation à une fonction culturelle et musicale ; la conservation, d'autre part, du caractère rigoureux, solide et bien construit de l'édifice, tout en modifiant légèrement certaines de ses caractéristiques pour l'aménager en équipement civil moderne¹⁶ ».

¹⁵ Les informations sur la restructuration des casernes Roques, Grandmaison et Bridoux sont essentiellement issues de : Donnet A.-M. (1997), p. 19.

¹⁶ Bofill R., « L'architecture militaire » in Turrel C. (1986), p. 7.

Pour ce faire, Ricardo Bofill supprimait l'aile nord-ouest. Il ne conservait que les trois autres ailes, qu'il prolongeait pour obtenir un plan en U et dont il redessina les façades dans une écriture néo-classique. Au cœur de ce plan, sous un parvis, était située une salle de concert, véritable morceau de bravoure de cette construction, qui devait bénéficier d'une acoustique exceptionnelle. L'ensemble fut inauguré le 26 février 1989.

Si la reconversion des anciennes casernes était essentiellement réalisée par des opérateurs publics, certaines étaient également le fait de porteurs de projets privés. C'est le cas du magasin

aux vivres, joutant l'Arsenal, l'un des plus anciens témoins de la citadelle messine, construit en 1569. Plusieurs projets de reconversion avaient émergé au fil du temps, mais les services publics n'avaient jamais pu les mener à bien. À titre d'exemple, l'implantation d'une partie de la Maison de la culture, projetée à la fin des années 1960, fut rendue impossible par l'inscription au titre des Monuments historiques de l'édifice en janvier 1969, les travaux nécessaires visant à modifier sa structure n'étant plus envisageables. Après plusieurs projets et de longues négociations, l'ensemble a finalement été repris par un groupe hôtelier pour transformer le bâti-

ment en hôtel de luxe, sous le crayon de l'architecte Gérard Hypolite. Baptisé *La Citadelle*, il fut livré en 2005¹⁷.

Un autre chantier privé majeur a été celui de la reconversion des bâtiments regroupés de part et d'autre du boulevard de Trèves, avec notamment la caserne Steinmetz. Cet ensemble de la fin du XIX^e siècle se situait en contrebas des fortifications de Bellecroix et s'étendait sur près de 400 mètres, le long d'un axe marqué par un important trafic routier ; il représentait une coupure urbaine, accentuée par celle de la Seille, en contrebas, et des remparts. Le nouveau projet, porté par la SAS Trèves investissement et Manulo, a tenté de répondre à ces problématiques en offrant une nouvelle vie aux bâtisses militaires, y implantant de nombreux services mais aussi des logements. Si le projet est complexe, il permet de créer une nouvelle polarité dans la ville et a le mérite d'être suffisamment ambitieux pour un patrimoine architectural de cette ampleur.

Apprendre à se réinventer

En 2008, le Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale a donné les principales orientations d'une réforme de l'armée quelque peu violente en termes d'impact territorial, pour la Lorraine et Metz en particulier. Avec la suppression de plusieurs unités importantes (parmi



La transformation de l'Arsenal avec le détail de la salle de concert © DR

¹⁷ Voir : Heiss S., « Les chantiers du patrimoine. Metz. Une bâtisse militaire obtient ses 4 étoiles », *Le Moniteur*, août 2004 [en ligne].

lesquelles la base aérienne 128, le 1^{er} régiment médical ou encore le 2^e régiment du génie), l'agglomération messine a supporté une grande partie de la perte des 5 650 emplois militaires et civils qui concernaient le département de la Moselle, soit tout de même 12 % des suppressions envisagées dans l'ensemble du pays¹⁸. Sur la zone de Metz, l'INSEE a évalué à près de 17 000 le nombre de personnes impactées directement ou indirectement par le départ des régiments, en comptant les conjoints et les enfants¹⁹.

La base aérienne 128 constitue l'un des sites les plus emblématiques des restructurations militaires de 2008, puisque pas moins de 2 500 personnes travaillaient sur ce terrain de 380 hectares. La communauté d'agglomération perçut assez vite les enjeux liés à la reconversion d'un tel lieu pour l'ensemble du territoire. Dès 2009, Metz Métropole s'est attachée à répondre à l'appel à projet ÉcoCités, lancé par l'État dans le cadre du Plan Ville durable pour soutenir des démarches de durabilité urbaine qui soient exemplaires sur le plan national et pour accompagner la transition écologique des villes françaises. Treize territoires ont été sélectionnés le 4 novembre 2009, parmi lesquels celui de Metz Métropole.

¹⁸ INSEE, « Diagnostic 2010 de la Moselle : dynamiser la croissance démographique en confortant l'attractivité économique », Économie Lorraine, n° 247-248, février 2011 [en ligne], p. 9.

¹⁹ INSEE, « Restructurations militaires dans la zone d'emploi de Metz : une évaluation pour la reconversion des personnels », Économie Lorraine, n° 203, janvier 2010 [en ligne], p. 3.

La communauté d'agglomération s'était en effet appuyée sur la refonte de la carte militaire pour proposer un projet, baptisé « ÉcoCité 128 », avec comme objectif principal l'intégration de la base aérienne 128 dans le tissu urbain de l'agglomération, à l'horizon 2030. La base aérienne, condamnée tout juste un an plus tôt, est ainsi devenue le site principal au cœur d'une démarche prospective, un pari sur l'avenir qui se voulait stratégique, selon un processus de mutation douce.

Parallèlement, les services de l'agglomération et son conseil de développement durable se sont impliqués activement pour réfléchir au devenir du site, en prévision de son transfert à Metz Métropole, se lançant dans des études prospectives rendues ici nécessaires. La création d'un pôle d'excellence sportive et la création d'un agrobiopole qui permette de produire et vendre localement des produits lorrains ont fait partie des nombreux sujets émergents, qui finissent par ouvrir d'intéressantes perspectives pour ce site. Comme l'explique Jean-Luc Bohl, président de Metz Métropole : « À court terme, c'est un cadeau empoisonné. Mais, probablement, à moyen et à long terme, c'est en fait une véritable opportunité pour le développement ultérieur de notre agglomération²⁰ ».

En février 2012, quatre mois avant la fermeture officielle de la base, Metz

²⁰ France Inter, « Quel avenir pour les anciennes villes garnisons ? », 22 octobre 2014. Disponible sur : <https://www.franceinter.fr/emissions/le-zoom-de-la-redaction/le-zoom-de-la-redaction-22-octobre-2014>

Métropole l'a déclarée d'intérêt communautaire. En décembre 2013, les élus ont adopté un plan directeur d'aménagement. Finalement, le 16 juin 2015, la collectivité est devenue propriétaire de la base aérienne – qui a été ensuite renommée *Plateau de Frescaty* –, via l'établissement public foncier de Lorraine (EPFL).

La communauté d'agglomération de Metz Métropole a acquis le statut de métropole le 1^{er} janvier 2018. Dans le pacte métropolitain d'innovation et le contrat de coopération métropolitaine qui a été signé le 7 septembre 2018, le projet du *Plateau de Frescaty* tient une place essentielle. Le document rappelle que la métropole a perdu 5 % de sa population, suite aux restructurations militaires, mais surtout que « l'ambition métropolitaine pour cet espace est claire : le *Plateau de Frescaty* doit devenir un laboratoire d'expérimentation et d'innovation, un démonstrateur de ville durable unique en France et en Europe, au service d'une croissance verte durable et inclusive²¹ ».

Plusieurs actions concernent spécifiquement le *Plateau de Frescaty*, fer de lance de la politique métropolitaine, pour un coût prévisionnel de 8 090 000 euros. Cet investissement doit permettre des aménagements paysagers, la mise aux normes de bâtiments pour permettre l'implantation d'un espace test agricole, la création d'une maison du projet ainsi que la rénovation et la mise aux normes de plusieurs bâtiments.

²¹ Pacte métropolitain d'innovation, 7 septembre 2018.

Ces prévisions se basent en partie sur le résultat des réflexions issues de l'Européen 2015, un concours d'idées d'architecture et d'urbanisme destiné à des équipes de jeunes architectes, urbanistes et paysagistes. Le site de Frescaty avait de fait été proposé aux équipes, avec une réflexion demandée sur sa reconversion et son accessibilité. Les lauréats ont été désignés en 2016. Il s'agit du projet « BA 128 Résonances économes », suivi de « Cycle Sol Air » et « B.A.S.E. », qui se basent essentiellement, selon le souhait de Metz Métropole, sur des projets à court, moyen et long terme. La temporalité a ici une place essentielle, puisque le site doit pouvoir évoluer sur un temps long, la collectivité décidant d'agir tout en prenant son temps. Le processus n'en est qu'à son commencement.

Quoi qu'il en soit, l'ancien maire de Metz, Jean-Marie Rausch, convenait que, pendant de nombreuses années, Metz a voulu gommer son image de ville militaire. Mais avec le recul, si la ville est devenue « une ville verte, agréable et très belle, elle le doit aussi aux militaires et aux zones de servitude imposées autour des fortifications²² ». Les contraintes liées aux servitudes militaires ont assurément permis de préserver de vastes terrains, qui ont représenté et représentent encore de formidables opportunités pour l'ensemble du territoire.

Ainsi, *a posteriori*, cette situation historique s'est révélée très bénéfique pour

Metz, qui conserve, de fait, de vastes territoires vierges de constructions. Ces précieuses réserves foncières peuvent soit être utilisées pour l'urbanisation de nouveaux quartiers, soit conserver leur fonction vitale d'espace naturel, dont les grandes zones plantées ont un rôle d'oxygénation pour l'ensemble de l'agglomération. ★

Références bibliographiques

- ★Allaman Martine, « Quand l'armée se retire », *Diagonal*, n° 117, février 1996, p. 10-12.
- ★Berthier Isabelle, « Metz : à chaque site sa solution », *Diagonal*, n° 117, février 1996, p. 17-19.
- ★De Lardemelle Charles-Marie, *Metz défend l'État*, Nancy, Berger-Levrault, 1930, 248 p.
- ★De Saint-Pulgent Maryvonne et al., *Quel avenir pour le patrimoine fortifié ?* Paris, Direction du Patrimoine, 1995, 169 p.
- ★Denis Pierre, *La garnison de Metz 1918-1944*, Metz, Éditions Serpenoise, 1998, 256 p.
- ★Denis Pierre, *La garnison de Metz 1944-1976*, Metz, Éditions Serpenoise, 2002, 255 p.
- ★Denis Pierre, *La garnison de Metz 1976-2002*, Metz, Éditions Serpenoise, 2004, 263 p.
- ★Donnet Anne-Michèle, « Le patrimoine de l'armée à Metz », *Urbanisme*, n° 292, janvier-février 1997, pp. 18-19.
- ★Frécaut René et al., « Les agglomérations de Metz et de Thionville. Contribution à la géographie urbaine de

la Lorraine », *Revue géographique de l'est*, n° 1-2, janvier-juin 1968, pp. 89-128.

- ★Gaymard Marie-Caroline, « Le patrimoine militaire sur la scène urbaine : les processus de reconversion des sites militaires à Metz », *Revue géographique de l'Est*, vol. 54, n° 3-4, 2014 [en ligne].
- ★Hubert Philippe, *Metz ville d'architectures*, Metz, Serge Domini Éditeur, 2004, 216 p.
- ★Massel Christiane, maurer Pierre et Pignon-Feller Christiane, *Metz au temps de l'Art déco, 1919-1939*. Urbanisme & architecture, Vaux : Serge Domini Éditeur, 2016, 288 p.
- ★Maurer Pierre, *Architectures et aménagement urbain à Metz (1947-1970)*. Action municipale : la modernisation d'une ville, thèse de doctorat sous la direction de Mme Vacher Hélène et Mme Châtelet Anne-Marie, Metz-Nancy : Université de Lorraine, 2018, 1040 p.
- ★Mathis Anne et Mathis Denis, « Démilitarisation et reconversion de l'héritage militaire. L'exemple de Metz Métropole », *Projets de paysage*, 31 décembre 2015 [en ligne].
- ★Pignon-Feller Christiane, *Metz 1848-1918. Les métamorphoses d'une ville*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2013 (2e édition), 495 p.
- ★Reitel François, « Le développement des villes lorraines aux XIX^e & XX^e siècles », in Le Moigne François-Yves et al., *Urbanisme et architecture en Lorraine 1830-1930*, Metz, Éditions Serpenoise ; Metz, Société d'Histoire et d'Archéologie de la Lorraine ; Paris, Denoël, 1982, 296 p.
- ★Turrel Claude, *Metz. Deux mille ans d'architecture militaire*, Metz, Éditions Serpenoise, 1986, 175 p.

²² Propos rapportés dans Turrel C., « Le patrimoine militaire autour de Metz » in De Saint-Pulgent M. (1995), p. 133.

Le partenariat entre le Conservatoire du littoral et le ministère de la Défense

Christophe Lenormand, *directeur-adjoint du Conservatoire du littoral*

Créé en 1975, le Conservatoire du littoral est un établissement public de l'État chargé de mener « une politique foncière de sauvegarde de l'espace littoral et de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique » sur les littoraux de métropole et d'Outre-mer ainsi que

sur les rives des grands lacs de plus de 1 000 hectares.

La stratégie d'intervention de l'établissement à l'horizon de 2050 fixe un objectif de contribution au « tiers naturel littoral » à travers la protection de 320 000

hectares au total, répartis sur environ 1 000 sites protégés, en bon état et constituant une partie intégrante des territoires. Dans cette perspective, le cap hautement symbolique des 200 000 hectares placés sous la protection de l'établissement a été franchi récemment.



Ilel Ramiers (Martinique) © Frédéric Larrey - Cdl

Le patrimoine du Conservatoire s'est construit de manière progressive et variée, grâce à une large palette de moyens d'intervention, chaque site ayant son histoire et ses caractéristiques propres. Un certain nombre de ces sites ont pour origine une acquisition auprès des collectivités ou de l'État, en particulier les anciennes implantations de la Défense auxquelles une nouvelle vocation est donnée.

En effet, le littoral a toujours constitué un enjeu crucial pour les stratégies militaires car il représente un espace de pouvoir et de souveraineté. Au fil de l'histoire, se sont ainsi déployées de nombreuses façons d'aménager le littoral à des fins de défense, ce qui en a fait le lieu de nombreux événements militaires.

En effet, pendant longtemps le littoral a été synonyme de dangers, de razzias, de batailles, de guerres et de débarquements alliés ou hostiles. À défaut d'être maître des mers, il a fallu fortifier les côtes et prévenir les attaques venant du large par des fortifications isolées : de la villa romaine fortifiée à l'église ou au donjon, en passant par l'*oppidum* celte et le camp carolingien, ont été aménagés des villes fortifiées, des citadelles, des batteries, des corps de garde, des retranchements, des ports et leur rade entourée de digues de protection. Puis, de façon plus scientifique, le littoral a accueilli des fortifications en réseau ou formant « système », aux époques de Vauban, de Louis-Philippe ou de Napoléon III, jusqu'au Mur de l'Atlantique...

La fonction de défense a ainsi, au fil du temps, profondément modelé notre littoral, contribuant à lui conférer cette diversité exceptionnelle et cette richesse paysagère et chargée d'histoire que tout le monde lui reconnaît.

Fort de ce constat, le Conservatoire du littoral et le ministère de la Défense ont uni leurs efforts, depuis plus trente ans, en faveur de la protection de l'environnement et plus particulièrement des espaces naturels littoraux.

Le ministère de la Défense dispose en effet, sous sa responsabilité, d'un certain nombre de terrains et de bâtiments sur le littoral qui n'ont plus d'usage militaire mais qui présentent un fort intérêt en termes patrimonial, environnemental, paysager ou d'accueil du public.

Le partenariat entre le Conservatoire et le ministère de la Défense a été formalisé par une convention à partir du 17 février 1993. Il a été pérennisé et consolidé ensuite grâce à l'engagement des ministres de la Défense successifs, sous la forme de plusieurs conventions. La convention actuellement en vigueur a été signée le 15 décembre 2016 pour une durée de 10 ans.

Ces conventions successives ont permis d'identifier progressivement les sites intéressants pour le Conservatoire et que le ministère de la Défense souhaitait voir transmis, tout en précisant les modalités particulières de travail entre les deux partenaires, notamment les modalités financières. Il importe de rappeler que ce partenariat s'est inscrit

dans le cadre d'une coopération plus large entre les ministères chargés de la Défense et de l'Écologie.

Dans ce cadre, lorsque l'affectation au Conservatoire du littoral concerne des sites ne présentant aucune pollution pyrotechnique, le principe retenu est celui de la gratuité des affectations. Cependant, dans certaines situations et afin de garantir des conditions optimales de sécurité, des opérations de dépollution ont été entreprises sous la maîtrise d'ouvrage du ministère de la Défense, après la réalisation d'études pyrotechniques et selon le plan de gestion proposé par le Conservatoire. Dans ce cas de figure, le ministère de la Défense s'engage à affecter ces sites au Conservatoire du littoral sans contrepartie financière, à l'exception du remboursement des frais de dépollution dans la limite maximale de la valeur des emprises transférées.

Même si l'essentiel des sites susceptibles d'être affectés au Conservatoire l'ont d'ores et déjà été, la convention actuelle identifie les sites restant à affecter et les échanges se poursuivent sur ce point. Par ailleurs, compte tenu de la charge importante qu'ils peuvent potentiellement représenter pour l'établissement, les bâtiments font systématiquement l'objet d'un inventaire patrimonial et d'une évaluation des travaux à engager, sachant que le ministère de la Défense peut être amené à participer aux travaux. Des opérations de communication conjointes sont également conduites afin de valoriser au mieux ce patrimoine exceptionnel.



Fort de la Crèche (Pas-de-Calais) © Frédéric Larrey - Cdl

Outre les opérations d'affectation, des superpositions d'affectation ont été finalisées au titre de ce partenariat, en permettant d'ouvrir au public certains sites qui conservent un usage pour la Défense, mais sans que cette situation soit incompatible avec les objectifs poursuivis par le Conservatoire.

Au final, le bilan de ce partenariat est très significatif puisqu'à ce jour ce ne sont pas moins de 105 emprises, représentant une surface de plus de 1 540 hectares, qui ont été transférés au Conservatoire du littoral par le ministère de la Défense.

Une quarantaine de transferts sont encore à l'étude, représentant une surface totale potentielle de 1 360 hectares.

Dans ce patrimoine, figurent nombre de sites exceptionnels, emblématiques de notre littoral. A titre d'exemple on peut notamment citer :

- dans le Pas-de-Calais, le fort de la Crèche sur la commune de Wimereux ;
- en Ille-et-Vilaine, l'île de Cezembre ;
- dans le Finistère, 11 emprises sur la presqu'île de Roscanvel ;
- dans les Landes, le champ de tir de Tarnos sur le site du Métro ;
- dans les Pyrénées-Orientales, le fort

carré de Collioure ;

- dans les Bouches du Rhône, la batterie de Niolon sur la côte bleue ;
- dans le Var, le sémaphore du cap Bénat (Bormes les Mimosas), l'île Bagaud à Hyères, le fort de l'Alycastre à Porquerolles ;
- en Corse, la casemate du Golfe de Ventilègne à Bonifacio ;
- aux Antilles, le fort Karl à Saint Barthélémy ou l'îlet Ramiers en Martinique.

Le caractère inaliénable et imprescriptible des terrains figurant dans le patrimoine du Conservatoire leur confère

une protection forte, permettant de définir des projets de long terme pour les sites et de les rendre, pour la plupart, accessibles à un large public.

Chacun des 750 sites du Conservatoire illustre à sa façon la variété des espaces naturels littoraux et des objectifs d'intervention. Dans cet ensemble, les anciens sites militaires tiennent à l'évidence une place toute particulière, en permettant de conjuguer l'histoire et l'esprit des lieux liés à la défense du littoral et la préservation ainsi que la valorisation du patrimoine écologique, paysager et militaire, en association très étroite avec les collectivités territoriales gestionnaires.

Il importe de souligner ici que cette action de long terme a été rendue possible grâce à la volonté continue du ministère de la Défense de transmettre et de valoriser pour les générations futures ce patrimoine exceptionnel. ★



Fort de l'Estissac, Porquerolles © Frédéric Larrey - Cdl

« Nuisibles », une notion en débat

Vivre avec les « nuisibles » ?

Rémi Luglia, agrégé et docteur en Histoire, membre associé du Pôle rural - MRSH Université de Caen Normandie (Histoire, Territoires & Mémoires, EA 7455)¹

Introduction

« Naguère, on ne manquait jamais de placer en tête des programmes de l'enseignement primaire le paragraphe : animaux utiles, animaux nuisibles. [...] Malheureusement, qu'est-ce qu'un animal utile, qu'est-ce qu'un animal nuisible ? Il semble bien que les animaux n'agissent jamais que dans leur propre intérêt ; ils se soucient fort peu de nous rendre service et ne cherchent pas davantage à nous nuire ; ils n'ont pas été créés en vue de tel ou tel but à atteindre. Chaque espèce s'est fait sa place, et s'y tient dans le conflit universel des êtres. La nôtre agit de même² ».

Écrite par Edmond Perrier, éminent zoologiste du début du XX^e siècle, directeur du Muséum national d'histoire naturelle, qui fut parmi les premières générations

de savants à s'engager en faveur de la protection de la nature en France³, cette citation dit tout de l'enjeu véhiculé par le terme de « nuisible » : évacuée par une large partie des biologistes depuis un siècle, cette notion connaît pourtant une très forte persistance sociale malgré des glissements sémantiques et

reste un élément central dans le système de gestion du vivant par nos sociétés⁴. Car « nuisible » n'est pas seulement un qualificatif que l'homme choisit d'appliquer à telle ou telle espèce mais bien un concept opérationnel qui lui donne une certaine légitimité pour la gérer, et souvent la détruire.



Affiche du colloque Sales bêtes ! Mauvaises herbes ! « Nuisibles », une notion en débat, 31 janvier et le 1^{er} février 2017

¹ Cet article se veut une synthèse du colloque qui s'est tenu le 31 janvier et le 1^{er} février 2017 au ministère de l'Écologie à La Défense, dont les actes ont récemment été publiés : Luglia Rémi (dir.), *Sales bêtes ! Mauvaises herbes ! « Nuisible », une notion en débat*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 11 octobre 2018, 344 p

² Perrier Edmond, *La vie en action*, Paris, Flammarion, 1921 (1^{re} éd. 1918), p. 124-125.

³ Luglia Rémi, *Des savants pour protéger la nature. La Société d'acclimation (1854-1960)*, Rennes, PUR, 2015, 434 p.

⁴ Micoud André, « Comment en finir avec les animaux dits nuisibles ? », *Études Rurales*, n°129/130, 1993, p. 83-94.

Le débat sémantique est en passe d'être tranché pour certains animaux dans un sens conforme aux préconisations des biologistes⁵ car la loi du 8 août 2016 relative à « la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » remplace « nuisible » par « espèces non domestiques » et par « susceptibles d'occasionner des dégâts ». La question reste cependant entière pour une part considérable du règne animal (rongeurs, invertébrés) et pour le règne végétal. Elle reprend même une singulière acuité avec la multiplication et l'expansion de nouvelles espèces exotiques envahissantes, avec les vifs débats autour des grands prédateurs, avec les critiques sur l'utilisation des insecticides et des herbicides. Si la notion de « nuisible » demeure centrale dans la gestion du sauvage par nos sociétés, elle s'avère très variable selon l'époque, l'espèce, le territoire ou le groupe social considéré. Pour certains même, et c'est déjà ce que suggérerait Edmond Perrier, la question importante n'est plus celle du caractère nuisible de telle ou telle espèce mais celle des perturbations anthropiques d'un « équilibre naturel » souvent idéalisé, et par conséquent de savoir « qui est nuisible ? l'animal ou l'homme ?⁶ ».

⁵ Avis du Conseil scientifique du patrimoine naturel et de la biodiversité (CSPNB) du 17 février 2016, *Espèces utiles ou nuisibles : des catégories à repenser*.

⁶ Frioux Stéphane & Pépy Émilie-Anne (dir.), *L'animal sauvage entre nuisance et patrimoine : France, XVI^e-XXI^e siècle*, ENS éd., Lyon, 2009, p. 17. Cf. l'ouvrage récent de Pierre Jouventin, *L'homme, cet animal raté*, Paris, Libre & Solidaire, 2016, 240 p.

Une acception plurielle et mouvante

La notion de « nuisible » est fortement changeante, spécialement selon les époques. Ainsi, le « nuisible » n'existe pas en tant que tel au Moyen Âge, de même que « nature, « animal » ou « espèce ». Pourtant les sociétés d'alors sont confrontées à des gêneurs et les lettrés utilisent pour les désigner les mêmes termes qu'ils emploient pour les hommes sauvages, les impies... et les femmes, qui sont sans doute à leurs yeux de clercs la pire des nuisances ! Les carnivores sont mal aimés, car réputés cruels et libres, ainsi que tout ce qui rampe et vit près du sol. Mais tous ont leur place dans le monde car ils témoignent de la faute d'Adam, et punissent ses descendants pour leurs péchés.

Au-delà de cet aspect culturel, les « nuisibles » sont également les animaux domestiques divagants ou agressifs, et les dommages agricoles sont la première des nuisances. Les paysans du Moyen Âge mettent alors en œuvre une grande variété de techniques pour se défendre des « nuisibles » bien que le nombre important de récits de miracles et de prières laisse entendre qu'ils ont si peu d'efficacité qu'il vaut mieux en appeler à Dieu... D'une certaine façon, au Moyen Âge, on fait avec le « nuisible », en acceptant (ou en se résignant ?) à ce prélèvement naturel. Un autre exemple de cette variabilité est évidemment le loup (*Canis lupus*), tenu pour le nuisible par excellence depuis des temps immémoriaux dans les sociétés occidentales,

et seul à faire l'objet depuis le Moyen Âge d'une politique de gestion (plus ou moins suivie selon les époques), mais désormais considéré par de nombreuses personnes comme un marqueur de naturalité et un habitant légitime des montagnes, des forêts et des campagnes⁷.

Du « nuisible » au « sacralisé » ?

En effet des évolutions historiques existent, qui semblent conduire du « nuisible » au « protégé » voire au « sacralisé ». Ainsi les insectes forestiers sont avant tout perçus comme des ravageurs qu'il faut exterminer jusqu'au début du XX^e siècle. Si cette approche demeure encore privilégiée aujourd'hui parmi les forestiers sommés bien souvent de « produire du bois », les années 1980 et les travaux d'écologie de Roger Dajoz produisent un changement de regard : composants à part entière des écosystèmes forestiers, les insectes deviennent progressivement, pour certains, des bio-indicateurs de sa qualité. Des mesures spécifiques de gestion peuvent même être adoptées pour préserver notamment les insectes xylophages.

Les dauphins et les marsouins passent quant à eux progressivement du statut de « nuisibles » à celui d'icônes. Au XVII^e et XVIII^e siècles, les petits cétacés sont assimilés à des monstres, car ils détruisent les filets des pêcheurs, et à

⁷ Nous renvoyons à l'historiographie sur ce cas précis et notamment aux ouvrages de Jean-Marc Moriceau.

des diables, car ils vivent dans un milieu inquiétant et dangereux. Au XIX^e siècle le statut de « nuisible » s'affirme pour des dauphins accusés de proliférer et de ruiner les filets et la pêche mais qui ne sont que les boucs-émissaires des difficultés économiques des pêcheurs produites par un appauvrissement généralisé du milieu marin par des méthodes de pêche destructrices qui ne laissent pas la ressource se renouveler. Toujours est-il que les massacres de cétacés se généralisent et prennent parfois une dimension industrielle. Au milieu du XX^e siècle un basculement se produit et on observe une sacralisation d'un dauphin devenu « passeur de nature », au moment où il perd tout intérêt économique et alimentaire. Mais ce changement contient nombre d'ambiguïtés : cette sacralisation permet la création de parcs zoologiques aquatiques où les mammifères marins connaissent beaucoup de souffrances ; d'autres figures de nuisibles émergent au premier rang desquels les requins, dont plusieurs espèces sont désormais au bord de l'extinction. À croire que, si la nature a horreur du vide comme le dit l'adage, l'homme, lui, ne peut se passer de nuisibles...

Un paysage peut-il être considéré comme « nuisible » ?

La dualité du couple nuisible/utile induit une séparation entre les humains et le reste du vivant, qui n'a alors de valeur que s'il sert les fins des premiers. Cette opposition s'applique particulièrement aux animaux et aux végétaux, mais peut être étendue aux friches, espaces



Massacre de marsouins depuis un torpilleur, Le Petit Journal, 22 février 1903 © DR

de transition entre milieux naturels et anthropisés. Au XVIII^e siècle, la friche ainsi que les jachères et autres communaux sont fortement critiqués car ils apparaissent comme une non-exploitation du sol et des ressources, donc révèlent une mauvaise gouvernance, face à la modernisation agricole désirée. Ces espaces disparaissent donc peu à peu. Au XX^e siècle, la friche devient, comme conséquence des progrès agricoles et de la hausse de la productivité, le visage de la déprise agricole et rurale, ce qui permet de renouveler les représentations négatives la concernant. Pourtant, en même temps, d'autres opinions, écologistes, émergent, qui voient dans ce développement des friches, le retour du « sauvage ». Ainsi la réussite de la volonté d'autonomisation des activités socio-économiques par rapport à

la nature, dont nous sommes les héritiers, produit paradoxalement une nouvelle spontanéité naturelle, une nature férale⁸, qui rend à nouveau visible le « sauvage » dans la campagne ordinaire.

Un concept socialement situé

Variable selon les époques, ce que contient la notion de « nuisible » change également selon les acteurs considérés et les espèces incriminées. Ainsi le statut des hermelles (*Sabellaria alveolata*) et de *Lanice conchilega*, qui sont

⁸ Cf. par exemple Génot Jean-Claude et Schnitzler Annick, « La nature férale, un espace à apprécier et à protéger », in Génot Jean-Claude et Schnitzler Annick (dir.), *La France des friches. De la ruralité à la féralité*, Paris, Éd. Quae, 2012, p. 161-168.

des annélides autochtones (petits vers marins), est passé successivement de nuisible à patrimonial. La crépidule (*Crepidula fornicata*) et la palourde japonaise (*Ruditapes philippinarum*), qui sont deux espèces allochtones de coquillages, voient en revanche leur nuisibilité varier selon le profit qu'en tire les humains, au point que certains réclament un réensemencement pour une palourde japonaise exogène victime de la surpêche. Enfin la zostère (*Zostera marina*), herbier autochtone qui avait disparu, est assimilé par certains habitants à une espèce envahissante et gênante car elle connaît une dynamique de recolonisation. En définitive, ces exemples localisés sur le même territoire du nord de la Bretagne soulignent l'importance des constructions culturelles de la notion « nuisible » mais aussi de celle de « patrimoine », et sa grande variabilité. De la même façon le lapin (*Oryctolagus cuniculus*) possède une nuisibilité à géométrie variable⁹ là où « l'insecte » pâtit d'une réputation détestable solidement ancrée dans les représentations occidentales¹⁰. Les plantes ne sont pas en reste : ainsi des « mauvaises herbes » ou des parasites comme le gui (*Viscum album*). Force est alors de constater que les « nuisibles » du chasseur sont sensiblement différents de ceux de l'agriculteur, mais aussi

de ceux du touriste, de l'écologiste, du jardinier, de l'éleveur... et de l'écologue.

La plupart des « nuisibles » sont désignés en référence aux dommages qu'ils peuvent causer aux productions agricoles. « Nuisible » implique donc en retour une lutte. À partir de la fin du XIX^e siècle, une chimisation de la lutte contre les concurrents de l'activité agricole se développe, notamment contre les insectes et les champignons. Un siècle plus tard, dans les années 1970-1980, ces pratiques phytosanitaires sont questionnées quant à leur efficacité et leurs impacts. Deux idées connaissent une permanence remarquable dans le monde agricole ; les nuisibles causeraient des pertes considérables (mais le chiffrage est toujours problématique) ; ils sont extrêmement nombreux (là aussi, peu de chiffres fiables viennent attester cette affirmation). Dans ce contexte mental, la chimie semble, enfin, donner aux agriculteurs au milieu du XX^e siècle, les moyens d'exercer ce contrôle tant désiré. Mais, en même temps, elle conduit à négliger les autres méthodes de lutte, anciennes ou innovantes, et donc acte une perte de savoir-faire, malgré les progrès de l'entomologie agricole et des exemples réussis de lutte biologique. Les mutations induites en matière de discours et de représentations sont importantes : il ne s'agit plus de limiter une population de prédateurs mais d'exterminer un « ennemi des cultures ». Pourtant de nombreux problèmes apparaissent dès le départ : résistances, effets collatéraux importants sur des espèces non-nuisibles et non visées, contaminations... Pour tenir

compte de ces effets, la « lutte intégrée » se développe à partir des années 1960.

Symbole de l'utilitarisme agricole au moins jusqu'aux années 1970, le nuisible est cependant désormais considéré de façon variable par des ruraux qui ne vivent plus seulement, ni même principalement, de la terre et de l'élevage. On retrouve cependant les nuisibles « traditionnels » (rongeurs, petits carnivores...) et les espèces allochtones (ragondin...). Très majoritairement les ruraux souhaitent une régulation de ces espèces ou leur extermination. La tolérance demeure une option très minoritaire. Finalement, malgré des nuances, ce qui est en cause dans la notion « nuisible » paraît dépasser les différences locales et relever d'un référentiel anthropocentrique commun et profondément ancré, qui tend à rejeter le « sauvage », le vivant non contrôlé qui vient perturber l'ordonnement d'un monde

⁹ Mougnot Catherine & Strivay Lucienne, *Le pire ami de l'homme : du lapin de garenne aux guerres biologiques*, Paris, La Découverte, 2011, 169 p. Wells Philippa K., « 'An Enemy of the Rabbit'. The Social Context of Acclimatisation of an Immigrant Killer », *Environment and History*, Vol. 12 n° 3, 2006, p. 297-324.

¹⁰ Cf. par exemple Fabre Jean-Henri, *Les Ravageurs, récits de l'oncle Paul sur les insectes nuisibles à l'agriculture*, Paris, Delagrave, 1870, 193 p.



Battue aux renards dans la Sarthe, années 1950
© Vincnet - Wikimedia Commons

anthropisé. Et ce constat s'applique aux différentes catégories de ruraux, y compris celles qui sont sensibles aux idées écologistes. Ainsi paraît se révéler une constante de notre façon de penser le monde et les rapports entre les hommes et le reste du vivant.

« Nuisible », une question de droit... et de science

« Nuisible » n'est pas le seul terme employé pour désigner les organismes ou les populations qui nuisent : « ravageur », « malfaisant », « vermine », « proliférant », « puant », « déprédateur », « envahissant », « mauvaise herbe », « rampant », « pathogène », etc. sont également utilisés, chacun avec sa nuance, son histoire et sa distinction par rapport à « nuisible ». Mais « nuisible », catégorie administrative apparue sous le règne d'Henri iv¹¹, est devenu un concept opérationnel de gestion de la faune et de la flore qui légitime les actions, qu'elles détruisent ou qu'elles protègent. Il est défini par des textes réglementaires et se traduit par une application sur le terrain avec des actions variées, toutes porteuses de conséquences pour les individus, les espèces et les écosystèmes. La façon dont le droit pense le concept « nuisible » est particulièrement signifiant des conceptions qui ont cours et des équilibres qui se définissent et se redéfinissent au sein des sociétés humaines.

¹¹ Voir la thèse d'histoire du droit de Cyrille Kolodziej sur *La louverterie et la destruction des animaux nuisibles : théorie et pratique en Lorraine et Barrois au XVIII^e siècle*, soutenue le 30 juin 2010 à Nancy 2.

La destruction des espèces causant des nuisances au sens large relève de trois dispositifs législatifs et réglementaires distincts, qui peuvent être complémentaires. Les contestations sont nombreuses en ce domaine car des opinions et des intérêts divergents s'opposent. En témoigne la récente décision du Conseil d'État, saisi par des associations de protection de la nature et de l'environnement, d'annuler très partiellement l'arrêté ministériel de classement des « espèces nuisibles » pris en 2015¹².

Pour fonder ses décisions de classement, l'autorité administrative a besoin d'être éclairée par des travaux scientifiques, dont est chargée, notamment, la direction des études et de la recherche de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage. Le Conseil d'État écartant d'office toute présomption de nuisibilité, il convient, pour classer une espèce dans la catégorie « susceptible d'occasionner des dégâts », de démontrer soit des « atteintes significatives », soit qu'elle est répandue de façon « significative » et « susceptible de porter atteinte » en raison des données locales. Un classement nécessite donc des critères techniques, précisés par la jurisprudence, qui doivent être traduits en études scientifiques. Mais si la démarche scientifique permet de défi-

¹² Conseil d'État, 6^e chambre, 14/06/2017, 393045. Ne sont donc plus « nuisibles » la pie dans l'Aube, l'Aude, la Haute-Loire, la Meurthe-et-Moselle, la Nièvre, les Hautes-Pyrénées, le Haut-Rhin et le Var, la fouine dans la Marne et la Savoie, la corneille et le corbeau freux dans la Haute-Loire, l'étourneau dans la Haute-Vienne, la belette dans la Moselle. L'arrêté est également annulé en tant qu'il n'inscrit pas parmi les « nuisibles » la belette dans le Pas-de-Calais et le putois en Vendée.

nir et de préciser des critères objectifs, elle ne suffit pas à elle seule à justifier le classement. En effet, elle ne permet pas de répondre à une question qui est avant tout sociétale, comme en témoigne la définition de ce qui est « significatif » en matière de présence ou de dégâts, ou pas.

Une espèce ne naît pas nuisible mais le devient...

Les ressorts profonds de ce droit paraissent relever d'une « peur du sauvage », de la crainte pour les hommes de perdre un contrôle qu'ils ont mis des dizaines de génération à obtenir. Les hommes ont pensé une double césure parmi les animaux : utiles/inutiles et offensifs/inoffensifs. L'inutile offensif, généralement prédateur, devenant nuisible. La volonté humaine de maîtriser la nature – car sa vie lui semble dépendre de ce contrôle – produit un état affectif de crainte, parfois fondée, qui influence la construction du droit mais y introduit une part d'irrationnel, d'humanité finalement. Culturellement construite, « nuisible » est une notion profondément ancrée dans nos mentalités, ce qui explique sa persistance depuis les temps anciens, dans le droit, les pratiques et les représentations. Le droit des nuisibles reposerait ainsi sur deux biais. Le premier, anthropocentrique, permet d'agir contre ce qui semble nuire aux hommes. Le second, anthropomorphe, fait ignorer par le droit des pans entiers du vivant, qui entrent mal dans la norme humaine. Tous les deux conduisent à façonner un droit humain

de l'environnement qui ne prend pas, ou peu, en compte le bon fonctionnement des écosystèmes.

Comment définir le « nuisible » ?

« Nuisible » renvoie à une nuisance, un dommage subi par les êtres humains que ce soit dans le domaine agricole, forestier, sanitaire, etc. Ces dommages, n'étant pas nécessairement fantasmatiques, constituent un élément essentiel dans la genèse du concept de « nuisible » et dans son inscription dans le droit. Il s'agit donc de distinguer ce qui est « nuisible » de ce qui est « utile ». Les sciences de la nature sont mobilisées pour trancher cette question, hier comme aujourd'hui. Mais la définition scientifique n'est jamais suffisante car les points de vue des acteurs interviennent de façon déterminante, s'assemblent et se confrontent comme en témoigne le cas camarguais. Trois espèces sont particulièrement signifiantes. Le lapin tout d'abord, est en voie de disparition mais continue à être chassé et est toujours classé « nuisible » alors que les dégâts qu'il occasionne sont en très nette régression du fait de sa raréfaction. Les scientifiques réclament une évolution du statut du lapin alors que les chasseurs et les agriculteurs y sont opposés : les premiers voulant le conserver comme gibier, les seconds voulant pouvoir le détruire. Pour les sangliers, chasseurs et agriculteurs en ont après les espaces protégés accusés de servir de réservoirs. Mais le jeu se trouble à l'examen car le sanglier est devenu un gibier essentiel pour les chasses et génère des

revenus conséquents, ce qui suscite des pratiques d'agrainage. Simultanément la fédération de chasse verse des sommes importantes aux agriculteurs victimes de dégâts dus aux sangliers. Et le jeu devient double quand certains agriculteurs, indemnisés, sont également organisateurs de chasses, rémunératrices, au sanglier... Enfin le flamant, étendard et produit d'appel touristique pour la Camargue, apparaît comme l'oiseau des protecteurs, qui ont beaucoup agi pour le rétablissement de cette espèce menacée. S'il laisse les chasseurs indifférents, les riziculteurs s'en plaignent mais ne parviennent pas à se faire entendre. Les espèces sauvages sont donc en réalité hybrides car tous les acteurs agissent peu ou prou sur et avec elles. Toutes ces espèces sont le symbole d'un conflit autour de l'appropriation de l'espace : le flamant apparaît comme le vecteur du pouvoir des gestionnaires des espaces protégés ; le sanglier comme la matérialisation de l'influence des chasseurs. Les débats autour du « nuisible » révèlent les déséquilibres, les excès et les dysfonctionnements d'un territoire où manquent des connaissances, la reconnaissance entre acteurs et du dialogue. Dépasser la notion « nuisible », qui stérilise ici tout débat, permettrait de tendre vers une « coexistence » entre les hommes et la faune : ni naturelle, ni artificielle, une Camargue hybride et habitée par des animaux et des humains hybrides eux aussi, sorte de résurgence croisée de la prophétique *Bête du Vaccarès* de Joseph d'Arbaud (1926).

Mobilisés hier comme aujourd'hui pour éclairer les décisions de classement en

tant « qu'espèces susceptibles d'occasionner des dégâts », un certain nombre de biologistes sont amenés à s'interroger sur le bienfondé et la rationalité de cette « notion ». Sommés de scinder le monde vivant en deux ensembles irréfragables, ils réfutent désormais, pour des motifs scientifiques, cette séparation. Mais malgré les avancées des sciences biologiques depuis le XIX^e siècle, qui débouchent sur de meilleures connaissances écologiques et éthologiques, la notion « nuisible » persiste, inchangée dans son principe. Concernant les mammifères, une grande hétérogénéité de statuts existe, sans que ne soit évidente une logique rationnelle. Du « protégé », au « nuisible », en passant par le « gibier » et « l'exotique envahissant », certains peuvent d'ailleurs se cumuler, permettant des prélèvements toute l'année. Quels critères permettent de justifier la différence de traitement entre les espèces ? De toute évidence des facteurs autres que biologiques entrent en ligne de compte, comme la symbolique, l'intérêt individuel ou les habitudes. Or, s'il n'est pas scientifique, sur quel motif se fonder pour classer - ou non - une espèce ?

Les « espèces exotiques envahissantes », une résurgence du « nuisible » ?

Dans le même ordre d'idées, la notion d'espèce exotique envahissante représente une autre distinction humaine du vivant en prétendant, d'une part, séparer les espèces « autochtones » des « alloch-

tones »¹³ et, d'autre part, les « envahissants » des autres. Pour Charles Elton, une espèce exotique envahissante ne peut se penser que par l'homme, qui en est la cause et qui, souvent, en subit les conséquences. Sur ce point on observe une grande proximité entre « nuisible » et « espèce exotique envahissante » car toutes deux sont ici considérées comme le produit de constructions humaines. Elles ont également en commun d'être définies par leurs nuisances par rapport aux hommes. D'autres soutiennent que la notion d'espèce exotique envahissante témoigne d'une bioxénophobie qui considérerait autrement les espèces selon qu'elles sont « de chez nous » ou « d'ailleurs ».

Le cas de l'ajonc d'Europe (*Ulex europaeus*) sur l'île de La Réunion permet d'examiner pourquoi et comment on passe d'un statut désiré à celui de plante nuisible et exotique envahissante. Au XIX^e siècle, l'ajonc est considéré comme une plante intéressante et utile, ce qui lui vaut d'être introduite intentionnellement. De plus, pour les colons, il est une plante « patriotique » car il leur rappelle la terre natale métropolitaine. Jusque dans la seconde moitié du XX^e siècle, l'ajonc est pensé comme « indigénisé » et est reconnu comme partie intégrante du paysage : il semble s'être intégré à la flore locale. Mais simultanément se développe, dans les milieux agricoles, l'idée que l'ajonc est nuisible car il possède une importante capacité d'expansion.

¹³ Rémy Élisabeth et Beck Corinne, « Allochtone, autochtone, invasif : catégorisations animales et perception d'autrui », *Politix*, 2008, vol. 2, n° 82, p. 193-209.

La lutte contre l'ajonc devient obligatoire dans les espaces cultivés. Enfin les scientifiques le qualifient d'espèce exotique envahissante car il menace les espèces locales et le bon fonctionnement des écosystèmes de l'île.

Le lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*) est également un bon révélateur des sociétés. Diffusé par les hommes à travers toute l'Europe à partir du Moyen Âge, il est à la fois un gibier (pour les chasseurs), et il ne saurait y en avoir trop, et une espèce en voie de disparition (pour les naturalistes). Pour les agriculteurs et gestionnaires de parcs urbains, le lapin peut devenir une « peste », une espèce ravageuse difficile à contrôler, à la reproduction prolifique.

Le cas de l'ibis sacré en France est plus

polémique car il oppose des ornithologues, des naturalistes, des gestionnaires de la faune : les uns recommandant l'éradication de cette espèce exotique au nom du principe de précaution car elle pourrait devenir envahissante et impacter des espèces protégées¹⁴ ; les autres

¹⁴ Cf. Clergeau Philippe, Yésou Pierre et Chadenas Céline, *Ibis sacré Threskiornis aethiopicus, état actuel et impacts potentiels des populations introduites en France métropolitaine*, Rapport INRA-ONCFS, Rennes-Nantes, 2005 et Clergeau Philippe, Fourcy Damien, Reeber Sébastien & Yésou Pierre, « Do alien sacred ibises *Threskiornis aethiopicus* stabilize nesting colonies of native spoonbills *Platalea leucorodia* at Grand-Lieu Lake, France ? », *Oryx* 44, 2010, p. 533-538.



Ibis noir (*Ibis falcinellus*) et Ibis blanc ou sacré (*Ibis religiosa*), gravure, 1809 © NYPL

considérant qu'il n'existe pas de raison objective à un traitement aussi brutal et évoque des considérations « bioxénophobes¹⁵ ». La décision par les autorités administratives compétentes de procéder à l'élimination de l'ibis sacré, espèce échappée de captivité en France, fournit un exemple particulièrement instructif et éclairant des difficultés, des controverses, des débats soulevés par la mise en œuvre d'une telle mesure. En effet, les uns et les autres s'appuient sur des données écologiques et éthologiques fragmentaires, qui ne permettent pas de trancher définitivement. Des questions de principe et éthiques, des considérations réglementaires et administratives, des rapports de force, des interrogations sur la notion d'expertise et le positionnement des experts viennent se mêler à l'affaire. À nouveau, les sciences biologiques atteignent leurs limites sur des questions qui sont largement sociétales.

« Nuisible », une façon de poser la question de la cohabitation

L'enjeu essentiel du débat autour de la notion de « nuisible » est la question du vivre ensemble : que faire dans la « communauté biotique », au sein de laquelle l'homme est inclus, de ceux qu'André Micoud nomme les « emmerdants » ou

les « gêneurs¹⁶ » ? La nécessité de maintenir la communauté « vivante », « fonctionnelle », impose de rechercher perpétuellement des arrangements pour tenir compte des interactions permanentes qui se produisent à l'intérieur mais aussi par rapport à l'extérieur de la communauté. Cette approche est contenue dans la notion de « socio-écosystème », qui implique de « faire avec la nature », avec pragmatisme, en s'adaptant aux lieux et aux moments. Ce qui nécessite un dépassement tant de l'idéologie anthropocentrique que de l'éco-centrique, qui postulent toutes les deux, à leur façon, que l'humain est extérieur à la communauté biotique.

En définitive, réfléchir à la notion « nuisible » invite à envisager la diversité des situations locales et à penser la façon dont des « arrangements » ont pu ou peuvent se nouer entre les hommes et leurs sociétés et le reste de la nature. Cohabiter n'est-ce pas d'abord raisonner comme l'autre pour mieux le comprendre ? Définir un mode de « vivre ensemble » ne doit-il pas alors relever d'une « diplomatie du vivant » faite de négociations et de compromis ?

Et la notion de « nuisible », par l'exclusive qu'elle implique, ne paraît plus avoir de place dans ce nouveau paradigme

qui, avec une part croissante d'objectivation scientifique, en s'intéressant davantage aux fonctions qu'aux espèces et en dépassant la logique simpliste proie-prédateur, cherche à vivre *avec* le « sauvage » plutôt que *contre*, et ce faisant considère qu'il existe une communauté de destin au sein du monde vivant. Se pose alors la question du statut du sauvage, animal ou végétal...★

¹⁵ Cf. Marion Loïc, « Is the Sacred ibis a real threat for biodiversity ? Long-term study of its diet in non-native areas compared to native areas », *Comptes Rendus de l'Académie des Sciences, Biologies*, 336, 2013, p. 207-220.

¹⁶ Micoud André, *op. cit.*, 1993 ; « Patrimonialiser le vivant », in *Espaces Temps*, vol. 74, n°1, 2000, p. 66-77 ; « La biodiversité est-elle encore naturelle ? », in *Écologie & Politique*, vol. 30, n°1, 2005, p. 17-25 ; « Sauvage ou domestique, des catégories obsolètes ? », in *Sociétés*, vol. 108, n° 2, 2010, p. 99-107.

Table ronde

Autour de la notion de nuisibles dans la loi de 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages

Table ronde du 31 janvier 2017 animée par **Jean-Jacques Fresko**, journaliste associé à l'Agence Nature, ancien rédacteur en chef de *Terre Sauvage*

avec

Benoît Chevron, président de la Fédération départementale des chasseurs de Seine-et-Marne

Geneviève Gaillard, députée des Deux-Sèvres, rapporteuse de la loi « biodiversité » à l'Assemblée nationale

François Moutou, vétérinaire et épidémiologiste, vice-président de la Société nationale de protection de la nature

Baptiste Morizot, chercheur en philosophie à l'Université d'Aix-Marseille, CEPERC – UMR 7304

Jean-Philippe Siblet, directeur du service du Patrimoine naturel au Muséum national d'histoire naturelle

Jean-Jacques Fresko

Il m'a semblé, ce matin, entendre André Micoud commettre un lapsus en parlant d'espèces susceptibles de provoquer des « débats ». La suite nous a montré à quel point ce lapsus pouvait être fécond. Pour aller plus loin dans le débat, précisément, cette table ronde permettra, à n'en pas douter, de faire émerger des arguments, de mettre en évidence des divergences mais aussi, je l'espère, quelques points de convergence.

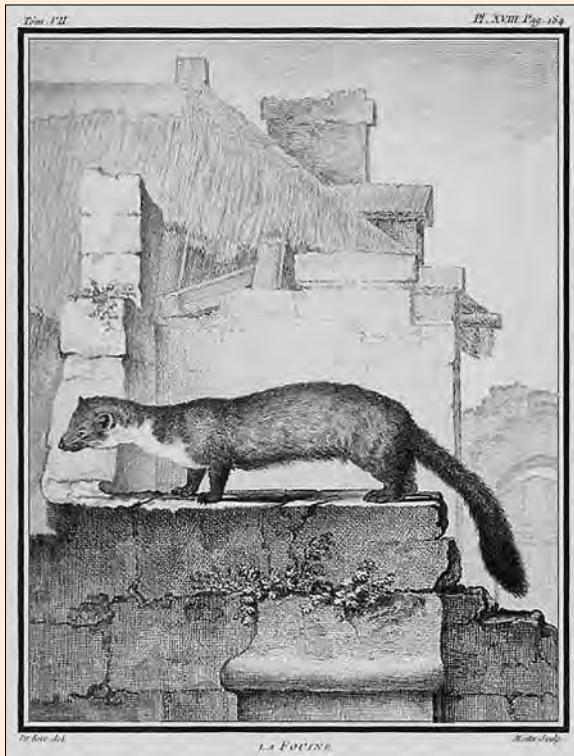
Nous avons mesuré depuis ce matin la difficulté qu'il peut y avoir à élaborer une définition unique des « nuisibles », même en convoquant les sciences de la vie, la science juridique, l'histoire, la sociologie et la philosophie. C'est pourquoi, pour débiter cette table ronde, je demanderai à chacun des intervenants de donner sa propre définition d'une espèce « nuisible », en précisant les éléments permettant d'envisager de vivre avec cette réalité.

Y a-t-il plusieurs définitions de la notion d'espèce nuisible ?

Geneviève Gaillard

La notion de « nuisible » a effectivement provoqué beaucoup de débats, au sein du ministère de l'Environnement notamment. Au moment de l'adoption de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, un certain nombre d'élus ne souhaitent pas que l'on supprime cette notion du code de l'Environnement. Il a donc fallu essayer de comprendre et batailler.

Lorsque j'étais élue locale, j'avais eu à examiner une demande d'autorisation de battue pour une fouine. Avant de signer cette autorisation, j'avais souhaité recueillir davantage d'informations. L'État m'a alors répondu que cette fouine avait été identifiée comme ayant causé la mort de quatre canards dans une cour de



Fouine, gravure de P. E. Moitte d'après J. de Sève, 1758 © Gallica

ferme. J'avais sollicité ensuite un éclairage sur la population de fouines dans le département des Deux-Sèvres et sur le territoire de la commune dont je m'occupais. Je n'ai cependant pu obtenir aucune réponse. Au regard de ces éléments, la situation ne m'était pas apparue de nature à justifier l'organisation d'une battue.

Cet épisode m'a permis de réfléchir à la notion de « nuisible ». Au risque d'être un peu provocatrice, je me suis demandée si le nuisible n'était pas tout simplement l'homme lui-même qui, par ses actions directes ou indirectes, est en capacité de faire disparaître toutes les espèces végétales et animales. En poussant la réflexion, j'ai estimé qu'il n'était pas possible, comme sous l'Ancien Régime, de conserver une qualification de « nuisible ». Cette qualification convient certes très bien aux chasseurs et à d'autres. Cependant, elle ne

répond pas à la volonté que nous avons de conserver certaines espèces et de maintenir les équilibres écologiques au sein des espèces et entre elles.

Je suis intervenue à plusieurs reprises auprès des services départementaux dans les Deux-Sèvres pour tenter d'obtenir une modification de la liste des espèces « nuisibles ». Je n'y suis cependant jamais parvenue.

Dans le cadre des réflexions sur la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, j'ai ensuite considéré que le moment était venu de redéfinir ce qu'était un « nuisible », en essayant de ne pas qualifier ainsi les espèces dans leur globalité. L'enjeu était aussi d'utiliser un terme moins « noir », n'évoquant pas nécessairement la mort et la destruction.

C'est ainsi que le terme « susceptible de provoquer des dégâts » est apparu. Ce terme a ensuite été validé par le ministère de l'Environnement et les parlementaires, à l'exception de quelques-uns appartenant à des groupes particuliers et bien organisés. La loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a du reste été confrontée, dans son ensemble, à ce type de problèmes, avec des conflits d'intérêts entre les agriculteurs, les industriels, les chasseurs, etc.

Jean-Jacques Fresko

Comment définir les « dégâts » ainsi évoqués ? La précision de cette définition a-t-elle été renvoyée aux décrets d'application, voire à la jurisprudence ?

Geneviève Gaillard

L'enjeu sera précisément de pouvoir qualifier les dégâts, le cas échéant en se référant à la jurisprudence. Il n'était pas possible de continuer à qualifier des espèces entières de « nuisibles », quitte à les faire disparaître, sans au moins avoir pris la mesure des dégâts réellement occasionnés.

La notion de « nuisible » permettait de détruire des espèces n'intéressant pas les uns ou les autres. Cette

conception remonte toutefois à une époque où la nature n'était pas polluée, où les équilibres étaient maintenus, où l'homme n'était pas, comme aujourd'hui, le maître de la nature. Le contexte a évolué au fil du temps. C'est notre force de pouvoir en tenir compte pour que la législation évolue également.

Certes, les évolutions en question suscitent des oppositions. Néanmoins, à titre personnel, j'en prends la responsabilité. Il n'était pas possible de continuer à détruire des espèces après avoir décrété qu'elles étaient « nuisibles ».

Jean-Jacques Fresko

Dans quelle mesure le passage à la notion de « susceptible de provoquer des dégâts » permet-il d'envisager de nouvelles façons de vivre avec ces espèces ?

Geneviève Gaillard

Cette notion doit permettre de s'interroger, le cas échéant en menant des recherches, sans être confronté à une barrière induite par la notion de « nuisible ». En pratique, il était facile de se réfugier derrière cette notion. Pour qualifier une espèce de « susceptible de provoquer des dégâts », il est nécessaire d'argumenter, voire d'approfondir la recherche. Cette approche n'est pas simple mais, dans le contexte actuel relatif à la biodiversité, elle vise à porter une attention plus soutenue à la préservation des équilibres écologiques.

Jean-Jacques Fresko

François Moutou, au-delà des mammifères, quelle serait votre définition d'une espèce susceptible de provoquer des dégâts ?

François Moutou

Ma conception n'intègre aucune espèce globalement utile ou nuisible. Notre société doit d'abord se préoccuper de connaître les espèces présentes sur son territoire. Il convient ensuite de permettre aux personnes concernées par d'éventuelles difficultés liées à la présence de telle ou telle espèce d'y faire face, de

façon intelligente, adaptée et cohérente. En pratique, toutes les espèces présentes en France, quel que soit leur statut juridique, sont susceptibles de poser problème. Des dégâts occasionnés ponctuellement ne sauraient cependant justifier l'extermination de toute une espèce.

À cet égard, l'exemple du bouquetin est intéressant. Cette espèce est totalement protégée. Cependant, les individus brucelliques doivent, de toute évidence, être éliminés, car ils représentent un risque pour leur propre population voire pour d'autres espèces.

Le loup est également une espèce totalement protégée. Cependant, il ne bénéficie pas nécessairement aujourd'hui d'un régime plus favorable que certaines espèces susceptibles d'être classées nuisibles.

Ceci montre que les expressions n'ont parfois guère de sens. Il convient davantage de considérer la réalité des contextes. Alors que la population humaine ne cesse de croître en France, les espaces habités par les non-humains se réduisent. Il est donc parfaitement logique que des conflits entre humains et non-humains apparaissent dans certaines zones de déprise rurale ou d'urbanisation.

Les moustiques constituent un autre exemple intéressant. Autrefois, les hommes n'habitaient pas sur les côtes en raison des moustiques et des maladies associées. Aujourd'hui, les aspirations ont changé et des méthodes chimiques sont mises en œuvre pour se débarrasser des moustiques. Dans certaines régions, plus aucun insecte ne s'écrase plus sur le pare-brise des voitures. Cependant, qu'est-il advenu des espèces insectivores telles que les hirondelles ?

Certes, certains insectes peuvent causer des désagréments, en piquant ou en transmettant des virus. Cependant, ils ne sauraient être considérés globalement comme « nuisibles ». Pour ma part, je défends l'idée selon laquelle plus la biodiversité est riche, plus

elle contient ses propres défenses contre les agressions pathogènes. Les pathogènes ne sont qu'une minorité dans un grand ensemble. Cependant, nos déséquilibres actuels, en simplifiant les écosystèmes, risquent de leur permettre de prendre le pas sur les obstacles à leur développement. Plus la biodiversité est proche de son état naturel dans un environnement, plus les écosystèmes sont garants de leur bonne santé.

Jean-Jacques Fresko

Il conviendrait donc de parler d'individus et non d'espèces susceptibles de provoquer des dégâts. À cet égard, les évolutions introduites par loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ne constitueraient qu'une étape transitoire. L'étape suivante serait-elle de considérer des animaux ou végétaux susceptibles, dans un contexte particulier, de provoquer des dégâts ?

François Moutou

Tout à fait.

Benoît Chevron

Je représente ici la Fédération départementale des chasseurs de Seine-et-Marne mais je suis également agriculteur et piéteur.

En France, les mots donnent lieu à beaucoup de débats. J'avais suivi une conférence du colonel Foster, des États-Unis, qui estimait que nous perdions ainsi beaucoup trop de temps. Aujourd'hui, le terme de « nuisible » a été supprimé de la loi, pour être remplacé par celui « d'espèces susceptibles de provoquer des dégâts ». Ce qu'il faut néanmoins, c'est pouvoir réguler ces espèces. À cet égard, je ne partage pas l'idée selon laquelle il faudrait considérer des individus plutôt que des espèces. Cette approche risquerait d'aboutir à une complexité très importante du système.

Nous savons aujourd'hui que certaines espèces posent des problèmes, y compris sur le plan sanitaire, avec les zoonoses et les épizooties. Il suffit de prendre

l'exemple de la leptospirose, avec le ragondin, ou de l'échinococcose, avec le renard. Les chiffres de l'ERZ (devenue ELIZ : Entente de Lutte Interdépartementale contre les Zoonoses) montrent que plus la population de renards est importante, plus l'échinococcose est présente (un article de L'ELIZ ne le démontre pas pour autant). Or il s'agit d'une maladie très grave. Ces problèmes apparaissent toujours moins importants lorsqu'ils concernent les autres. Pour les personnes concernées, ils sont néanmoins importants.

Vis-à-vis de la protection de la faune et de la flore, nous savons que certaines espèces créent de la gêne pour d'autres. Des classements ont été établis en tenant compte de ces éléments. Une approche par les individus serait, quant à elle, plus complexe.

Jean-Jacques Fresko

Il pourrait effectivement être complexe de tenter de distinguer des individus parmi les moustiques.

Benoît Chevron

Il pourrait également être délicat d'expliquer aux habitants de la Bassée qu'il n'y a plus de moustiques.

La dernière lettre de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) évoque la possibilité de réaliser des comptages pour mettre en évidence le faible nombre d'oiseaux dans les villes. Or on sait que, dans les villes, les corvidés sont aujourd'hui très nombreux, tandis que les passereaux tendent à disparaître. Il conviendrait également de prendre en compte ce problème. À cet égard, notre souhait serait de préserver la couleur : les passereaux sont de très jolis oiseaux, qui sont en concurrence avec d'autres espèces. De fait, la nature est tout sauf gentille.

S'il n'est pas permis de réguler les espèces, arrêtons de parler de préservation de la biodiversité et regardons faire. Ceci risque néanmoins de faire apparaître rapidement des déséquilibres. Il y a toujours eu des espèces plus fortes que d'autres. Si celles-ci sont en

surnombre, cette situation risque de conduire à des déséquilibres.

Jean-Jacques Fresko

Une espèce « nuisible » serait donc une espèce qu'il est nécessaire de réguler ?

Benoît Chevron

Tout à fait.

Jean-Jacques Fresko

Il s'agit donc d'une définition par les effets.

Benoît Chevron

Il s'agit davantage d'une définition par les causes. Celles-ci ont été détaillées aujourd'hui, avec le rappel des motifs pouvant justifier le classement d'une espèce comme susceptible de provoquer des dégâts. Ces causes nécessitent cependant d'être associées à des seuils d'acceptabilité. C'est là que réside le débat de société.

Il est toujours plus aisé de discuter de ces seuils lorsqu'on n'est pas directement concerné par les dégâts occasionnés. Pour certains, 6 % d'un élevage volailler ne représentent pas grand-chose. Pour l'agriculteur concerné, c'est néanmoins considérable. Il convient ainsi de relativiser et de prendre en compte la réalité du terrain.

Davantage que sur les mots, le débat porte sur ce que la société est prête à accepter. Aujourd'hui, une partie de la société n'accepte plus la mort. Cependant, dès lors qu'il y a régulation, il est nécessaire d'opérer des prélèvements, c'est-à-dire de tuer. Il conviendrait ainsi de regarder la réalité en face, quand bien même le mot « destruction » nécessiterait d'être retiré du langage.

Jean-Jacques Fresko

Il existe tout de même une différence entre réguler et tuer, selon qu'on se situe au niveau de l'individu ou de l'espèce. Parmi les espèces susceptibles d'être

régulées, les espèces nuisibles nécessiteraient-elles d'être éradiquées ?

Benoît Chevron

L'objectif ne saurait être d'éradiquer des espèces, ce qui techniquement serait d'ailleurs très difficile. Nous n'avons jamais demandé l'éradication d'une espèce. C'est précisément pour cette raison que j'ai fait référence à la notion de « régulation ». L'enjeu se trouve être de rechercher des équilibres.

Les chiffres de prélèvements de renards ont pu choquer certains. Cependant, la population de renards se porte toujours bien. Sans ces prélèvements, le risque serait d'aboutir à une surpopulation, avec un impact sur d'autres espèces telles que la perdrix grise (comme l'a démontré l'étude PEGASE), ainsi que sur la santé publique (avec l'échinococcose, qui constitue une véritable bombe à retardement).

Jean-Jacques Fresko

André Micoud a fait référence à des postures ou à des représentations parfois figées des corps intermédiaires. Cette position que vous exprimez est-elle celle d'un président de fédération de chasseurs ou celle d'un individu qui est à la fois agriculteur, piègeur et chasseur ?

Benoît Chevron

Ma position est celle d'un individu qui connaît la réalité du terrain. En tant qu'agriculteur, j'observe qu'une corneille peut crever les yeux d'un jeune lièvre, ce qui prouve qu'une espèce peut avoir un impact sur d'autres.

Jean-Jacques Fresko

Jean-Philippe Siblet, quelle est votre définition d'une espèce nuisible ou susceptible de provoquer des dégâts ?

Jean-Philippe Siblet

Je considère pour ma part que, dans d'autres contex-

tes, le comportement de dirigeants actuels de sociétés humaines constitue une bombe à retardement nettement plus importante que l'échinococcose.

Je ne saurais par ailleurs répondre à la question posée car il s'agirait pour moi de définir ce qui n'existe pas.

Il convient de saluer l'avancée sémantique obtenue à travers la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. La notion de « nuisible » était totalement désuète et n'avait plus aucun sens. Je regrette toutefois qu'au dernier moment, le terme « reconquête » ait été ajouté à cette loi. Après la conquête, nous opérons la reconquête, ce qui renvoie toujours au vocabulaire de la guerre. Or nous aurions mieux à faire que de faire la guerre à la nature.

La notion « d'espèces susceptibles de provoquer des dégâts » demeure totalement anthropocentrée. L'homme se considère ainsi au milieu voire au-dessus de tout, sans que plus rien d'autre n'ait droit de cité.

En pratique, les espèces susceptibles d'occasionner des dégâts ne le sont qu'en réaction à des actions humaines. Nous sommes ainsi les principaux créateurs des espèces que nous considérons comme nuisibles. Si des goélands deviennent nuisibles, c'est parce que nous n'avons pas su gérer nos décharges à ciel ouvert. En définitive, qui de l'homme ou de l'animal est réellement à sa place ? En Camargue, les occupants légitimes sont-ils les flamants roses ou les riziculteurs ? La culture du riz en Camargue est-elle antérieure à l'installation des flamants roses ?

Jean-Jacques Fresko

Vous seriez donc pour le droit du premier occupant ?

Jean-Philippe Siblet

D'une certaine façon, oui. Il a également été question des moustiques. Or les moustiques ont probablement sauvé la Camargue d'une urbanisation effrénée.

La question se pose de la même manière en montagne. La légitimité est-elle du côté des bouquetins ou des vaches ? En pratique, la situation sanitaire de celles-ci a été rapprochée toujours plus de celle des bouquetins contaminés, jusqu'à occasionner la demande d'éradication des bouquetins du Bargy. En parallèle, un programme extrêmement coûteux de réintroduction du bouquetin a été engagé dans le Parc national des Pyrénées. Tout ceci n'a aucun sens.

Une demande d'autorisation d'effarouchement des mouettes rieuses a par ailleurs été formulée par le parc de Disneyland Paris, alors même que Disney utilise des mouettes dans ses films d'animation. Quelle conception de l'animal sauvage est-elle ainsi véhiculée ?



Opération de lâcher de bouquetin à Entremont-le-Vieux dans le parc naturel régional de la Chartreuse, 2011 © Arnaud Bouïssou - Terra

Comment vivre avec des espèces susceptibles de poser ponctuellement des problèmes ?

Jean-Philippe Siblet

La question est en réalité la suivante : comment vivre avec des espèces susceptibles de poser ponctuellement des problèmes ? De fait, lorsqu'une explosion d'éphémères gâche votre déjeuner au bord d'une rivière, ce peut être contrariant. Cependant, répandre du napalm pour éradiquer cette espèce ne saurait constituer une solution.

Aujourd'hui, les solutions globales, déterminées par le haut et pour tout le territoire, ont fait preuve de leur échec. Déterminer qu'une espèce dans sa globalité est nuisible est un non-sens. La nécessité est désormais d'agir là où le problème se pose, de façon pragmatique.

J'évoquerai ici le cas de la bernache du Canada. Les associations de protection de la nature ont contribué, par leur lobbying, à faire que cette espèce se retrouve sur la liste des espèces nuisibles, avec des conséquences dramatiques. En Seine-et-Marne, des destructions ont été organisées sur des sites où se reproduisent également la mouette rieuse, le fuligule morillon, la sterne pierregarin, etc. Tout cela alors même que les preuves de la nuisibilité de la bernache du Canada n'ont pas été apportées. En réalité, cette espèce a été classée comme nuisible, non pas, comme cela a été affirmé, pour ses interactions avec d'autres espèces de faune sauvage protégées, mais pour protéger les cultures et éviter des déjections sur les bases de loisirs d'Île-de-France.

Pour vivre avec ces espèces, il conviendrait d'abord d'éviter les conflits avec elles, c'est-à-dire d'éviter de créer des activités susceptibles d'entrer en interaction négative avec elles. Lorsque l'on se bat pour la réhabilitation d'une carrière de granulats alluvionnaires,



Mouette rieuse © DR

susceptible de permettre à des oiseaux de s'y installer, on ne laisse pas s'installer à proximité immédiate des berges des cultures de blé, d'orge ou de maïs. Ceci revient à créer le conflit.

Jean-Jacques Fresko

Une des réponses se trouverait donc dans les documents d'urbanisme ou d'aménagement du territoire ?

Jean-Philippe Siblet

Il s'agit aussi d'être innovant. Dans le cadre de l'instruction d'un dossier au titre de la convention de Ramsar sur les zones humides, nous avons visité le terrain d'un chasseur ayant acquis plusieurs dizaines d'hectares en Bretagne, avec le rêve d'y faire nicher la barge à queue noire. Ce chasseur nous a confirmé que des ragondins étaient tués par dizaines de milliers dans les marais bretons, sans que leur population et les dégâts occasionnés dans les canaux diminuent pour autant. Il a ensuite suggéré de construire des berges de canaux plus planes, afin que les ragondins ne puissent y faire leur terrier. Ceci permettrait aux ragondins d'exister sans poser de problème.

Benoît Chevron

Je ne demanderais qu'à disposer d'une solution autre que le piégeage pour résoudre le problème des ragondins. Cependant, force est de constater que, même sur des plans d'eau à berges planes, les ragondins trouvent le moyen de creuser des terriers.

Aujourd'hui, le piégeage s'avère extrêmement chronophage et ne parvient pas à résoudre complètement le problème, du fait notamment d'un nombre important de zones de réserve où aucun prélèvement n'est effectué. Toutefois, dans les zones où des prélèvements sont assurés, nous parvenons à réduire les populations.

Jean-Philippe Sibley

Actuellement, il n'existe en France que 22 espèces d'oiseaux nicheurs dont la population est supérieure à un million d'individus. Ceci ne représente que 3 oiseaux nicheurs par Français !

Il a par ailleurs été indiqué qu'il serait difficile d'éradiquer une espèce. Or il convient de rappeler qu'en Amérique, le pigeon migrateur – qui, selon les observateurs, obscurcissait le ciel de ses vols –, a été éradiqué en quelques années. On sait aujourd'hui, de manière tout à fait scientifique, que, alors qu'il en restait encore des dizaines de milliers, l'espèce était déjà condamnée en raison de la démographie de sa population et de ses habitudes de reproduction coloniale. Il s'agit de l'effet Allee : au-dessous d'une certaine densité, la population, l'espèce, ne se reproduit pas. Le mythe de l'arche de Noé (un couple par espèce pour les sauver) ne se confirme pas...

De la même manière, il existe un certain nombre d'espèces en France, dont personne ne peut dire aujourd'hui qu'elles sont déjà largement menacées. Pour des effectifs relativement faibles, il n'est pas certain que nous soyons en mesure d'affirmer que certaines espèces seraient dans un état favorable.

L'éradication quasi totale du lapin dans certaines régions françaises pose également d'énormes problèmes, pour la dynamique des habitats, la survie des prédateurs, etc. Pourquoi lancer un plan national autour de l'aigle de Bonelli si celui-ci n'a plus de proies pour se nourrir ? Ces déséquilibres aboutissent par ailleurs à des comportements déviants chez certaines espèces.

Jean-Jacques Fresko

Quelle serait la différence entre un comportement déviant et une adaptation ?

Jean-Philippe Sibley

Certaines adaptations conduisant à créer des conflits entre espèces peuvent être considérées, selon moi, comme des comportements déviants.

Longtemps, les chasseurs ont insisté sur leur légitimité à réguler les populations de cervidés, en l'absence de grands prédateurs pour ces espèces. Or on constate que le lynx a été quasiment exterminé dans les Vosges par les tirs de braconnage. Et on connaît le sort réservé au loup. Quelle est donc la vérité ?

Pour ma part, je ne crois ni en l'élimination ni en la régulation. Comme François Moutou, je considère que la solution, pour la gestion des conflits comme pour la préservation de la biodiversité, se trouve dans une gestion la plus proche possible de la naturalité des espaces.

Benoît Chevron

Contrairement à ce qui a été indiqué, les chasseurs ne cherchent pas à toute force à chasser le lapin. Le lapin occasionne rapidement des dégâts aux cultures. Pour autant, nous avons été les seuls à proposer, au niveau de la Fédération nationale, un véritable programme pour apporter des solutions aux maladies du lapin. Nous nous sommes pour cela rapproché de nos homologues espagnols, ayant pris la mesure de l'importance du lapin pour les grands prédateurs et les rapaces. En

France, personne n'a souhaité nous accompagner: le monde agricole n'est guère favorable au lapin et certaines associations considèrent qu'il est politiquement incorrect de travailler avec les chasseurs.

En pratique, le lapin pourrait résoudre un grand nombre de difficultés, en synergie avec un certain nombre d'autres espèces, dont le putois.

S'agissant de laisser la nature faire, force est de constater que des initiatives prises en ce sens, avec les mégaphorbiaies en Poitou notamment, ont finalement été délaissées.

Pour ce qui est de la place de l'homme, il convient de rappeler qu'aujourd'hui, la nature est très majoritairement artificialisée. Nous considérons donc que l'homme conserve sa place dans la ruralité, bien que celle-ci n'ait plus l'influence qu'elle avait au niveau national. Pour cela, des concessions doivent être faites, à travers la régulation d'un certain nombre d'espèces.

Jean-Jacques Fresko

Pour réguler les populations d'ongulés, les chasseurs considèrent-ils les prédateurs tels le lynx ou le loup comme des alliés ou des concurrents ?

Benoît Chevron

On sait que ces espèces sont présentes et qu'elles exercent une concurrence. Cela n'en fait pas pour autant des concurrents. Ces espèces font partie de la nature. Il convient donc de vivre avec. La question est ensuite celle de la place à leur donner.

J'assistais dernièrement à une conférence à Bruxelles, dont la conclusion était qu'il fallait expliquer à la population la nécessaire présence du loup. J'ai, pour ma part, insisté sur la nécessité d'une régulation aux endroits opportuns pour aboutir à une acceptabilité du loup, vis-à-vis des éleveurs notamment. Lorsqu'il est question du loup, le débat devient rapidement pas-

sionnel. Il conviendrait au contraire d'accepter la présence du loup au sein du paysage français, en s'interrogeant sur la place à lui donner. Jusqu'où l'accepter, en cohérence avec la place donnée à l'agriculture ? L'objectif des prélèvements ne saurait être d'éradiquer le loup. Les prélèvements demeurent néanmoins nécessaires dans les endroits où il n'est pas le bienvenu. Dans les montagnes, le loup a ainsi largement sa place. Curieusement, le débat s'avère beaucoup moins passionnel vis-à-vis de l'ours, qui soulève pourtant des enjeux similaires.

Pour ce qui est du bouquetin, le massacre opéré dans les Alpes est effectivement intolérable dans la mesure où, si cette espèce était chassée, elle serait implantée plus haut dans les montagnes et conserverait un comportement plus sauvage, limitant ainsi les risques de confrontation avec les élevages bovins et de propagation de la brucellose.

La philosophie s'intéresse-t-elle à la question des espèces dites nuisibles ?

Jean-Jacques Fresko

Baptiste Morizot, vous êtes l'auteur d'un ouvrage intitulé : « Les diplomates, cohabiter avec les loups sur une autre carte du vivant ». Vous y appliquez à la relation entre hommes et loups des catégories qui, d'ordinaire, sont celles de la diplomatie entre états.

Baptiste Morizot

Cet ouvrage porte quasi-exclusivement sur les loups. Désormais, je tente néanmoins d'élargir ma réflexion à d'autres espèces. Dans ce cadre, je m'intéresse notamment à la question des espèces dites « nuisibles ». Dans le prolongement des débats de ce jour, je souhaiterais revenir sur trois points, pour tenter d'apporter une contribution philosophique.

Généalogie historique du concept de « nuisible »

Pour pouvoir établir une généalogie historique du concept de « nuisibles », des éléments peuvent être puisés dans l'histoire du droit et dans celle des relations entre hommes et prédateurs, à travers les travaux de Jean-Marc Moriceau notamment. Cependant, l'analyse ne semble pas remonter suffisamment loin dans le passé pour comprendre les structurations de cette notion, encore relativement abstraite et vague.

Le fait que des animaux puissent être « embêtants » ou « non conviviaux » (selon l'expression proposée par Patrick Degeorges) semble avoir été un invariant sur tous les continents depuis l'avènement de l'*Homo sapiens*. Cependant, le fait de les appeler « nuisibles », en créant une catégorie générale pour les qualifier, est une particularité qui ressort des comparaisons à l'échelle ethnographique.

La tradition judéo-chrétienne et l'assymétrie de la création d'espèces

Cette catégorie attirant la mort paraît constituer l'héritage d'un certain pan de notre tradition judéo-chrétienne, comme l'a souligné le philosophe John Baird Callicott dans son ouvrage intitulé « Genèse ». En analysant les éthiques environnementales et les rapports à la nature dérivant de cette tradition, l'auteur établit que l'une d'elles correspond à l'idée selon laquelle le Créateur a créé les hommes et les espèces dans un rapport d'asymétrie, plaçant les secondes intrinsèquement au service des premiers. Les autres formes de vie apparaissent ainsi comme des moyens, que ce soit comme bétail, comme animaux de trait ou animaux de compagnie, pour les seules fins en soi que constituent les êtres humains. Dès lors, toutes les espèces n'acceptant pas ce destin sont appelées à être considérées comme nuisibles, c'est-à-dire nuisibles à l'ordre des choses.

Cette représentation explique sans doute en partie la corrélation établie entre les carnivores et les nuisibles. Le loup, par exemple, a souvent été associé au diable. Le judéo-christianisme ayant choisi comme motif, pour qualifier le rapport entre le pape et ses ouailles, celui du pasteur et de ses brebis, le loup est logiquement devenu le symbole de celui qui vient ravir les brebis, à savoir le diable. Cependant, le fait que le loup contredise l'ordre divin, en nuisant à certaines activités humaines en plus de ne pas servir l'homme, a sans doute contribué à sa diabolisation.

L'Homme organise et asservit la Nature

Dans la tradition judéo-chrétienne, toujours selon John Baird Callicott, on retrouve également l'idée selon laquelle la nature sauvage a été créée inaboutie, avec en charge pour l'homme de l'organiser, de l'ordonner et de la mettre au travail. Dans la langue française, on observe ainsi un intrigant parallèle entre les mots « culture » et « agriculture ». Pour élever un enfant au statut d'humain, il convient de le faire passer par la culture. De la même manière, pour mener une terre sauvage à son épanouissement total, il conviendrait de la soumettre à l'agriculture.

Ces représentations ont travaillé en profondeur notre manière de penser la nature et ont probablement coûté très cher à tous ces animaux qualifiés de « nuisibles ». Ces représentations sont toutefois en train de changer. Il est très important que les acteurs produisant de la recherche et de la culture accompagnent cette transformation, pour aboutir à ce que disait John Muir il y a déjà plus d'un siècle : « Je n'ai jamais vu qu'une espèce ait été faite à l'avantage d'une autre espèce. »

John Muir considérait ainsi que chaque espèce était vouée à vivre sa vie et à déployer ses potentiels adaptatifs pour son propre bien. Bien évidemment, les espèces sont appelées à s'entre-manger. Cependant, aucune espèce n'a été faite pour une autre espèce, fût-elle la nôtre.

Le caractère sacré de la Nature

Parmi les représentations de la nature héritées de la tradition judéo-chrétienne, on retrouve une autre posture caricaturale, selon laquelle la nature serait sortie absolument parfaite et sacrée des mains du Créateur. Toute forme d'action sur elle serait donc un sacrilège.

On comprend ici la polarisation du débat autour de la notion de « nuisible » : les uns considèrent que la nature doit impérativement être organisée pour être vivable, les autres que la nature parfaite ne doit sous aucun prétexte être profanée.

D'une logique essentialiste aux questionnements sur les nuisibles

Nous avons du reste totalement transformé notre rapport à ces animaux susceptibles de provoquer des dégâts. Nous sommes passés d'une logique essentialiste définissant des nuisibles en soi, à l'acceptation d'un questionnement sur le caractère nuisible de certaines espèces. Nuisibles pour qui ? De fait, aucun animal n'est nuisible par essence. Cette conception n'a aucun sens écologiquement.

En revanche, le questionnement sur l'autre envers qui la nuisance est exercée permet enfin d'être subtil et d'entrer dans un débat sérieux. La question devient alors très claire : un animal peut être nuisible pour certaines activités humaines (dont l'agriculture), de la même manière qu'il peut être un adjuvant pour d'autres activités humaines (dont le tourisme), d'autres espèces ou la préservation des fonctionnalités écologiques. Cette approche permet de faire justice à la multiplicité des rôles que les animaux peuvent jouer.

C'est précisément cette multiplicité des rôles qui fait émerger les conflits d'acteurs autour de certaines espèces. En acceptant la multi-dimensionnalité des animaux, nous avons pluralisé les acteurs et les points de vue, ce qui s'appelle un gain en démocratie.

Par ailleurs, la multi-dimensionnalité fait qu'un animal n'a pas à être conçu simplement pour les effets qu'il produit sur l'agriculture ou sur l'agro-pastoralisme, mais aussi pour ses effets sur les systèmes écologiques, sur la qualité de vie, etc. L'acceptation de cette multi-dimensionnalité produit un gain en écologie : on comprend mieux la complexité et on pratique mieux l'écologie.

La relativité du concept de « nuisible » et l'émergence des paradoxes

La relativité du concept de « nuisible » apparaît de surcroît extrêmement forte lorsqu'il est permis, dans le cadre des nouvelles formulations de la loi notamment, de s'interroger sur l'objet de la nuisance. Une question peut ainsi être soulevée : qu'en est-il d'une espèce nuisible à une activité elle-même nuisible pour la communauté biotique ou les écosystèmes avec lesquels elle interagit ? En pratique, certaines agricultures productivistes ayant recours massivement aux intrants justifient aujourd'hui la destruction de leurs nuisibles, alors même que ces formes d'activité sont elles-mêmes nuisibles à la soutenabilité des écosystèmes en présence, ainsi qu'aux activités humaines en bénéficiant. De tels paradoxes deviennent mieux visibles avec les nouvelles formulations de la loi.

Qui a autorité pour déterminer s'il y a un problème ?

Jean-Jacques Fresko

Geneviève Gaillard, nous vous devons donc un gain en démocratie. Cependant, quelle sera l'autorité légitime pour déterminer au cas par cas la nuisibilité de telle ou telle espèce pour telle ou telle activité dans tel ou tel contexte ? Cette approche en rupture avec l'essentialisme sera-t-elle toujours cohérente avec la délégation accordée aux préfets par le code de l'Environnement pour dresser des listes d'espèces nuisibles par département ?

Geneviève Gaillard

L'approche nécessitera, me semble-t-il, d'être territorialisée, tout en s'appuyant sur les connaissances disponibles au plan national, voire international. Il s'agira aussi de faire comprendre aux populations que la biodiversité a une valeur intrinsèque et qu'elle ne saurait continuer à être considérée uniquement à l'aune de l'utilité que chacun y trouve. Il nous faudra accepter collectivement que les espèces ont un rôle et une valeur intrinsèque, au-delà de ce que nous souhaitons en faire.

Dans nos zones rurales, nous sommes tous confrontés à la problématique des sangliers. Cependant, force est de reconnaître que ce sont bien les chasseurs qui

ont conduit, à un moment donné, à ce que les sangliers se multiplient. Aujourd'hui, ces sangliers occasionnent beaucoup de dégâts et il faudrait que le coût soit supporté par la collectivité. C'est ce que souhaitent les chasseurs dans le cadre de la loi sur biodiversité.

Il nous faut cesser ces débats et considérer les choses objectivement. Je ne pense pas qu'il existe des espèces nuisibles. En revanche, des individus peuvent occasionner ponctuellement des dégâts à certaines activités. Dans ce cadre, il peut s'avérer nécessaire de les réguler, le cas échéant, pour corriger certaines erreurs commises. Il nous faut aujourd'hui être attentif à ce que nous faisons, afin de préserver la biodiversité pour les générations futures.



Sanglier tué lors d'une chasse en battue de grand gibier, 2008 © Laurent Mignaux - Terra

Jean-Jacques Fresko

Benoît Chevron, partagez-vous cette idée selon laquelle aucune espèce n'est nuisible par essence et que les situations doivent être appréciées au cas par cas ?

Benoît Chevron

L'idée selon laquelle les équilibres se feront pour peu que l'on laisse faire est erronée. Au contraire, nous risquons ainsi d'aboutir à une perte de biodiversité. Dans une nature largement artificialisée, si nous n'agissons pas à un moment ou à un autre, par rapport à ce que nous avons fait avant, des espèces risquent de disparaître, prédatées par d'autres.

Baptiste Morizot

Mon propos ne visait pas à prôner un quelconque laisser faire. Votre affirmation, quant à elle, apparaît pour le moins idéologique, au sens philosophique du terme. Soutenir qu'en général, dès lors que l'on n'agit pas ou plus, la nature produit de la perte de biodiversité, c'est oublier que la nature existe depuis plusieurs milliards d'années et qu'elle n'a attendu ni l'homme ni le chasseur pour produire la biodiversité dont nous sommes les héritiers.

Certes, l'artificialité change la donne. Néanmoins, il semble erroné de généraliser en soutenant que, si on arrête d'organiser la nature, la biodiversité serait nécessairement amenée à décroître ou, inversement, à croître. C'est précisément le caractère idéologique de ces deux affirmations générales que j'ai tenté de mettre en évidence.

De telles affirmations relèvent de conceptions abstraites de la nature et non de l'écologie scientifique. Or les problèmes qui nous occupent nécessitent une réflexion sur les interactions concrètes entre les socio-éco-systèmes et les bio-systèmes. Ils appellent ensuite une gestion délicate.

Benoît Chevron

Il est évident que les interactions entre les espèces

doivent faire l'objet d'une analyse territorialisée. Dans certains territoires où n'existent plus guère de chasseurs ni d'agriculture, on observe des déséquilibres écologiques concrets. Ceci ne relève pas de l'idéologie. Dans les semaines à venir, la Fédération nationale des chasseurs publiera une étude chiffrée sur l'influence de la chasse sur la biodiversité. La plus-value apportée par la chasse à la nature devrait ainsi être mise en évidence.

Pour ce qui est du sanglier, force est de constater que certaines zones sont sujettes à des déséquilibres. Dans le cadre du plan national de maîtrise du sanglier, environ 80 paramètres ont cependant été identifiés. Se pose alors la question de la place que l'on souhaite donner à l'homme et à l'espèce sur le territoire. Lorsque le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne m'a demandé des éléments de mesure scientifiques, je lui ai indiqué que l'équilibre était, pour moi, manifesté par l'absence de mécontentement de la part des agriculteurs et des chasseurs. Par ailleurs, les déséquilibres observés dans certains territoires s'avèrent liés à une pénurie de chasseurs.

Jean-Jacques Fresko

L'artificialisation de la nature créerait donc une obligation de régulation ? L'Homme ayant commencé à l'artificialiser serait-il condamné à poursuivre indéfiniment dans cette voie ?

Benoît Chevron

Il ne s'agit pas d'une condamnation mais d'un choix sociétal que nous défendons. Nous souhaitons conserver cette place dans la nature, ce qui implique un certain nombre de devoirs.

François Moutou

Il a été fait mention d'une régulation exercée par les prédateurs sur leurs proies. Il est cependant erroné de penser que l'on peut réguler les herbivores avec des carnivores. En réalité, les deux cohabitent et les uns mangent les autres. La régulation est un terme de ges-

tion qui n'a aucun sens en écologie. De même, la notion « d'équilibre » demeure très ambiguë. Certains font ainsi référence à des équilibres mathématiques, c'est-à-dire à des équilibres statiques. Or la vie repose précisément sur le changement en permanence. Les équilibres agro-sylvo-cynégétiques, quant à eux, relèvent de l'économie mais pas de l'écologie.

L'exemple a par ailleurs été cité d'un territoire sur lequel des faisans et des perdrix sont réintroduits, avec en perspective, à terme, une reprise de la chasse de ces espèces. Pour assurer cette réintroduction, une régulation forte est exercée en parallèle sur les prédateurs, en particulier le renard. Or il conviendrait aussi de s'interroger sur les origines de la raréfaction des faisans et des perdrix sur ce territoire. Cette raréfaction pourrait être liée à des pratiques agricoles impliquant un recours massif aux insecticides, éliminant les proies des jeunes oiseaux. Il demeure néanmoins plus aisé d'agir sur le « paramètre renard ». Un équilibre est ainsi recherché pour que les agriculteurs puissent travailler et que les chasseurs puissent chasser. Néanmoins, *in fine*, le renard est amené à payer l'addition. Est-ce la logique que nous souhaitons privilégier ? Là encore, la notion d'équilibre apparaît très ambiguë

En réalité, en écologie, la seule constante demeure l'évolution, y compris sur des périodes de 5 ans (durant de nombreux mandats électoraux...).

Benoît Chevron

L'agriculture a plusieurs fois été évoquée de manière réductrice. Sur mon exploitation, j'applique différentes mesures agro-environnementales (bandes enherbées, jachères de biodiversité, utilisation réduite des phytosanitaires). J'ai par ailleurs procédé à la réintroduction de faisans. En 10 ans, j'ai dû appliquer 4 fois un traitement insecticide. En proportion, la surface traitée doit ainsi être limitée à 1 ou 2 %. Pour autant, la réintroduction de faisans n'aurait pas été possible sans une régulation des prédateurs.

Il conviendrait donc de ne pas stigmatiser les agriculteurs en les accusant d'utiliser systématiquement des insecticides. À cet égard, certains mettent en œuvre des mesures agro-environnementales et d'autres font toutes les économies qu'ils peuvent dans une conjoncture économique difficile.

Jean-Jacques Fresko

Jean-Philippe Siblet, vous avez remis en cause les notions mêmes « d'espèces nuisibles » et « d'espèces susceptibles d'occasionner des dégâts ». La tentative d'approcher une vérité écologique à travers la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages est-elle pour autant inutile ?

Jean-Philippe Siblet

Baptiste Morizot a soulevé une question essentielle. Une espèce peut-elle être considérée comme nuisible si elle interagit avec des activités elles-mêmes nuisibles ? Quoi qu'il en soit, on constate qu'aujourd'hui, tous les voyants sont au rouge en matière de biodiversité. Il est toujours possible de trouver des espèces qui se portent bien. Néanmoins, globalement, l'état de conservation des espèces est catastrophique à l'échelle du continent européen, voire à l'échelle mondiale. Les espèces patrimoniales se portent mal et les habitats régressent. Dans ce contexte, considérer comme un point clé de notre action le fait de catégoriser des espèces comme susceptibles de provoquer des dégâts paraît être en décalage avec les véritables enjeux.

Les espèces exotiques envahissantes attirent l'attention et font dépenser beaucoup d'argent. En revanche, le consentement à payer demeure bien moindre pour créer des espaces protégés ou accorder des subventions aux associations (dont certaines sont en grande difficulté).

Par ailleurs, je vous invite à lire un article co-écrit par un chercheur du Muséum national d'histoire naturelle, François Sarrazin. Celui-ci est un spécialiste des grands rapaces et a beaucoup travaillé sur les programmes de

réintroduction des vautours dans les Causses. Dans cet article, publié récemment dans la revue *Nature*, il insiste de manière argumentée sur la nécessité de rompre avec une vision anthropocentrée de la nature, pour développer une vision naturocentrée.

Si nous ne sortons pas des concepts actuels tels celui de « services rendus par les écosystèmes » et d'une vision de la protection de la nature reposant uniquement sur des slogans, pour privilégier une vision naturocentrée de notre présence sur la planète, nous courrons à la catastrophe et à notre perte, dans des délais nettement plus courts que ceux qui nous étaient encore annoncés il y a peu. La situation est la même vis-à-vis du climat. Les chiffres s'affolent. Or le réchauffement climatique, produit de l'action de l'homme, est un puissant moteur de nuisances provoquées par des espèces arrivant là où elles ne devraient pas être.

Je terminerai par un exemple illustrant la nécessité d'une approche naturocentrée. La perruche à collier commence à se répandre en Île-de-France. On nous explique que cette espèce terrible prend la place d'autres oiseaux avicoles, reproduisant ainsi le syndrome de l'ibis sacré. Cependant, qu'en est-il réellement ? Au Jardin des plantes à Paris, des mangeoires ont récemment été installées où viennent se nourrir des perruches à collier qui suscitent l'émerveillement des passants. Et on voudrait nous faire croire que la sensibilisation et le développement de l'empathie par rapport à la biodiversité passent par le fait de dire à ces passants que ces animaux exotiques n'ont rien à faire ici et nécessitent d'être tués. On ne saurait partager cette conception.



Jean-Jacques Fresko

Je propose d'ouvrir le débat avec la salle.

Un intervenant

Cela fait des années que je plaide pour le développement d'une approche naturocentrée. À cet égard, la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages est venue modifier l'article L110-1 du code de l'Environnement. Cet article fondamental, qui ouvre le code de l'Environnement, conserve une symbolique forte. Il définit non seulement les principes généraux du droit de l'environnement (appelés à être repris dans d'autres codes, dont celui de l'Urbanisme), mais également le contenu intrinsèque de la notion de patrimoine commun. Or, dans la nouvelle rédaction de cet article, les « espèces animales et végétales » ont été remplacées par les « êtres vivants ». Cette évolution est extrêmement choquante car elle traduit un rapprochement entre les êtres humains et les autres êtres vivants, alors même que le code de l'Environnement avait été créé précisément pour s'occuper de ce que le reste du droit ne couvre pas. L'être humain est ainsi replacé au cœur de la problématique environnementale, marquant une ré-anthropisation du droit de l'environnement.

Geneviève Gaillard

De fait, l'homme fait partie de la nature et doit être considéré comme un être vivant. Il n'a cependant pas vocation à être au cœur du code de l'Environnement. Ce point a fait l'objet de débats dans le cadre de l'examen du projet de loi. Des compromis ont ensuite été nécessaires pour faire avancer le texte dans un certain nombre d'autres domaines.

Un intervenant

Littéralement, cela veut dire aussi qu'il est interdit de détruire les êtres humains. Quoi qu'il en soit, comment aller jusqu'au bout de la démarche consistant à rem-

placer le terme « nuisibles » par celui « d'espèces susceptibles de provoquer des dégâts », dès lors que le ministère de l'Environnement ne semble pas réellement vouloir effacer le terme « nuisibles » de son vocabulaire ni faire évoluer en conséquence les dispositions réglementaires. Ce jour, le représentant du ministère nous a expliqué comment les nuisibles devaient être détruits.

Geneviève Gaillard

Certaines évolutions relèvent de la réglementation et d'autres de décrets d'application. Or nous ne sommes pas maîtres de ces processus. Nous pouvons simplement exercer une pression auprès des ministres concernés, ce que nous avons fait, en priorisant dans un premier temps d'autres articles de la loi, au regard du contexte actuel, pour avancer sur un certain nombre de sujets tels que les sols, les paysages nocturnes et diurnes, etc.

Roger Cans, journaliste

Benoît Chevron a indiqué que les perdrix grises étaient prédatées par le renard. Or il convient de noter que s'il n'y a plus de perdrix ni d'alouettes dans la Sarthe, c'est à cause du maïs et non du renard. De la même manière, le maïs est largement responsable de la disparition du grand hamster en Alsace. Dans ces régions, c'est bien le maïs qui constitue l'espèce invasive.

Benoît Chevron

Je partage cet avis. Dans certains territoires, cette espèce a disparu suite à une modification agricole. De fait, certaines pratiques agricoles constituent un véritable sujet de réflexions. Au niveau de la Fédération nationale des chasseurs, nous avons rédigé un livre blanc, et pour l'Alsace, nous indiquions que la monoculture avait un impact négatif sur la biodiversité. Dans les régions où l'on trouve encore de la perdrix, l'étude PEGASE, réalisée dans 20 départements, en collaboration avec l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), a néanmoins démontré l'impact de la prédation exercée par le renard.

Un intervenant

En 1991, France Nature Environnement exprimait une position sur le sujet qui nous occupe aujourd'hui, publiée dans *le Courrier de l'Environnement* (INRA) et *le Hérisson*. Déjà, le terme « nuisibles » était banni et remplacé par le terme « espèces susceptibles de causer des dommages ». Dans ce même document, était également posé un principe de non-recul dans le domaine de la biodiversité.

Il convient par ailleurs de préciser qu'au plan juridique, il n'existe pas d'espèce intégralement protégée. Même l'homme ne bénéficie pas d'un tel statut. Un préfet conserve, par exemple, le pouvoir de faire interner un aliéné menaçant les passants sur la voie publique. Nous aurons donc toujours des mesures de régulation à prendre, y compris à l'égard de l'homme lorsqu'il menace la sécurité publique.

Un intervenant

Madame la députée, vous avez évoqué le cas d'une fouine. Plutôt que de solliciter le préfet pour lui demander de réduire la liste des animaux classés comme nuisibles, vous auriez pu commanditer une étude sur la fouine avec votre enveloppe parlementaire. Il aurait été intéressant de bénéficier ainsi d'une étude sur la fouine dans les Deux-Sèvres.

Par ailleurs, j'ai pu assister à une séance du débat parlementaire autour de la loi relative à la biodiversité. Ce jour, outre la ministre, l'hémicycle ne comptait que 14 députés. Les députés seraient-ils une espèce en voie de disparition ?

Geneviève Gaillard

Dont acte concernant les études sur tel ou tel animal. Je rappellerai simplement que l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS) n'a pas souhaité être inclus dans l'Agence française pour la biodiversité, bien qu'il reçoive 40 millions d'euros de financement de la part de L'État et des contribuables français.



Présence d'algues vertes dans la baie de Douarnenez © Laurent Mignaux - Terra

Benoît Chevron

Il convient de préciser que ce financement permet à l'ONCFS de travailler sur les espèces non chassables.

Un intervenant

On ne peut que se féliciter des avancées sémantiques dans notre société. Les « vieux » sont devenus des « personnes âgées ». Les « chômeurs » sont devenus des « demandeurs d'emploi ». Aujourd'hui, les « nuisibles » deviennent des « espèces susceptibles de provoquer des dégâts ». Pour autant, dans le dictionnaire, le terme « nuisible » renvoyait à « nuire », « faire du tort ou du mal à quelqu'un », « causer un préjudice matériel ou moral », « qui cause un dommage ». Un nuisible était finalement un nuisible.

Un intervenant

Je regrette que ce colloque n'ait pas réuni davantage de représentants du monde de la santé. Une démarche de lutte contre les vecteurs de maladies est conduite aujourd'hui, rendue nécessaire par l'existence de maladies transmises par des espèces issues de la diversité biologique. Il s'agit d'un élément factuel que les associations de protection de la nature refusent de considérer. Lorsqu'il est question de protéger les zones humides, on refuse ainsi obstinément de parler des maladies associées.

La notion anthropocentrée de « nuisibles » recouvre ainsi des enjeux différents, avec une hiérarchisation associée, qui témoigne d'une certaine valeur attribuée à l'existence humaine. Nous avons entendu parler de l'homme qui détruit, voire de l'homme qui constitue une espèce nuisible. Or j'estime que l'humanité mérite mieux que ce discours. Il nous appartient de défendre l'humanité et notre position d'humains. À cet égard, je rappellerai qu'en France, nous vivons dans des systèmes artificialisés, dans lesquels nous maintenons des espèces patrimoniales, par le maintien d'activités patrimoniales et non en laissant faire la nature.

Jean-Jacques Fresko

Dans le débat entre vision anthropocentrée et vision naturocentrée, vous avez donc choisi votre camp.

Un intervenant

Baptiste Morizot, avez-vous également interrogé l'existence de la notion de « nuisibles » dans des pays de religion moins anthropocentrique comme les pays de tradition bouddhiste ?

Baptiste Morizot

J'ai effectivement débuté une enquête bibliographique sur ce thème. À ce stade, en étant confronté à d'importants problèmes de traduction, je n'ai pas encore rencontré de grandes catégories vouées à qualifier certains types d'espèces qui, en tant qu'elles seraient nuisibles à certaines activités humaines, mériteraient strictement et nécessairement d'être détruites.

Du reste, ce type d'enquête révèle la dimension très ethnocentrique de ces classifications. Vis-à-vis du loup, on observe ainsi des cas fascinants. Dans certaines cultures du Japon agricole, le loup était considéré comme un dieu positif (okami), car il protégeait les rizières contre les cervidés. Certains riziculteurs allaient même jusqu'à disposer des appâts au milieu des rizières pour les attirer. Ceci montre qu'en fonction du type d'activité agricole, un animal peut être considéré comme un nuisible absolu ou au contraire comme un adjuvant, voire un dieu. De tels exemples nous forcent à dé-essentialiser la notion de « nuisible ».

Il convient par ailleurs de souligner que le changement dans l'usage des mots produit des effets pratiques. Lorsque l'on dit qu'une espèce est « susceptible de provoquer des dégâts », cela signifie qu'on accepte la variabilité intrinsèque au vivant. Ceci introduit une marge de manœuvre dans le rapport à l'animal, ce qui n'est pas anodin.

Cette variabilité se retrouve dans les rapports que différentes cultures peuvent entretenir avec le même ani-

mal. Et ceci nous force à reposer la question de la responsabilité. Dans le cas du rapport entre le loup et un certain type de pastoralisme ovin, le loup ne constitue pas un nuisible en soi. Les ovins sauvages se défendent d'ailleurs très efficacement contre le loup. La tradition pastorale a toutefois déplacé ces espèces dans les plaines, en les privant de leurs capacités de défense et de fuite. De ce fait, elle en a fait des proies extrêmement vulnérables pour le loup. Elle a ensuite théorisé secondairement cette idée selon laquelle la dépendance et la fragilité des brebis impliqueraient un devoir de les protéger et confèreraient un droit quasi-sacré de tuer le loup. Sans nécessairement laisser faire le loup, il nous faut aujourd'hui considérer et assumer cette responsabilité.

Jean-Jacques Fresko

Pour conclure cette table ronde, je proposerai à chaque intervenant de répondre en une phrase à cette question : comment vivre avec les espèces susceptibles de provoquer des dégâts ?

Baptiste Morizot

Je ne saurais répondre à cette question en une phrase.

Geneviève Gaillard

Il conviendrait d'arrêter de considérer la nature de manière anthropocentrique. Plus précisément, il devrait être possible de développer des protections au cas par cas, de manière territorialisée, à condition de pouvoir intervenir dans un cadre bien précis et dicté par l'État. Sinon, on risque de voir disparaître davantage d'espèces et de voir se multiplier les abus et les excès.

François Moutou

Ma réponse sera la suivante : je les regarde, je les écoute et je leur parle.

Jean-Philippe Sibley

Je répondrai pour ma part par une question : comment les espèces sauvages, nuisibles ou non, font-elles pour

vivre avec une espèce dominante, l'homme, qui n'a de cesse de les détruire ?

Benoît Chevron

La nature ordinaire est extraordinaire, grâce ou à cause de l'homme. ★

En perspective

« Rues-garages » et parkings souterrains

Gérer le stationnement par des infrastructures à Lyon au XX^e siècle

Louis Baldasseroni, *doctorant en histoire contemporaine, Laboratoire ACP/Labex Futurs Urbains, Université Paris-Est*

L'utilité d'une démarche historique sur la question du stationnement réside dans la prise en compte de ses enjeux politiques et sociaux sur une longue durée, avec une évolution qui aboutit à une mise en place très progressive d'infrastructures dédiées. Dans leur exercice concret, les politiques de stationnement sont caractérisées par une tension constante entre des mesures réglementaires et des aménagements d'infrastructures, en bordure des voies (parcs de stationnement en surface ou souterrains) ou sur la voirie elle-même (marquage au sol d'emplacements, signalisation...). Les premières sont d'abord privilégiées pour leur faible coût et leur rapidité de mise en œuvre, mais leur manque d'efficacité conduit rapidement à envisager des infrastructures de plus en plus marquantes dans le paysage urbain.

Dans ce contexte, la ville de Lyon, deuxième agglomération de France, semble se distinguer par une relative frilosité dans l'aménagement d'infrastructures pour le stationnement : le premier parc souterrain n'est inauguré qu'en 1967 alors que les premiers projets datent des années 1930 ; le maire Louis Pradel se targue d'être le dernier maire d'une grande

ville à instaurer le stationnement payant sur voirie, en 1970¹. Dans les grandes villes françaises, la question historique de la place des transports dans la ville et ses politiques a été posée, principalement à l'échelle municipale, dans des travaux d'historiens comme ceux de Mathieu Flonneau², de politistes comme Sébastien Gardon sur le gouvernement de la circulation automobile³ ou de géographes comme Nicolas Briand qui s'intéresse aux débats actuels sur le stationnement automobile⁴. L'ambition de cet article est de dépasser l'échelle municipale des décisions pour s'intéresser aux conséquences visibles de ces politiques sur l'aménagement des rues et aux

¹ Sauzay, L., *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*. Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, p. 123.

² Flonneau, M., *Paris et l'automobile*, Paris, Hachette, 2005.

³ Gardon, S., *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de Sciences Politiques, dir. Pollet G., IEP Lyon, 2009.

⁴ Briand, N., *Le problème du stationnement à Lyon ou comment la place de l'automobile devient un (en)jeu d'acteurs et de société*, Thèse de Géographie, dir. Montès C., Université Lyon II, 2005.

réactions des usagers. Pour cela, le recours à des archives diverses permet d'étudier l'évolution des rapports de force entre acteurs qui s'avèrent déterminants pour les choix politiques sur la question du stationnement : les archives du service de la voirie et des débats au Conseil Municipal éclairent les enjeux de ces infrastructures et les différents choix possibles, alors que l'analyse des débats et de la correspondance de la Commission Municipale de Circulation permet de prendre du recul sur les enjeux politiques au sujet d'une question en apparence très technique.

Cet article vise à montrer que l'aménagement d'infrastructures pour gérer la question du stationnement est mené avec prudence par la municipalité en raison de leur potentiel conflictuel. Cette hypothèse vient en partie du fait que les infrastructures sont plus contraignantes que les actions réglementaires, déjà critiquées pour restreindre les pratiques des populations, dans un contexte d'affirmation de l'automobile dans la ville.

Cette vision de longue durée conduit à distinguer une première période au sein de laquelle la réglementation reste le principal moyen d'action mais l'idée de réserver des espaces pour le stationnement se concrétise, de la fin du XIX^e siècle aux années 1930. Par la suite, dans les années 1940-1960, les infrastructures dédiées au stationnement se font plus présentes, mobilisées au nom d'un impératif de modernisation de la voirie dans le cadre de politiques plus globales de gestion de la circulation. Cela n'empêche pas diverses réactions d'opposition et l'accroissement des pressions sur la municipalité pour aménager de grands parcs de stationnement. Cela se concrétise

dans une troisième période, des années 1960 aux années 1990, où la question du stationnement est envisagée en amont de politiques d'urbanisme et de déplacements.

Du XIX^e siècle aux années 1930 : premiers débats, premiers conflits

La fin du XIX^e siècle montre la prise en compte du stationnement comme un problème urbain, avec une réaction essentiellement réglementaire de la part des pouvoirs publics, marquée par une inflation d'interdictions à partir des années 1910, avec la diffusion de l'automobile. À Lyon, cela se traduit aussi dans les premiers débats sur l'aménagement d'infrastructures pour accompagner ces règlements et les rendre plus efficaces.

« Ne pas stationner sans nécessité » : la réglementation, principal moyen d'action

Dans une période où la priorité des politiques d'infrastructures urbaines concerne plutôt les réseaux techniques (électricité, eau, voirie), l'aménagement d'infrastructures dédiées au stationnement n'est pas envisagé avant les années 1920. Les problématiques de stationnement dans les villes françaises sont anciennes, comme en témoigne par exemple le Décret Impérial du 10 août 1852, qui interdit dans son article 10 de laisser stationner sur la voie publique « aucune voiture attelée ou non attelée sans nécessité ». Dans un contexte d'augmentation et de diversification des circulations, le stationnement n'est pas vu comme un problème majeur : les municipalités françaises préfèrent donc le traiter par des règle-

ments plutôt que par de coûteuses infrastructures, jusqu'à la fin des années 1920.

A Lyon, les premiers arrêtés qui concernent le stationnement apparaissent seulement en 1912⁵, dans la continuité des mesures destinées à encadrer la circulation automobile et assurer la sécurité des autres usagers, au début du XX^e siècle. Par la suite, des interdictions de stationner sont établies dans certaines rues, à partir du Règlement Général de la Circulation de 1926 : dans son article 17 est prononcée une interdiction absolue de stationner sur la rue de la République et d'autres voies du centre-ville « en raison de l'intensité de la circulation⁶ ». Les interdictions de stationner dans des rues particulières connaissent une extension progressive, notamment dans les rues à forte circulation ou à sens unique où elle est souvent limitée à un seul côté.

Par ailleurs, on assiste à une clarification de la réglementation applicable à la ville entière : un arrêté municipal de 1933 interdit le stationnement sur la voie publique de « tout véhicule ne devant pas servir à un besoin immédiat » (formule adoptée depuis 1912) et fixe une durée de stationnement qui « ne devra pas excéder une heure⁷ ». Ces mesures relèvent cependant de réponses ponctuelles, sans véritable politique de stationnement avant les années 1950 à Lyon.

Cette absence de politique spécifique, qui se retrouve aussi dans le cas parisien traité par

Mathieu Flonneau⁸, peut s'expliquer à Lyon par l'intensité très limitée des problèmes de circulation hors des rues de l'hypercentre, ainsi que par les pressions exercées sur la municipalité par divers acteurs au sujet des restrictions existantes. Les initiatives de limitation du stationnement par des règlements ou des infrastructures se heurtent à des revendications menées au nom de plusieurs droits :

- les riverains mobilisent le droit d'accès à leurs propriétés,
- les commerçants revendiquent la nécessité de stationnement devant leur commerce pour le chargement et le déchargement de marchandises,
- les automobilistes invoquent la liberté de circulation.

Ces divers conflits d'usage s'expriment dans de nombreuses lettres adressées par divers collectifs à la municipalité, des contestations de procès-verbaux et des campagnes dans la presse locale et spécialisée (par exemple dans la revue de l'Automobile-Club du Rhône). Ces oppositions sont précoces, s'exprimant dès les premiers arrêtés municipaux sur le stationnement et conduisent souvent la municipalité à céder, notamment face aux nombreuses protestations des commerçants de la Presqu'île, centre-ville de Lyon, suite au règlement de 1926 : pour eux, cette interdiction « porte un préjudice considérable à leurs affaires ». Ils demandent donc une autorisation de stationnement « de durée limitée » et « à titre d'essai », qui leur est accordée pour la rue de la République, une des plus commerçantes de la ville, et plusieurs rues adjacentes en 1931⁹.

⁵ Gardon, S., *op.cit.*, p. 110-112.

⁶ AML, Bulletin Municipal Officiel (BMO) du 28 février 1926, Règlement Général de Circulation, p. 169.

⁷ AML 1068WP1, Arrêté municipal du 9 septembre 1933.

⁸ Flonneau, M., « Temps et lieux de l'auto-immobile. La bataille du stationnement payant de surface », in *Transport/Environnement/Circulation*, n° 211, 2011, pp.4-6.

⁹ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 448.

Face à cette conflictualité croissante, la municipalité lyonnaise réfléchit à aménager des espaces pour le stationnement, afin de pallier le manque de respect de ces règlements. Cependant, les nouvelles infrastructures créent d'autres conflits, qui s'amplifient avec l'augmentation de la demande en emplacements.

Matérialiser les espaces de stationnement par des aménagements : une question conflictuelle

Outre les panneaux signalant une interdiction de stationner, de plus en plus nombreux à partir des années 1920 pour diminuer les contestations de procès-verbaux, la municipalité lyonnaise délimite des emplacements réservés au stationnement des automobiles privées dont les propriétaires ont souscrit un abonnement. L'arrêté du 8 octobre 1926 qui officialise ce système est justifié ainsi : « Considérant qu'il y a lieu pour éviter les accidents et l'encombrement de la voie publique, de déterminer avec précision les seuls emplacements où le stationnement des automobiles privées pourra être autorisé¹⁰ ».

Dans un premier temps, 16 emplacements autorisés pouvant accueillir jusqu'à 346 voitures sont définis et délimités par des pavés de couleur. Il s'agit en fait d'aménagements très légers, dans la mesure où les services de voirie se sont contentés de peindre des lignes blanches ou rouges sur les pavés des places publiques qui abritent ces emplacements. Cependant, la légèreté de cet aménagement pose rapidement problème, comme

le montrent les nombreuses protestations reçues par la mairie entre 1927 et 1929 qui pointent le manque de lisibilité des zones réservées et de leurs limites. Pour pallier cela, le service de la voirie municipale remplace les lignes peintes par des plots en acier du modèle « Ville de Paris » (utilisés dans cette ville pour les passages piétons) et ajoute des écriteaux « garage réservé aux abonnés » et « stationnement interdit en dehors des emplacements réservés »¹¹.

Par ailleurs, la municipalité semble être rapidement dépassée par l'accroissement de la demande en stationnement, qui entraîne des protestations d'abonnés ne trouvant pas de place disponible et demandant un remboursement, malgré la multiplication par trois du nombre d'emplacements en 1930.

Ce système d'emplacements réservés semble faire l'unanimité contre lui : outre les protestations des locataires d'emplacements contre le manque de places et de contrôle, les commerçants voient la menace de procès-verbal comme dissuasive pour leurs clients, et le syndicat d'initiative proteste contre l'obstacle que cela constitue pour les touristes venus en automobile¹². Les riverains, hors commerçants et automobilistes, apparaissent peu actifs dans ce conflit car ces nouvelles infrastructures ne changent rien dans l'occupation concrète de ces espaces par des voitures en stationnement. Ce ne sont donc pas directement les infrastructures qui sont en cause, mais les restrictions d'usage du domaine public qu'elles impliquent et le principe inégalitaire de l'accès au stationnement. Ce système est d'ail-

¹⁰ AML 1C302788, Règlement Général de la Circulation, 1926, pp. 23-26.

¹¹ AML 1127WP61, Rapport de l'ingénieur en chef du Service de la Voirie Municipale, 5 août 1929.

¹² AML 1267WP61, Lettre du président du Syndicat d'Initiative de Lyon au Maire, 24 octobre 1930.

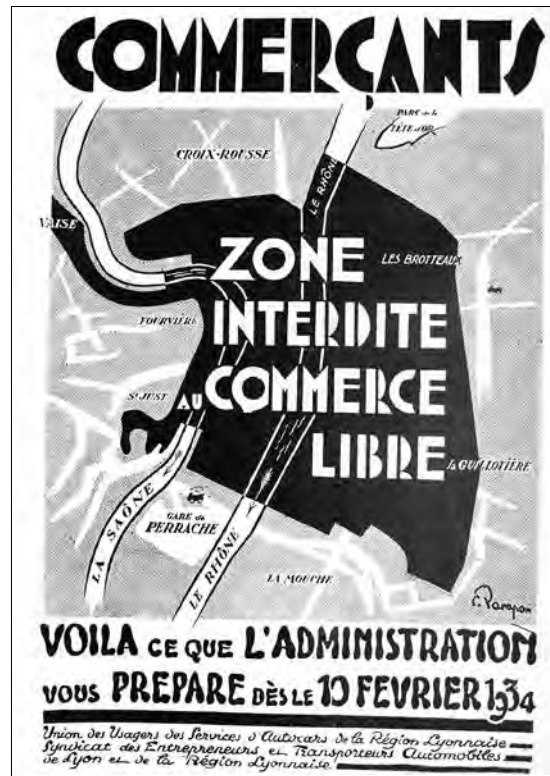
leurs abandonné suite à la mobilisation judiciaire de l'Automobile-Club du Rhône qui saisit le Conseil d'État dès 1930 et finit par avoir gain de cause en 1956, après une énième contestation de contravention.

En outre, les questions relatives aux infrastructures de stationnement peuvent être instrumentalisées dans d'autres conflits relatifs à la circulation et aux transports urbains. C'est le cas de la « guerre des autocars », relatée régulièrement par la presse locale entre 1934 et 1935, qui oppose les compagnies privées d'autocars de grande banlieue et interurbains à la municipalité. Par arrêté du 8 janvier 1934, le maire Édouard Herriot décide d'interdire à ces autocars de stationner dans les rues du centre de la ville. Il invoque leur encombrement excessif des places et rues où ils prennent et déposent des passagers. La mairie assigne alors des emplacements périphériques aux autocaristes, matérialisés en 1934 par des plots et plaques de signalisation, en attendant l'aménagement d'une véritable gare routière, dont l'emplacement fait débat¹³.

Cela reflète le glissement progressif dans les problèmes posés par le stationnement sur la voie publique : d'une problématique de sécurité venue surtout des accidents provoqués par l'emballement des chevaux, les pouvoirs publics font de plus en plus du stationnement une question de circulation et, à ce titre, commencent à envisager des infrastructures lourdes pour isoler les emplacements de stationnement des courants de circulation.

Cette « guerre des autocars » entraîne une mobilisation importante des compagnies et des usagers contre la municipalité. L'examen

des débats montre que le fond du problème se situe davantage dans une situation de concurrence entre ces compagnies privées et la compagnie de transports urbains Omnibus et Tramways de Lyon, dont les vieillissants tramways pâtiraient de la concurrence des autocars¹⁴, que dans des problèmes strictement cantonnés au stationnement. Ce conflit se termine d'ailleurs rapidement en 1935, date à laquelle le Conseil d'État donne raison à la ville. Par la suite, avec le remplacement progressif de la plupart des tramways par des autobus à Lyon, la question de leur stationnement ne se pose plus avec la même intensité, alors que peu d'emplacements adaptés ont été aménagés.



Affiche de l'Union des usagers des services d'autocars de la région lyonnaise, 1934, Archives Municipales de Lyon © DR

¹³ AML 1172WP2, Conseil Municipal du 5 février 1934.

¹⁴ AML 1172WP2, Conseil Municipal du 12 mars 1934.

Ces conflits autour d'emplacements réservés au stationnement, s'ils portent davantage sur le principe des restrictions que sur les infrastructures elles-mêmes, conduisent cependant la municipalité à une grande prudence face à cette question. À partir des années 1930, les débats municipaux autour du stationnement sont intimement liés aux impératifs plus larges d'amélioration de la circulation et abordent majoritairement les projets d'aménagement d'infrastructures plus lourdes : les parcs de stationnement.

Années 1930 - 1960 : entre projets de parcs et gestion des places

Les conflits du début des années 1930 ont été un moment déclencheur de mise à l'étude de solutions fondées sur l'aménagement d'infrastructures dédiées au stationnement automobile : plusieurs projets de parcs de stationnement sur voirie, souterrains ou dans des immeubles sont envisagés et discutés. Ils sont justifiés par leur apport à la grande cause des politiques d'aménagement des rues à cette période : l'amélioration de la circulation urbaine.

Les parcs de stationnement : des projets attendus mais retardés

À partir de la deuxième moitié des années 1930, les projets d'infrastructures concernant le stationnement sont de plus en plus discutés au sein du Conseil Municipal et de la Commission de Circulation, pour pallier l'inefficacité constatée des règlements. Dans un contexte où la municipalité apparaît impuissante face aux problèmes croissants de circulation, l'aménagement de nombreux emplacements de stationnement est vu comme une

solution intéressante. La préférence pour la création de parcs de stationnement face au durcissement de la réglementation jusque-là préféré s'explique par la marge de manœuvre très limitée de la municipalité pour la faire respecter : la police municipale dépend exclusivement du préfet, avec des effectifs qui restent faibles malgré les demandes répétées du maire de Lyon. Cette particularité lyonnaise explique qu'il semble donc plus facile à bon nombre d'élus municipaux de maintenir l'ordre par l'infrastructure plutôt que par la police. Par ailleurs, ces projets de parcs portent exclusivement sur des espaces centraux et sont justifiés par leur contribution à une plus grande fluidité de la circulation urbaine : il s'agit ainsi de répondre aux problèmes soulevés par les acteurs économiques du centre, en contrant leurs critiques sur le stationnement réglementé dans cette zone.

La réalisation concrète de ces parcs de stationnement, ardemment souhaitée par tous les acteurs, est cependant limitée : aux contraintes budgétaires évoquées par le service de la voirie s'ajoute la méfiance municipale sur l'exploitation des parcs et des conflits avec d'autres institutions. En 1936, l'ingénieur en chef du Service Municipal de la Voirie Camille Chalumeau propose comme solutions prioritaires au problème du stationnement « la création de parcs de stationnement non gardés et gratuits sur certains points de la ville », autrement dit le renforcement du marquage de places déjà délimitées et leur extension à d'autres places publiques de la ville, ainsi que « la création de parcs de stationnement gardés et payants sur les bas-ports du Rhône¹⁵ ».

¹⁵ AML 1127WP60, Commission Municipale de Circulation du 3 novembre 1936.

Concernant les bas-ports, l'enjeu est important car ils pourraient accueillir 500 voitures avec des aménagements légers et rapides à mettre en œuvre : il suffit de marquer les emplacements au sol et de placer des bordures du côté du fleuve. Cependant, le Préfet, sur avis du service des Ponts et Chaussées du Rhône gestionnaires des voiries fluviales, oppose un net refus à cet aménagement en 1937 au nom du projet d'autoroutes devant emprunter ces bas-ports¹⁶. L'autorisation est finalement donnée deux ans plus tard à titre temporaire, avec l'adoption de la solution la plus simple pour la gestion : un parc gratuit avec un policier chargé de surveiller le stationnement¹⁷.

La surveillance du stationnement constitue aussi un problème pour la municipalité, qui dans un premier temps se refuse au gardiennage car "la responsabilité de la ville serait engagée" sur les dommages aux véhicules¹⁸. Ainsi, les parcs de stationnement lyonnais ne seront jamais surveillés par des policiers dédiés et bénéficieront seulement de rondes plus fréquentes des gardiens de la paix.

Enfin, la politique d'aménagement de parcs de stationnement se heurte au manque d'emplacements disponibles et à une rentabilité incertaine d'éventuelles constructions : le grand parc des bas-ports n'est vu que comme « un palliatif en attendant d'aménager des parcs sur des terrains devenus libres à la suite de démolitions » selon le rapport Chalumeau de



Le parking des bas-ports quai Claude Bernard vers 1963 (Bibliothèque Municipale de Lyon, Fonds Sylvestre) © DR

1936. Ce constat d'un manque de place, surtout dans le centre-ville, conduit à envisager très tôt l'aménagement de grands garages en souterrain ou en silo : des projets sont présentés à la municipalité dès les années 1920, par exemple le projet de garage souterrain place Tolozan, jugé par l'ingénieur Chalumeau « réalisable du point de vue technique mais comportant de forts risques financiers¹⁹ ». Ces problématiques de rentabilité financière expliquent aussi le faible développement des garages privés qui louent des places et la réticence de la municipalité à investir dans des parcs en souterrain qui devraient être mis

¹⁶ AML 1127WP60, Lettre du Préfet au Maire de Lyon, 20 janvier 1937.

¹⁷ AML 1127WP60, Rapport de l'Ingénieur en chef de la voirie municipale, 17 juillet 1939.

¹⁸ AML 1267WP61, Note manuscrite de l'ingénieur en chef de la voirie municipale sur la lettre du président du Syndicat d'Initiative de Lyon au Maire, 24 octobre 1930.

¹⁹ AML 923WP431, Rapport de l'Ingénieur Chalumeau, 8 juin 1926.

en exploitation payante, alors que des places gratuites sur voirie sont encore relativement faciles à trouver.

Les parcs de stationnement deviennent donc des éléments centraux dans une politique de stationnement émergente à Lyon, mais des contraintes diverses en grande partie politiques font obstacle à leur développement. Par contre, ces infrastructures font consensus sur leur principe car elles sont intégrées dans des politiques plus globales de gestion de la circulation.

Des espaces viaires à optimiser pour des stationnements différenciés

La volonté municipale de moderniser la voirie pour faciliter le stationnement ne fait pas l'objet d'oppositions, dans la mesure où cela contribue à lutter contre un problème de congestion urbaine généralisé et en augmentation. Les débats lyonnais des années 1930 ont montré que le stationnement était envisagé comme un domaine d'action central dans les politiques d'amélioration de la circulation, dans la mesure où une partie de la congestion automobile est attribuée à des véhicules en recherche de place pour stationner : il faut donc donner à l'automobiliste un accès facile à des places proches de sa destination pour qu'il circule le moins possible dans la ville, en particulier dans le centre-ville.

Cependant, à Lyon comme dans toutes les grandes villes françaises, les réflexions sur le stationnement relèvent d'une tension entre la volonté de favoriser l'attractivité économique et commerciale du centre-ville et celle de ma-

triser la circulation²⁰, qui conduisent à des réflexions nouvelles sur une différenciation des types de stationnement : le stationnement long et la fraude sont désignés comme problématiques et donc à décourager, contrairement au stationnement temporaire des visiteurs²¹.

Ces orientations politiques plus précises entraînent la mise en œuvre de plusieurs études globales sur le stationnement dans les quartiers centraux, qui préconisent une politique combinant dispositions réglementaires et construction d'infrastructures. Ainsi, une étude du Comité d'Aménagement et de Développement Économique de la Région Lyonnaise effectuée en février-mars 1958 montre que les 7 000 emplacements disponibles sur toute la Presqu'île se révèlent insuffisants : chaque emplacement dans la zone centrale Bellecour-Terreaux reste occupé 68 % du temps en moyenne et 100 % entre 15 h 30 et 17 h 30²².

Face à ce constat de saturation et de développement du stationnement dit "sauvage" (non autorisé), la municipalité lyonnaise choisit d'optimiser les infrastructures de stationnement existantes plutôt que d'en créer de nouvelles : les budgets consacrés à la voirie sont en grande partie mobilisés pour l'aménagement de grands axes de circulation comme l'axe Nord-Sud et le manque d'emplacements disponibles conduirait obligatoirement à construire de coûteux parcs en silo ou sou-

²⁰ Gardon, S., «Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960», in *Flux* 2011/3 (n° 85-86), p. 51.

²¹ Merlin, P., *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française, 1997, pp.159-160.

²² AML 1068WP44, Étude du Comité d'Aménagement et de Développement Économique de la Région Lyonnaise, février-mars 1958.

terrains. La municipalité veut favoriser une rotation plus rapide des véhicules dans l'hypercentre avec l'instauration d'une zone bleue le 12 juillet 1959, moins de deux ans après celle de Paris, avec un stationnement limité à 1 h 30 en journée et des contrôles renforcés²³.

Par ailleurs, des emplacements supplémentaires sont dégagés lors de l'aménagement d'axes importants pour la circulation routière et de l'élargissement de nombreuses rues : par exemple, 400 places sont aménagées sur le terre-plein central de l'axe Nord-Sud sur les quais du Rhône inauguré en 1958, le rescindement des trottoirs de l'avenue de Saxe permet d'aménager un stationnement en talon entre les arbres qui fait gagner une centaine de places²⁴. Enfin, les places centrales de la ville sont réaménagées pour faire plus de place au stationnement automobile : c'est même le cas de la place Bellecour, dont le sol est pourtant classé monument historique, qui accueille 280 véhicules dans sa partie Ouest à partir de 1957, sans autre aménagement que des barrières de délimitation²⁵.

Ces aménagements, encore relativement limités en termes de construction d'infrastructures, ne suppriment pas totalement la conflictualité autour des questions de stationnement, voire créent de nouveaux conflits. Les traditionnelles protestations des milieux professionnels et des automobilistes au sujet des contraintes de stationnement et de la répression connaissent un pic au moment de l'ins-

tauration de la zone bleue²⁶, les riverains et usagers commencent à s'élever contre la trop grande place prise par les automobiles en stationnement sur les places publiques réaménagées. Par ailleurs, ces mesures destinées à augmenter le nombre de places disponibles ne parviennent pas à faire face au nombre toujours croissant d'automobiles dans la ville, ce qui cristallise les diverses oppositions et conduit la municipalité à penser davantage cette question en amont de politiques d'urbanisme.

Années 1960-1990 : d'un problème de circulation à un moteur d'urbanisme ?

Face aux problèmes de stationnement toujours croissants dans les années 1960, de grands travaux d'aménagement sont mis en œuvre, avec une prise en compte de plus en plus en amont des politiques d'aménagement et non dans une simple visée curative. Cela réduit considérablement la conflictualité sur cette question car les infrastructures de stationnement sont intégrées à des politiques favorisant la qualité de la vie par le réaménagement d'espaces publics et des politiques de déplacements qui prônent la multimodalité.

Les parcs de stationnement, pièces maîtresses des politiques d'espaces publics

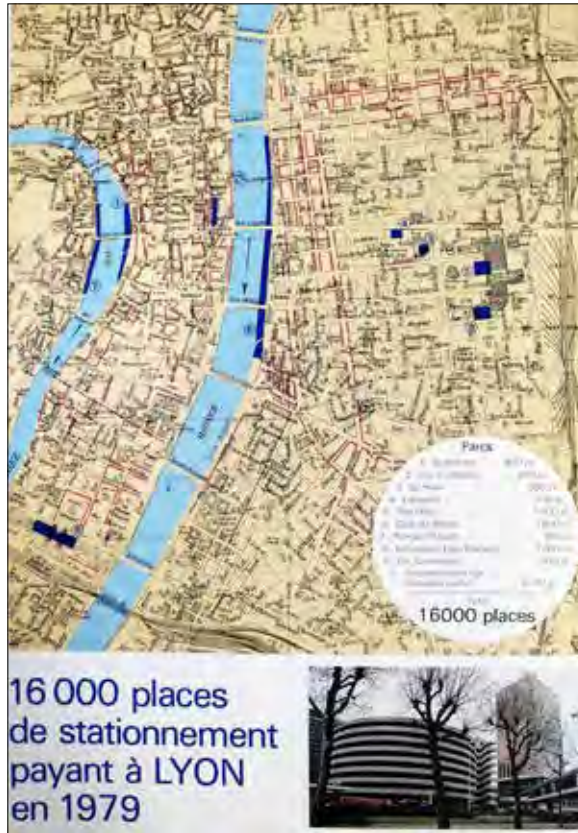
La fin des années 1960 voit enfin se concrétiser l'ambition lyonnaise de construction d'un réseau de grands parcs de stationnement payant hors voirie. Ce retard s'explique avant tout par une certaine frilosité de la municipa-

²³ Gardon, S., *art. cit.*, pp. 52-53.

²⁴ AML 1166WP2, Lettre de l'adjoint à la circulation au maire de Caluire, 3 août 1956.

²⁵ Archives Départementales du Rhône 541W63, Commission Départementale des Sites, 16 octobre 1957.

²⁶ Voir les nombreuses lettres de protestation dans le carton AML 1065WP2, notamment.



Plan des places de stationnement payant en 1979 (Lyon Parc Auto, Archives du Grand Lyon) © DR

lité vis-à-vis de la rentabilité incertaine des parcs souterrains. Il faut attendre les retours d'expérience positifs du premier parking souterrain lyonnais, aménagé sous la place Bellecour inauguré en 1967 et confié à une société privée, pour que les pouvoirs publics adoptent une politique de construction de parcs souterrains.

Celle-ci s'appuie sur la création en 1969 d'une société d'économie mixte (Lyon Parc Auto) pour exploiter ces parcs, ainsi que les emplacements sur voirie de l'hypercentre, soumis au stationnement payant à partir de 1970. Cela est plutôt bien accueilli par les acteurs éco-

nomiques du centre-ville, notamment les commerçants, qui maintiennent la pression sur la municipalité jusqu'au milieu des années 1970 : les commerçants du centre-ville attribuent le ralentissement de leur chiffre d'affaires au cours des années 1960 au "défaut de parking" et à la concurrence des centres commerciaux en périphérie, plus accessibles en voiture²⁷.

Par ailleurs, au début des années 1970, la mise en œuvre de lourds travaux de percée du métro dans plusieurs artères du centre et l'ouverture prochaine du centre commercial de la Part-Dieu renforcent la menace de dévitalisation commerciale du centre-ville et alimentent les revendications des commerçants. La question du stationnement est alors évoquée pour elle-même, avec des propositions visant à encourager le stationnement temporaire pour des achats et décourager le stationnement de longue durée, mais aussi comme élément indispensable de nouvelles politiques de transformation des rues comme la piétonnisation.

Concernant les aménagements de parcs, dont on peut voir une carte en 1979, la municipalité a essentiellement profité d'opportunités de réalisation dans le cadre de grandes opérations urbaines, comme c'est le cas dans le centre d'échanges de Perrache (inauguré en 1976) ou à la Part-Dieu, nouveau quartier aménagé sur d'anciens terrains militaires dans les années 1970. Par ailleurs, les parcs réalisés avant 1980 consistent en des aménagements légers de parcs existants sur les quais du Rhône et de la Saône pour permettre leur exploitation comme parcs payants. On remarque aussi une extension des parcs à des

²⁷ AML 1065WP14, Lettre de l'Union des Commerçants de la Rue de la République au Maire, 1er mars 1965.

quartiers plus périphériques comme le Vieux-Lyon, signe d'un étalement des problèmes de stationnement.

En parallèle au développement des parcs de stationnement, le stationnement payant sur voirie est instauré à partir du 1er octobre 1970 sur près de 1500 emplacements du centre-ville, après une dizaine d'années de débats. Là encore, la municipalité fait le choix d'infrastructures très légères : les emplacements sont matérialisés au sol par des lignes pointillées rouges, les panneaux de « Parking » indiquent la durée de stationnement autorisé et le paiement se fait par achat de fiches auprès des commerçants ou des 26 surveillants de la société Lyon Parc Auto chargée du contrôle. Le choix de ce système complexe au détriment des parcmètres est expliqué par « l'avantage de ne pas enlaidir nos places et encombrer nos trottoirs », selon le service de la voirie²⁸. Cette solution ne s'avère pas durable, puisque des parcmètres sont finalement installés progressivement à partir de 1974, au grand dam du maire Louis Pradel qui en critiquait l'aspect « inesthétique » et surtout l'encombrement des trottoirs. Il cède en partie à cause des protestations sur la complexité du système de fiches et son coût pour la municipalité, alors que les exemples d'autres villes françaises ont montré que l'installation de parcmètres entraînaient une diminution de la fraude et une meilleure rentabilité²⁹.

Après un coup d'arrêt dans les années 1980, la construction de parcs de stationnement sou-

terrains reprend sous le mandat de Michel Noir (1989-1995), avec une volonté d'en faire le moteur d'une nouvelle politique d'espaces publics. Principalement réservée aux places de l'hypercentre, leur creusement pour aménager des parkings souterrains pose la première pierre d'un réaménagement complet de ces places pour en supprimer la plupart des places de stationnement en surface au profit des usages piétonniers et de loisirs. Cela s'inscrit dans le cadre du nouveau plan de circulation et d'embellissement des espaces publics : quatre nouveaux parkings sont ainsi aménagés en sous-sol des principales places de la ville requalifiées dans un premier mouvement³⁰, dont la réussite a motivé l'application de cette politique à des places de quartiers périphériques dans les décennies suivantes. Dans ce contexte, qui s'accompagne d'une volonté de concertation croissante pour désamorcer les éventuels conflits, les oppositions portent davantage sur les nuisances occasionnées par les travaux que sur les infrastructures elles-mêmes.

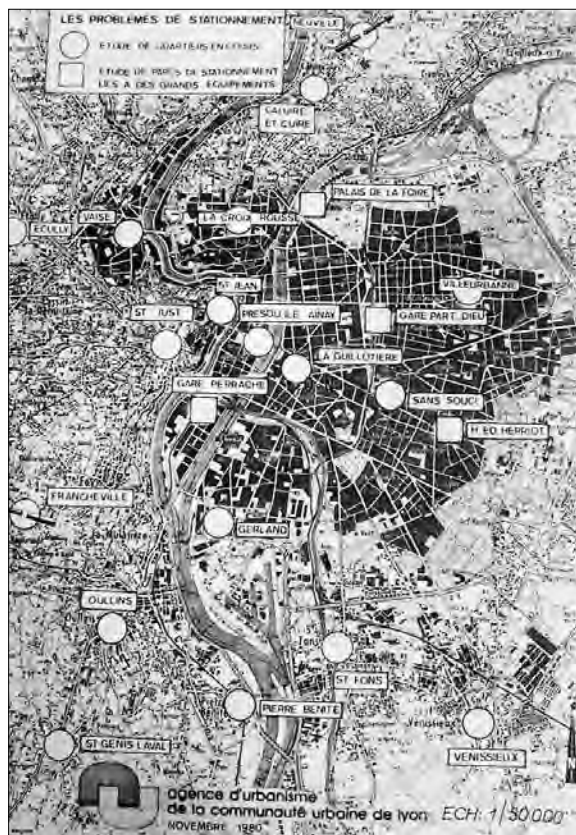
Au-delà de ces restrictions de la place de l'automobile dans la voirie des quartiers centraux, cette politique marque un tournant dans la conception des parcs de stationnement comme des espaces publics urbains à part entière : ils ont par exemple fait l'objet d'une réflexion particulière sur la signalisation, l'éclairage ainsi que le mobilier urbain, harmonisé avec celui des rues de la ville³¹. Par ailleurs, ces aménagements s'intègrent aussi dans des politiques de déplacements de plus en plus larges, à une échelle métropolitaine.

²⁸ AML 1096WP8, Lettre de l'adjoint à la Circulation à l'Ingénieur des Travaux Municipaux de Dinan, 20 novembre 1972.

²⁹ Pellet, Y., *Réflexions sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, Mémoire d'urbanisme, dir. Pelletier J., Université Lyon II, 1979, p.16.

³⁰ Montès, C., *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, pp.156-157.

³¹ Betin, C., "La construction de l'espace public. Le cas de Lyon", in *Géocarrefour*, 76, n° 1, 2001, pp.47-54.



Plan des études en cours sur le stationnement, novembre 1980 (Agence d'Urbanisme, AGL) © DR

Une approche multimodale du stationnement par les politiques de déplacements

À partir de la fin des années 1970 à Lyon, comme dans bon nombre d'autres villes françaises, le stationnement est intégré dans des politiques de déplacements qui conduisent à élargir les réflexions par rapport au couple offre/demande de places qui guidait jusqu'alors l'aménagement de parcs et de places sur voirie. Le stationnement est alors considéré comme un axe important de politiques qui privilégient les déplacements en transports en commun et un partage de l'es-

pace public plus favorable aux « modes doux », notamment les piétons. Cela est particulièrement valable pour le centre-ville, qui fait l'objet de l'aménagement de sites propres pour les transports en commun de surface à partir du Plan de circulation de 1971, qui conduisent à la suppression de milliers de places de stationnement sur voirie³². Puis, à partir du milieu des années 1980, cette tendance est renforcée dans le centre-ville, avec les premières actions de pose d'obstacles au stationnement pour « une meilleure répartition piéton-stationnement-circulation » dans la rue³³.

Les infrastructures de stationnement sont cependant vues comme des instruments d'encouragement à la multimodalité en ce qui concerne les territoires périphériques : un des axes forts de la politique de déplacements de la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY, actuellement Métropole de Lyon) vise à décourager les déplacements pendulaires en automobile de la banlieue vers le centre en privilégiant un stationnement aux portes de Lyon et un déplacement jusqu'au centre en métro, dont la première ligne est inaugurée en 1978.

Ces orientations politiques se voient par exemple sur la figure ci-contre, où l'on peut constater que tous les parcs de stationnement envisagés se situent sur le tracé de lignes de métro ouvertes ou projetées. Par la suite, la plupart des nouveaux parcs de stationnement construits sont des « Parcs d'Accueil Périphériques » (PAP) intégrées aux terminus de métro ou de bus. Après l'expérience réussie du parc Laurent Bonnevoy au termi-

³² AML 1533WP181, Lettre du chef de la 2e Division (Circulation) au Maire, 25 octobre 1971.

³³ AML 1795W16, Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs, AGURCO, mars 1986.

nus Est de la première ligne de métro inaugurée en 1978, 10 parcs périphériques sont construits entre 1978 et 1993, pour une capacité de 2 000 places qui doit être quadruplée à horizon 2000³⁴. Cette nouvelle politique de construction d'infrastructures de stationnement montre une volonté de mener des études sur chaque quartier de Lyon concerné par les problématiques de stationnement et sur les communes de banlieue les plus peuplées, moins inquiétées par le stationnement sur leur territoire mais partie prenante des déplacements centre-périphérie³⁵. Par ailleurs, le plan de la page précédente montre aussi le petit nombre de « grands équipements » lyonnais concernés par des études de parcs de stationnement, dont les créations intra-muros sont désormais très limitées.

Cette politique de stationnement, définie en 1990 à l'échelle intercommunale, se veut globale dans la prise en compte de cette question : parmi les sept priorités stratégiques fixées, les quatre premières concernent l'aménagement de parcs de stationnement et d'emplacements sur voirie, mais la collectivité veut aussi prendre en compte la répression, la politique tarifaire et le stationnement privé. Ce dernier point apparaît original pour une politique de déplacements et plutôt iconoclaste dans la mesure où il remet en cause le Plan d'Occupation des Sols de Lyon, voté en 1984. Ce dernier encourage notamment à doter tout nouvel immeuble de bureaux de places de parking, ce qui pourrait encourager la circulation automobile en centre-ville³⁶. Cette contradic-

tion apparente peut être interprétée comme une volonté de compromis de la part de la municipalité pour éviter que l'installation d'activités tertiaires n'ignore l'hypercentre faute de places de stationnement.

Les années 1980-1990 constituent donc un tournant pour les politiques concernant les infrastructures de stationnement : conscients de l'impossibilité d'étendre indéfiniment le nombre de places disponibles dans les quartiers saturés, les pouvoirs publics se réorientent vers la construction de parcs hors voirie en périphérie et la suppression de places de voirie de surface au centre. Au-delà de ce mouvement toujours en cours à Lyon et dans bien d'autres villes, l'intégration du stationnement dans des politiques d'aménagement urbain plus globales se reflète dans la vision des infrastructures dédiées au stationnement comme des espaces publics urbains à part entière.

Les infrastructures dédiées au stationnement ont donc pris une place croissante dans la gestion de ce problème, de manière très progressive. Relié très tôt aux problématiques de congestion de la circulation plus qu'à la sécurité par la municipalité lyonnaise, le stationnement retient l'intérêt des décideurs de manière constante depuis les années 1920. Cependant, le caractère sensible de cette question, avec une tension croissante entre impératifs d'attractivité économique et de fluidité de la circulation, produit souvent des débats houleux et constitue une cause principale des nombreuses hésitations municipales que nous avons pu observer. L'étude des archives concernant les débats autour du stationnement à Lyon sur la longue durée permet de dégager des évolutions sensibles dans les enjeux politiques et sociaux des infrastruc-

³⁴ AML 1795W16, Note de synthèse sur la politique du stationnement, 26 avril 1995.

³⁵ Archives du Grand Lyon, 1891WM11, Les problèmes de stationnement - Études en cours, Agence d'Urbanisme de la COURLY, novembre 1980.

³⁶ Montès, C., *op. cit.*, pp. 154-155.

tures dédiées : de simples palliatifs à des règlements inefficaces, elles sont ensuite justifiées par des nécessités de moderniser la voirie pour adapter la ville aux circulations automobiles croissantes, puis intégrées en amont de politiques d'urbanisme bien plus larges.

Cela fait écho à des évolutions plus larges de l'action publique urbaine au cours du XXe siècle, qui connaît une extension considérable des domaines d'action et des aménagements possibles, ainsi qu'un élargissement géographique aux quartiers périphériques puis à la métropole. Le stationnement, angle mort d'une historiographie des mobilités centrée sur les déplacements, apparaît représentatif des enjeux sociaux autour des infrastructures, que ce soit la délimitation de places en surface ou la construction de parcs de stationnement. Ces infrastructures, souvent présentées sous un angle technique ou financier, révèlent des conflits d'usage latents mais déterminants pour orienter l'action publique. Ainsi, les parcs de stationnement et les places sur voirie sont au premier rang des doléances d'associations de commerçants et d'automobilistes, qui doivent parfois faire face à des mobilisations de riverains ou d'usagers.

Cette conflictualité autour de la question du stationnement explique en partie la prudence de la municipalité lyonnaise sur ces aménagements et la volonté de les inclure dans des politiques plus larges à partir des années 1950. Cela se retrouve aujourd'hui dans les dernières grandes opérations de suppression de places de stationnement sur voirie, justifiées par la mise en place de stations de vélo ou de voitures électriques en libre-service, dans le cadre d'une politique métropolitaine de déplacements qui favorise la multimodalité. ★

Références bibliographiques

- ★Betin, C., « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », in *Géocarrefour*, 76, n°1, 2001, pp.47-54.
- ★Briand, N., *Le problème du stationnement à Lyon ou comment la place de l'automobile devient un (en)jeu d'acteurs et de société*, Thèse de Géographie, dir. Montès C., Université Lyon II, 2005.
- ★Flonneau M., *Paris et l'automobile*, Paris, Hachette, 2005.
- ★Flonneau, M., « Temps et lieux de l'auto-immobile. La bataille du stationnement payant de surface », in *Transport/Environnement/Circulation*, n° 211, 2011, pp.4-6.
- ★Gardon, S., *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de Sciences Politiques, dir. Pollet G., IEP Lyon, 2009.
- ★Gardon, S., « Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960 », *Flux* 2011/3, n° 85-86, pp. 51-61.
- ★Merlin, P., *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française, 1997.
- ★Montès, C., *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.
- ★Pellet, Y., *Réflexions sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, Mémoire d'urbanisme, dir. Pelletier J., Université Lyon II, 1979.
- ★Perenon, J., *Transports et déplacements à Lyon en 1960*, Lyon, EMCC, 2010.
- ★Sauzay, L., *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*. Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998.

Cinquante ans de marées noires, quarante ans de Cedre

Christophe Rousseau, adjoint au directeur du Cedre

Dans la nuit du 16 au mars 1978, le pétrolier *Amoco Cadiz* subit une avarie majeure. Poussé par un vent violent, il est drossé sur les roches de Portsall dans le nord Finistère. Il s'échoue et se casse libérant sa cargaison de pétrole brut qui génère une des plus importantes marées noires survenues dans le monde. Cette catastrophe conduit les autorités de l'époque à considérablement renforcer les mesures visant à empêcher qu'une telle situation se reproduise et à en limiter l'impact si elle survenait encore. L'un des premiers constats tirés de la pollution de l'*Amoco Cadiz* est que les leçons de l'accident et de la pollution du *Torrey Canyon* survenu en 1967, ont été oubliées.

Fort de ce constat, le Conseil des ministres du 5 juillet 1978 décide de créer un organisme d'expérimentation, de capitalisation de l'expérience acquise et de conseil opérationnel. L'instruction et la circulaire du 12 octobre 1978 qui mettent en place la nouvelle organisation POLMAR¹ définissent également les missions du Centre de documentation de recherche et d'expérimentations (Cedre) sur les pollutions accidentelles des eaux en matière de préparation et de lutte et ses relations avec les ministères et organismes concernés. L'association

sans but lucratif Cedre est déclarée à la sous-préfecture de Brest le 25 janvier 1979. Le conseil d'administration tient sa première réunion le 24 avril 1979, élisant son président et nommant son premier directeur.

Une structure originale

Le Cedre est une structure originale de par son statut. Depuis sa création, elle a gardé son statut privé d'association avec une mission de service public, financée par une subvention interministérielle gérée par le ministère chargé de l'Environnement. Le reste de ses financements provient de contrats publics et privés, nationaux et internationaux. Elle assure une astreinte opérationnelle 24 h sur 24 h et répond avec réactivité et souplesse aux demandes d'intervention en cas de pollution accidentelle des eaux en France et à l'étranger.

À la création, son périmètre concernait les pollutions par « hydrocarbures et substances toxiques en mer ». La circulaire du 18 février 1985 relative aux pollutions accidentelles des eaux intérieures précise le rôle du Cedre comme organisme scientifique et technique susceptible d'être sollicité dans le cadre du plan ORSEC² départemental. Depuis

¹ POLMAR : Pollution Maritime

² ORSEC : Organisation de la Réponse de Sécurité Civile

2009, à la demande du ministère chargé de l'Environnement, le Cedre s'implique également dans la thématique macro-déchet et, dans le cadre de la DCSMM³ européenne, il a été nommé en 2016 co-pilote, en soutien à l'IFREMER⁴, pour le descripteur des déchets marins ne provoquant pas de dommages à l'environnement côtier et marin (descripteur D 10), et plus particulièrement pour les macro-déchets et micro-plastiques présents dans le compartiment plage.

Le Cedre est également une structure originale par ses missions. Celles-ci ont évolué depuis 40 années et embrassent :

- avant la pollution, la préparation à la lutte, ce qui passe par : l'information et la documentation, les recherches appliquées sur les polluants, les matériels et produits de lutte, la planification, la formation ;
- durant la pollution : le conseil à distance ou sur le terrain, le soutien analytique et expérimentale dans l'urgence ;
- après la pollution : le suivi environnemental, la documentation et le retour d'expérience.

Cet ensemble de missions nécessite un large éventail de compétences scientifiques et techniques, allant de la télédétection satellitaire à la restauration botanique.

Le Cedre est enfin une structure originale par la composition de son équipe. Au 31 décembre 1979, sur un effectif de 18 personnes, 11 étaient mises à disposition par les partenaires fondateurs : le ministère chargé de l'Environnement, le ministère de l'Équipement, la Marine Nationale, les Affaires Maritimes, le

CNEXO⁵ et l'ISTPM⁶ (organismes qui fusionneront pour former l'IFREMER) et l'Institut Français du Pétrole. Cette organisation nous a permis de créer rapidement un noyau de compétences variées et un large réseau technique et opérationnel. Aujourd'hui après d'importantes fluctuations liées aux grandes pollutions que furent les accidents de l'*Erika* et du *Prestige*, l'équipe pluridisciplinaire est stabilisée à une cinquantaine de personnes, toutes salariées du Cedre.

40 ans d'intervention

L'intervention est le cœur de métier du Cedre, et toutes ses autres activités y concourent. Très rapidement, la jeune équipe du Cedre est conduite à intervenir sur le terrain :

- fin 1979, nous sommes impliqués dans les pollutions du *Sea Valiant*, du *Gino*, du *Peter Sif* en France mais aussi à l'étranger avec l'éruption du puits Ixtoc 1 dans le golfe du Mexique ;
- en 1980, nous sommes plongés dans notre premier accident majeur, celui du *Tanio* ; je me souviens de cette période excitante et épuisante : dans les PC de lutte, nous étions considérés avec méfiance comme « des espions du ministère de l'Environnement... » ;
- à la fin des années 80, une « Task Force » européenne est constituée à laquelle le Cedre participe activement : dès que l'aide de la Commission européenne est demandée, nous sommes les premiers à nous rendre sur les sites pollués.

En 1993, se produit un changement majeur dans notre organisation interne : reconnaissant que l'activité d'astreinte se complexifie,

³ DCSMM : Directive Cadre Stratégie du Milieu Marin

⁴ IFREMER : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

⁵ CNEXO : Centre National pour l'Exploitation des Océans

⁶ ISTPM : Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes

de par la nature et l'origine des demandes, la direction du Cedre décide de la confier à une équipe dédiée (auparavant, l'ensemble du personnel technique assurait cette permanence à tour de rôle). La période correspondant aux accidents successifs de l'*Erika* (fin 1999), du *levoli Sun* (2000), du *Tricolor* et du *Prestige* (2002) fut de loin la plus intense, impliquant toutes les forces du Cedre sur une très longue période.

Si l'assistance aux autorités françaises reste notre mission première, notre activité internationale dans ce domaine est significative. Notre mobilisation peut s'effectuer par :

- le biais d'une convention d'assistance pré-existante (pour des structures étatiques ou des clients privés),
- la voie diplomatique,
- par le schéma de demande d'aide internationale.

Dans cette dernière hypothèse, le pays pollué s'adresse à l'Organisation des Nations Unies et cette dernière transmet la requête aux cinq continents. Le point de contact en Europe est le Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) de la Commission Européenne. Ce dernier contacte les points focaux des États membres, en France la Direction de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises. Dans ce cadre, le Cedre a été récompensé en 2015, par le Green Star Award pour six interventions effectuées entre 2006 et 2014. Décerné par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), le bureau des Nations Unies pour les Affaires Humanitaires (OCHA) et la Croix Verte Internationale, cet Award est la plus haute récompense internationale en matière de réponse aux urgences environnementales.

40 ans de préparation

Le Cedre ne fait pas de prévention, stricto sensu, mais possède une forte expérience en matière de préparation. Cette thématique rassemble principalement nos activités de planification et de formation.

Depuis sa création, le Cedre rédige des plans d'intervention au profit des autorités françaises mais également de l'industrie pétrochimique, de ports et d'autorités étrangères. Les plans d'urgence actuels, restitués sous forme papier ou électronique, sont de plus en plus sophistiqués et comprennent des données cartographiques, des résultats de modélisations déterministes et stochastiques, des



Nettoyage d'énrochements © DR

schémas stratégiques, des cartes tactiques, des fiches d'intervention et de missions, des inventaires de moyens, des caractéristiques des polluants... Pour valider de façon concrète ces travaux de planification de l'urgence, le Cedre est régulièrement amené à mettre en œuvre et animer des formations et des exercices sur table ou sur le terrain.

Le second versant de la préparation est la formation proprement dite. À la suite des naufrages de l'*Amoco Cadiz*, puis du *Tanio*, la France avait consenti à un gros effort de formation des personnes chargées de la lutte antipollution. Dès 1979, le Cedre avait ainsi été sollicité par le ministère de l'Équipement pour contribuer à cet effort, faisant de la formation l'un des piliers de ses activités. Initialement conduite en dehors de ses locaux et clairement orientée vers la lutte contre les pollutions du littoral par hydrocarbures, la formation au Cedre n'a eu de cesse d'évoluer avec, tout d'abord, la création entre 1985 et 1995 d'un plateau technique unique au monde par sa taille, qui rassemblent une plage artificielle de 6 000 m² et un bassin de 2 000 m² et par l'opportunité qu'il offre aux stagiaires du Cedre d'être formés en situation quasi réelle grâce à des exercices pratiques menés en présence d'hydrocarbures. Depuis lors, le Cedre est devenu organisateur de formations, a obtenu plusieurs habilitations (nationales et internationales), a conçu des outils et supports pédagogiques originaux innovants et, pour certains, traduits en plusieurs langues. Le Cedre a également, depuis une quinzaine d'années, considérablement renforcé son offre de stages en France comme à l'international en se tournant vers les eaux intérieures, les pollutions par produits chimiques et, logiquement, vers la numérisation et la e-formation.

Nous disposons aujourd'hui d'une soixantaine de formateurs (dont la moitié issue du Cedre), spécialistes délivrant les conférences ayant trait à leur domaine d'activité à l'occasion de soixantaine-dix actions de formations par an dont plus d'une vingtaine organisée par nos soins dans nos installations. Nous formons annuellement, en moyenne, 1 200 à 1 500 stagiaires, issus de 60 pays des 5 continents et en 4 langues (français, anglais, espagnol et grec).

40 ans de recherche et d'expérimentations

Lors de la création du Cedre, il est décidé de placer la recherche et les expérimentations au cœur de l'acronyme afin d'en souligner l'importance en matière d'amélioration de la réponse antipollution.

Les caractéristiques d'un déversement accidentel, jamais identiques d'un cas à l'autre, nécessitent une réponse adaptée à son contexte et à sa spécificité. Concrètement, faire face à une pollution requiert réactivité et imagination, sur la base de connaissances scientifiques aussi étayées que possible et qui peuvent concerner aussi bien le devenir des produits déversés dans le milieu marin, y compris leur impact éventuel sur la faune et la flore, que l'efficacité des techniques de lutte pouvant être déployées. Ces données sont acquises ou produites en amont de l'accident ou dans l'urgence lors du traitement de l'évènement. Dans les années 80, nos travaux étaient principalement focalisés sur l'approfondissement des connaissances du comportement et du devenir des produits pétroliers. L'accident de l'*Allegra* (1997) nous a amené à travailler sur les huiles végétales. Les naufrages du *Ievoli Sun* (2000) et de l'*Ece* (2006)

nous ont conduits à développer nos compétences en matière de devenir des cargaisons de produits chimiques (diverses techniques de lutte pouvant être utilisées), d'évaluation de l'impact sur le vivant et sur la consommation des produits de la mer.

Une étude européenne classe aujourd'hui le Cedre comme premier fournisseur de données opérationnelles en matière de pollution accidentelle par substances nocives ou potentiellement dangereuses. Plus récemment, et à côté des deux axes majeurs que sont les hydrocarbures et les produits chimiques, est venue se greffer la problématique de la pollution par micro- et macro-déchets sur le littoral.

En parallèle à ces travaux sur les polluants et leur devenir, le Cedre a conduit de nombreuses expérimentations sur les techniques, produits et matériels de lutte. Ces études peuvent être réalisées en laboratoire, en milieu contrôlé et de façon reproductible, notamment sur notre plateau technique, enfin dans le milieu naturel.

Depuis sa création le Cedre s'intéresse aux techniques d'observation et de détection par satellite et moyens aéroportés. En matière de lutte et en ce qui concerne la stratégie consistant à laisser le polluant dans le milieu, les produits les plus étudiés sont les dispersants, les absorbants et les produits de nettoyage et de bio-remédiation, avec les techniques d'épandage ou de récupération associées. Sans oublier les techniques de brûlage et l'étude des produits de combustion. En ce qui concerne la stratégie qui consiste à enlever le polluant du milieu, le Cedre a testé de nombreux matériels de confinement, de pompage et de récupération, de stockage en mer et de multiples techniques de nettoyage, de stockage-trans-

port-traitement des déchets et de restauration des sites littoraux ou fluviaux pollués.

Traiter ces thématiques passe par le développement de protocoles expérimentaux et analytiques qui au Cedre se sont également concrétisés par la construction d'outils originaux et uniques au monde. Grâce à ces dispositifs, le Cedre a pu et peut apporter des éléments de réponse dans l'urgence, lors des crises, mais aussi en termes de préparation via la production de données expérimentales valorisées dans des plans d'intervention et des bases de données spécialisées.

40 ans de ressources documentaires et d'information

Le Cedre, défini comme un organisme de capitalisation de l'expérience acquise, met en place dès sa création un fonds documentaire construit autour des thématiques suivantes : droit maritime, polluants, environnement, traitement de la pollution, cas concrets. Il a pour mission de mettre à disposition de l'information tant pour ses propres membres que pour ses partenaires extérieurs.

Au départ, les moyens sont modestes : la documentation ne dispose que d'une personne permanente et d'une petite salle. Dès 1980, une première initiative de communication externe est lancée avec la parution du premier numéro du Bulletin d'information du Cedre. L'année suivante, l'installation dans des locaux plus vastes sur le campus du CNEXO (aujourd'hui IFREMER) permet de disposer d'un local d'archives fonctionnel et d'une salle de documentation plus conviviale. Les publications du Cedre prennent alors leur essor

Locaux du Cedre à Brest © DR



avec la rédaction des premiers guides opérationnels consacrés à l'observation aérienne et à l'utilisation des dispersants en mer en cas de marée noire. En 1987, est lancée la rédaction d'une collection de mini-guides d'intervention chimique, comportant des informations de première nécessité en cas de déversement dans l'eau. Trois ans plus tard, cette collection est riche de 61 ouvrages.

Dans l'intervalle, l'informatique fait son apparition au Cedre. En 1989, la documentation acquiert un micro-ordinateur et le logiciel de gestion documentaire « Bibal ». Parallèlement à l'enrichissement du fonds documentaire, un nombre croissant de photos est collecté. Afin de les répertorier, une diapotheque centralisant près de 2 500 prises de vue est mise en place en 1992. En 1995, un comité stratégique

ayant pour vocation d'orienter les travaux de la structure est créé. Cette même année voit la naissance de la *Lettre d'information mensuelle du Cedre* et à l'initiative de son comité stratégique, de la première Journée d'information qui se tient à Paris. Celle-ci permet de rassembler annuellement, autour d'une thématique d'actualité, tous les acteurs publics et privés de l'antipollution.

Dès la fin des années 90, la révolution de l'informatique annonce un tournant dans les techniques et outils de communication. Le Cedre s'équipe de tous les moyens nécessaires à l'édition de ses publications : connexion Internet, poste PAO (Publication Assistée par Ordinateur), scanner de diapositives... Une première version du site Internet présentant l'activité de la structure est mise en ligne en 1998. Cette amorce d'une communication vers un public plus large se concrétise également avec l'édition d'un dossier pédagogique destiné à sensibiliser les plus jeunes à la problématique des marées noires et à leur impact sur l'environnement.

En 1999, le Cedre a vingt ans et prend possession dans la zone portuaire de Brest de locaux flamboyants, où une large place est accordée à la documentation. La fin de cette année est marquée par la catastrophe de l'Erika qui constitue le point de départ d'une nouvelle ère pour l'activité du Cedre. En effet, cette pollution majeure amène le Cedre à publier régulièrement, sur son site Internet récemment mis en ligne, des informations en temps réel permettant de répondre aux sollicitations des médias et aux interrogations du grand public.

Suite aux orientations et aux moyens alloués par le CIADT (Comité Interministériel d'Amé-



nagement et de Développement du Territoire) de février 2000, le service Information-Documentation voit le jour en 2001. Cette équipe mutualise des compétences en documentation, audiovisuel, traitement de l'image, PAO, multimédia et gestion de sites Internet afin de valoriser le savoir-faire du Cedre aux niveaux national et international. En 2001, le logiciel de photothèque « Cumulus » est acquis pour simplifier la gestion des images tant argentiques que numériques. L'instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin donne pour nouvelle mission au Cedre celle de « garder la mémoire de tout accident de pollution, être le point focal du retour d'expérience de toutes les pollutions marines ». Pour conserver la mémoire des nombreux documents et rapports pluridisciplinaires produits ou collectés lors des pollutions de l'*Erika*, du *Ievoli Sun* et du *Prestige*, des CD-Roms multimédia d'archives sont produits entre 2002 et 2004.

En 2004, une nouvelle collection de guides d'intervention chimique est lancée avec inté-

gration de données issues de logiciels de modélisation ainsi que des informations sur la lutte en cas de déversements. Dans l'optique d'une diffusion plus large des publications, les guides sont mis en ligne. Proposée dès 2000 en versions électronique ou papier, la *Lettre mensuelle d'information* devient uniquement numérique en 2007. Au-delà de sa vocation informative, elle permet aux équipes d'établir un lien permanent et direct avec les lecteurs.

Au fil des années et des événements, le site Internet cedre.fr évolue pour devenir un site informatif de référence dans le domaine des pollutions accidentelles des eaux. Il connaît plusieurs importantes refontes en 2002, 2010, 2015 et 2017 et affiche plus de 60 000 visiteurs par an issus des quatre coins du monde. Les pollutions ignorant les frontières et le Cedre étant de plus en plus convaincu de la nécessité d'une communication à l'échelle internationale, une attention particulière est portée à la version anglaise du site Internet à compter de 2006 avec, en particulier, une traduction systématique des fiches accidents. Très



Les publications
du Cedre © DR

rapidement, les publications sont traduites en anglais et une liste de diffusion pour les destinataires anglophones de la *Lettre* est constituée. Le guide pédagogique sur les marées noires est mis à jour en 2004 avec la publication d'une version anglaise des supports papier et électronique (www.black-tides.com) en 2006. La qualité du dossier est remarquée en 2008 par le ministère des Transports canadien qui passe commande d'un document similaire sur les pollutions chimiques maritimes. Ce document publié en 2012 est suivi d'une version numérique (www.pollution-chimique.com). En 2010, nos partenaires turcs réalisent à leur tour une traduction du document sur les marées noires dans leur langue.

De 2010 à 2018, pour répondre à une demande de professionnels de l'antipollution mais aussi à celle d'instances internationales (OMI, IPIECA), de nombreux guides opérationnels sont édités ou mis à jour et ce sur différentes thématiques qui répondent toujours à des préoccupations fortes : conseils aux autorités locales, barrages « à façon » et manufacturés, gestion des bénévoles, conteneurs et colis perdus en mer, intervention en mangroves, implication des professionnels de la mer, récupérateurs, pollutions accidentelles des eaux par des substances nocives et potentiellement dangereuses, soins à la faune sauvage... Ils sont systématiquement traduits en anglais et mis en ligne.

Les Systèmes d'Information Géographique (SIG) permettent aujourd'hui de passer des messages clairs et synthétiques via Internet. Ce type d'application est utile pour mettre en avant l'activité du Cedre vis-à-vis de nos partenaires et clients (interventions, plans d'urgence, formations) mais également, lors d'une pollution, pour présenter son étendue et sa

gestion au grand public et aux médias. Les activités de documentation et de médiathèque s'appuient sur de nouveaux outils de référencement et de mise à disposition de l'information sur Internet. Les fonds documentaires (9 500 références) et photographique (12 300 références) ont migré vers des applications collaboratives, permettant à nos partenaires de les consulter de façon sécurisée.

Dans le domaine de l'audiovisuel, les outils tels que la visioconférence permettent de mieux échanger avec nos contacts à travers le monde. Les supports vidéo ont été multipliés pour être utilisés pendant les formations mais également sur les sites Internet. La *newsletter* est envoyée à 2 300 abonnés en France et à l'étranger. La revue de presse en ligne, déployée en 2013, atteint 5 500 vues sur l'année 2017. Les communautés animées par le Cedre sur LinkedIn, Twitter et Facebook croissent constamment.

À l'aube de ses 40 ans, le Cedre est à un tournant de son histoire. Au cours des quatre dernières années, un tiers de son personnel a pris sa retraite. Une direction et une équipe rajeunies se mettent en place, épaulées par des cadres ayant eu l'expérience des grandes pollutions des années 2000. La passion des anciens se transmet à une nouvelle génération qui affronte de nouveaux enjeux avec toujours cette exigence de compétence et de disponibilité qui a fait la réputation du Cedre. ★

Le SAEI et l'informatique

Claude Bozon, *ingénieur général des Ponts et Chaussées (IGPC), Préfet honoraire*

L'histoire du Service des affaires économiques et internationales, travail réalisé de 2008 à 2010 pour le compte du Comité d'histoire, permet d'affirmer que ce service innovant, créé en 1960, a joué un rôle déterminant dans le développement de l'informatique au ministère de l'Équipement.

Dès 1964 pour ses propres besoins en études économiques, avec le développement des modèles, le SAEI réussit sur crédits d'études, à disposer d'un ordinateur IBM 1130 installé dans les locaux du BCEOM, Bureau central d'études pour les équipements d'Outre-mer, square Max Huysmans. Rappelons avec Claude Abraham que le SAEI avait été précédé par la Direction des routes, pour le calcul des cubatures de terrassement, puis par le Service Spécial des autoroutes, qui avait développé des calculs informatisés d'ouvrages d'art (tabliers de ponts-poutres, puis dalles pleines continues précontraintes), et généralisé l'automatisation des études de tracés.

En 1967, Michel Rousselot, chef du SAEI, constitue un groupe de travail informatique qui débouchera sur une commission ministérielle de l'informatique dont la présidence est confiée à André Decelle ancien DG d'EDF. Cette commission doit connaître de tous les projets d'informatisation qui se développent rapidement dans le domaine des transports. Le SAEI en assure le secrétariat et bénéficie au départ de l'aide d'un ingénieur d'EDF qui sera

bientôt remplacé par un ingénieur des Ponts et Chaussées (IPC).

La commission de l'informatique est créée officiellement le 27 mars 1968 et Claude Bozon succède en juillet à Michel Rousselot. Le premier travail de la Commission est de définir une politique d'équipement. Il est décidé après discussion avec les responsables du Plan calcul, de commander quatre grosses machines, deux IBM 360/50, pour l'administration centrale et le CETE d'Aix et deux CII 10 070 (dont la fiabilité était moins assurée), pour l'IRT et le CETE de Rouen.

1968 est également l'année de lancement de la RCB, « rationalisation des choix budgétaires » qui au sein du ministère de l'Équipement est impulsée par le SAEI. Avec l'appui des Directions du Budget et de la Prévision, l'Équipement s'engage dans une importante opération de modernisation visant non seulement à transformer les procédures budgétaires : budget de programmes¹, études d'éclairages des choix, mais à mettre en place un système de gestion modernisé, « l'opération pilote » expérimentée au départ dans six directions départementales de l'Équipement (DDE) pilotes puis une trentaine de DDE témoins.

¹ À noter que les simulations du 1^{er} budget de programme en 1972 sont effectuées sur l'ordinateur de l'administration centrale géré par le SETRA.

Le SAEI se dote alors d'un département Management et Informatique dirigé par Alain Maugard qui se souvient que les méthodes modernes de gestion appliquées aux DDE, étaient au cœur de ce département, l'informatique restant un moyen, au service de la gestion des DDE. Une petite équipe d'ingénieurs et de contractuels de haut niveau assure le pilotage d'ensemble du projet. Des séminaires à Paris et en province préparent l'adhésion des directeurs. Les actions du SAEI dans le domaine de l'informatique ne concernent pas à proprement parler, la mise en œuvre des techniques informatiques, mission confiée aux centres informatiques du ministère. Responsable de la conception de nouveaux systèmes d'information pour la gestion, le SAEI intervient dans la détermination des objectifs à fixer au développement de l'informatique. Il est également appelé à conseiller les services dans le choix des programmes d'automatisation liés à la modernisation de la gestion.

Le ministère de l'Équipement manquant de personnel compétent, le SAEI pilote un important programme de sensibilisation et de formation à l'informatique de gestion à destination des cadres A (1 800 agents en bénéficient de 1969 à 1972).

L'informatique joue, en effet un rôle essentiel dans ce dispositif qui requiert l'appui de la Direction du personnel et de l'organisation des services et de la Direction financière, réunies dans un Comité de Pilotage, dont le SAEI assure le secrétariat. Le secrétariat de la commission de l'informatique prend son autonomie en 1972 avec un ICPC Marcel Lafond, initié à l'informatique par les travaux de l'autoroute A6, mais celui-ci reste hébergé au SAEI avec la Commission. Enfin, c'est en 1974, que la DPOS récupère le département management

et informatique, alors que s'affirme le déclin de la RCB au plan interministériel.

Nommé en 1975 dans la DDE pilote de Meurthe et Moselle, j'ai pu constater combien le système de gestion issu de l'opération pilote et s'appuyant sur l'informatique (un terminal lourd connecté au CETE d'Aix) suscitait encore l'intérêt d'autres DDE.

Les expériences conduites par le SAEI ont sans aucun doute préparé les actions de modernisation de la gestion des services de l'Équipement, relancées par la DPOS après 1988. En tout cas, les DDE avec l'aide du réseau technique de l'Équipement, avaient pris une réelle avance sur les autres services extérieurs de l'État.

En 1983, nommé Préfet de l'Indre, je me suis aperçu que les services de la Préfecture ne disposaient d'aucun ordinateur, j'ai alors fait appel au CETE de Rouen pour former les personnels capables d'utiliser la dizaine d'appareils que j'ai alors rapidement commandés ★

Références bibliographiques

★ Histoire du SAEI 1960/1978, l'âge d'or des ingénieurs économistes ?

[http://www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/docs/Manifestation/0000/Manifestation-0000037/Histoire du SAEI.pdf](http://www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/docs/Manifestation/0000/Manifestation-0000037/Histoire%20du%20SAEI.pdf)

★ *Pour Mémoire* N°14 Une histoire politique du Service des Affaires Économiques et internationales par Harold Mazoyer

★ *Objectifs*, Revue de l'opération pilote. archives SAEI

★ *La révolution informatique dans l'étude des projets routiers*. Claude Abraham RGRA n°939 septembre 2016.

Le séminaire Analyse et politique de la ville et la loi d'orientation foncière

Une rencontre improbable

Guy Burgel, professeur à l'Université Paris Nanterreavec

sur la base des analyses de

Mohammadreza Abbasi Naderpoor, docteur en aménagement et urbanisme, Université Paris Nanterre

Le texte qui suit rend compte d'une étude réalisée par l'équipe du séminaire Analyse et politique de la Ville et qui lui a été commandée par le Comité d'histoire ministériel à l'occasion de deux projets concomitants : d'une part la préparation par le Comité du colloque de deux jours organisé en 2017 au titre des 50 ans de la loi d'orientation foncière (LOF) ; d'autre part l'entrée et la participation du Comité au séminaire Analyse et politique de la Ville, dont les thématiques recoupent les grands thèmes de la LOF ou parfois s'en démarquent.

Deux écritures de l'histoire urbaine

Ce texte repose sur une conviction : l'histoire est beaucoup plus faite de simultanités que de causalités. En l'occurrence, faire se rencontrer une initiative universitaire – le séminaire *Analyse et politique de la ville* – et les destinées d'un grand texte législatif sur l'urbanisme, la loi d'orientation foncière (LOF) de 1967, pourrait relever de l'équilibre intel-

lectuel, tant les finalités initiales apparaissent différentes : un règlement du droit foncier, déterminant les usages du sol à défaut de stratégie globale de la ville, dans un cas, une entreprise d'enseignement et de recherche, dans l'autre. Pourtant, deux caractéristiques rapprochent les deux objets.

La première est la durée, gage de prise en compte du temps long. Pendant un demi-siècle, avec des avatars et des outils divers, la LOF a été la clef de voûte de l'aménagement urbain en France. Pour sa part, le séminaire *Analyse et politique de la ville* a près de quatre décennies d'existence au cours desquelles il a été associé à diverses formations¹. Dans les deux cas, on a donc une histoire institutionnelle qui constitue un apport à l'Histoire générale.

¹ D'abord développé au sein du Laboratoire de géographie urbaine de l'Université Paris X Nanterre, le séminaire a été en effet associé successivement aux formations d'enseignement suivantes : un DESS (le diplôme d'études supérieures spécialisées en aménagement et développement local, soit l'équivalent du master professionnel, à partir de 1985) et un DEA (le diplôme d'études approfondies Ville et Société, l'équivalent du master recherche, à partir de 1991).



Guy Burgel au Festival international de géographie 2016 à Saint-Dié-des-Vosges © Ji-Elle / Wikimedia Commons

La seconde caractéristique commune est la politique urbaine : évidente pour la LOF, structurelle pour le séminaire, puisqu'il s'est toujours voulu un lieu de rencontre entre le monde académique (universitaires, chercheurs) et le milieu des professionnels et des élus en charge de la ville.

Intersection à première vue improbable, elle n'est donc pas un ensemble vide comme l'étude, dont il est rendu compte ci-après, allait le révéler.

La méthodologie

Grâce à l'aide du Comité d'histoire ministériel, nous avons procédé à une étude des apports possibles du séminaire *Analyse et politique de la ville* à l'éclairage et à la compréhension des principes de la LOF. Le corpus était constitué, à défaut de restitutions des interventions et des débats, des programmes détaillés de 31 sessions du séminaire qui s'échelonnent de décembre 2005 à juin 2016, et des notes introductives des séances. En fonction des objectifs poursuivis (la recherche de convergences entre la LOF et le séminaire) et du corpus réuni, la méthodologie s'est orientée dans deux directions.

L'élaboration d'index raisonnés a constitué une première voie quantitative pour mesurer les rencontres possibles. Trois indexations ont été ainsi réalisées. Les thèmes permettent de montrer la fréquence d'apparition de mots ou de notions-clés, dans les titres des problématiques annuelles, des sessions trimestrielles, des interventions ou des tables rondes.

On a, au surplus, distingué deux périodes équilibrées (2005-2010, 2011-2016), pour tenter de déceler des évolutions. Les lieux évoqués

(Paris et la région parisienne, d'autres agglomérations françaises, des pays étrangers en Europe et hors d'Europe), la qualité des intervenants (chercheurs, élus, professionnels de l'aménagement), ont fait aussi l'objet de deux autres indexations quantitatives. Enfin, on s'est efforcé de faire la synthèse qualitative des introductions des sessions pour donner plus de chair et de contenu à ces analyses comparatives.

Des convergences moyennes plus que des ignorances franches

On s'attachera ici au seul parallélisme des thématiques et des problématiques. Avec toutes les incertitudes que présente la codification de textes à partir de mots-clés, la part d'interprétation personnelle et l'arbitraire de la classification proposée ensuite des occurrences, le résultat peut apparaître relativement clair (voir annexe p. 124) :

- un peu moins d'un quart des thèmes abordés dans le séminaire présente des rapprochements forts avec la LOF (99 sur 421 termes recensés)
- un autre quart, un peu plus gros, peut suggérer des recoupements possibles avec la LOF (129 sur 421) ;
- près de la moitié apparaissent éloignés des préoccupations de la loi (193 sur 421).

Ces convergences, assez médiocres, ne sont pas étonnantes, si l'on se rappelle les finalités des deux opérations et la différence de périodes de leur élaboration : les années soixante pour la LOF, les années 2000 pour le séminaire.

L'énoncé des termes les plus fréquents confirme à la fois ces rapprochements et ces

éloignements. Sans surprise, on trouve, très loin en tête, la notion de « territoire », devant largement l'école, la distinction entre le centre et la périphérie, ou le logement. Le « territoire » « oriente » normalement le foncier par l'usage des sols dans la LOF et constitue pour le géographe, au même titre que l'espace, l'introduction quasi obligée de l'analyse de la ville.

Toutefois, dans les deux cas, dans les textes réglementaires et dans l'approche géographique, en un demi-siècle, les mots ont changé de sens : on est passé de réalités objectives à des appréciations relatives aux acteurs. Dans le langage des politiques, le coefficient d'occupation des sols compte moins aujourd'hui que la vocation des territoires à être rentables ou durables. L'« action » régionale égalitariste de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) de 1963 a fait place à l'« attractivité » des territoires. Dans celui des spécialistes, les usages multimodaux de l'espace se sont substitués aux fonctionnalités zonales. Et de façon caricaturale, dans maintes municipalités, le « bureau des temps » veut tenir lieu d'harmonisation des politiques urbaines. La qualité de la ville a remplacé partout la technicité de l'urbain.

De la même façon, les localisations et les fonctions des équipements et des infrastructures étaient davantage conçues, il y a un demi-siècle, en termes de normes que d'utilités sociales.

L'école, l'ouverture de classes notamment, devaient répondre avant tout à des critères démographiques de peuplement, plus qu'à une finalité d'efficacité et de réussite. On était encore loin des zones d'éducation prioritaire (ZEP), créées en 1981, et plus encore de la recherche actuelle d'une acquisition par tous

des fondamentaux. Un esprit facétieux remarquerait qu'on avait peut-être moins besoin de se soucier alors de ces résultats qualitatifs, quand l'instruction était encore performante.

Faut-il en dire autant pour le logement, dont le combat initial était la victoire de la quantité produite pour le plus grand nombre, sinon de leur qualité, mais pas un projet social ou économique tel que la mixité résidentielle et le rapprochement entre l'habitat et l'emploi ? Il est certain que cette vision décalée de l'histoire des mots et des réalités change la lecture des convergences que l'on croit déceler.

Assez paradoxalement, quand les thèmes des séminaires paraissent plus éloignés des objectifs de la loi de 1967, la signification de ces liaisons faibles n'en est que plus intéressante. Curieusement, l'économie est peu représentée dans les items, au moins tels qu'on peut les relever dans les thématiques du séminaire. Est-ce une orientation intellectuelle ou une pression si forte qu'elle est dissimulée sous d'autres objectifs des politiques urbaines ? Mais elle était déjà explicitement peu présente dans les textes réglementaires des années soixante, quand il s'agissait simplement de localiser notamment les zones industrielles, plus que d'inciter l'investissement productif. L'abondance structurelle comme la faiblesse de l'investissement et de l'efficacité peuvent-elles être également silencieuses ?

Inversement, la société et le projet sont très représentés dans cette typologie médiane. Mais il n'est pas sûr que le contenu notionnel soit identique en 1967 et dans les années 2000.

Au cœur du système gaulliste, comme après la défaite de 1870 pour l'Alsace-Lorraine, on pensait toujours à l'objet social mais on n'en

parlait jamais. Il fallait éviter la contagion de la révolution « socialiste », cantonner le parti communiste dans ses fiefs de la Seine-Saint-Denis par la réforme départementale francilienne de 1964, programmer, notamment dans les villes nouvelles, une cité de couches moyennes sans lutte de classes.

Quatre décennies plus tard, le mythe d'une société idéale a fait long feu, balayé par la chute de l'Union soviétique et du mur de Berlin. Mais c'est pour aboutir à buter sur la fracture sociale, la paupérisation et la gentrification et pour balancer entre l'incantation de la mixité résidentielle et la dénonciation du communautarisme ethnique. Apparemment mondialement unifié, l'ordre social ne cesse de faire problème.

En serait-il de même du projet urbain ? Il est évidemment présent dans la LOF de 1967, ne serait-ce qu'à travers les SDAU. Mais c'est l'horizon prospectif des grandes infrastructures et des usages de l'espace. On est encore loin de la vision stratégique que le terme va recouvrir dès la fin du millénaire, a fortiori du « récit urbain », qui va envahir la littérature urbaine du début du XXI^e siècle. Là encore, il n'est pas sûr que cette évolution ne soit pas plus verbale qu'effective, qu'on ne parle autant de stratégie que parce qu'on ne contrôle plus les processus et les décisions.

Et le développement durable, chapitre incontournable de l'urbanisme contemporain, était évidemment inconnu dans les années 1970, sauf de la part de quelques pionniers de l'écologie, comme René Dumont, candidat écologiste lors de l'élection présidentielle de 1974. Mais c'est le propre de la ville que de piéger ses observateurs par des mots banals, dont le sens ne cesse d'évoluer.

Le plus étonnant est certainement la dérive du terme de métropole. Il était associé à l'aménagement du territoire avec les « métropoles d'équilibre » de la DATAR dès sa création, quatre ans avant la LOF. Après un détour internationaliste et investisseur, dans le sillage de la mondialisation (Saskia Sassen, *The Global City*, 1991), le terme a fini par désigner toute grande ville et son mode d'administration, opposés dans leur performance à des périphéries en déshérence². Le renversement complet de signification est flagrant. Il traduit bien en la matière la supériorité de l'idéologie sur la lexicologie.

On pourrait en dire tout autant du gouvernement de la politique de la ville, aujourd'hui omniprésent, même quand il est masqué sous des vocables divers (les collectivités locales, les intercommunalités). À quoi bon, pendant les années 1960, en parler explicitement, quand tout procédait d'un État souverain et puissant ? Comme pour l'école déjà citée, la surabondance de « gouvernances » vagues est-elle là pour pallier la faiblesse du pouvoir institutionnel face à la financiarisation et à la multiplicité des intérêts privés ?

Cohérences ou incohérences des idées

C'est sans doute dans l'analyse des notes introductives des sessions du séminaire que les rapprochements avec la LOF se révèlent les plus féconds. On plonge là dans le qualitatif. La distance est faible entre le producteur initial et l'interprète final, même si le risque existe de reconstituer un cheminement intel-

² Cf. les thèses simplificatrices de Christophe Guilluy, *La France périphérique*, Flammarion, 2014 et *Le Crépuscule de la France d'en haut*, Flammarion, 2016.

lectuel passé à la lumière des préoccupations d'aujourd'hui !

Quoi qu'il en soit, 30 introductions (sur 31, l'une n'a pas été retrouvée) ont été résumées et synthétisées. Avec ce qu'une typologie comporte toujours d'artificiel, on les a classées en trois catégories :

- 7 où dont les idées recoupaient les fondements axiomatiques de la LOF;
- 14 qui présentaient des thématiques décalées par rapport à la LOF ;
- 9 qui offraient des thématiques ignorées de la LOF.

Comme pour les occurrences thématiques, les différences entre les deux périodes distinguées (2005-2010, 2011-2016) sont minimales. Les proportions ne sont pas sans analogies avec les occurrences statistiques des thèmes, même, ce qui est normal, si les convergences faibles (les thématiques décalées) sont un peu plus généreuses, car le parcours des idées permet toujours de retrouver quelques cheminement communs.

Sous le terme de « fondements axiomatiques », on a surtout voulu caractériser l'âme de la LOF, qui nous semble assigner à l'espace et à ses usages un rôle de vecteur possible de la société. Ainsi, la session du séminaire du 14 décembre 2006 était consacrée à l'école, que la République a toujours projetée comme un creuset social de la nation ; y étaient évoquées toutes les médiations matérielles entre cet idéal et la réalité (la sectorisation spatiale, la conception architecturale des bâtiments) et les dérives entre la décision et l'action (les discriminations positives, stratégies parentales, les dérogations administratives). Le dilemme semble bien résumé dans la séance du 13 mars 2008,

dédiée au « Grand Paris : le territoire contre la société ».

Devant la contradiction paradoxale entre la performance économique et la croissance des inégalités sociales, la géographie a toujours hésité entre le déterminisme des lieux, qu'il faut transformer, et la production sociale de l'espace, qu'il faudrait modifier.

Pour les intellectuels et les politiques de gauche, traumatisés par les dérives idéologiques et liberticides de l'Union soviétique, à défaut de pouvoir changer la société pour changer l'espace, on s'est résolu à transférer sur le territoire l'idéal d'une organisation meilleure des groupes et des lieux. N'est-ce pas l'impossible défi de tout urbanisme de traduire un dessein philosophique par un dessin matériel ? C'était là aussi le projet implicite de la LOF, avec ses réussites et ses échecs.

Les séances historiques sur les idées (7 avril 2016) et les réalités (2 juin 2016) d'un demi-siècle d'urbanisation française convergent à l'évidence avec les rétrospectives engagées par ailleurs servant de relecture du cadre législatif, qui a modelé la réglementation nationale de l'aménagement des villes. On ne peut, à cet égard, qu'être frappé par le parallélisme qui anime la perception des évolutions économiques, sociales et politiques et l'inspiration des grands textes de loi qui s'efforcent de les régir ou de les contrôler.

En cinq décennies, on est passé de la croissance « glorieuse » à la crise insidieuse, sinon « piteuse », du triomphe des couches moyennes aux fracturations de la société, du gouvernement omnipotent de la cité à des gouvernances « molles » (Yves Chalas) entre des acteurs urbains (investisseurs, habitants,

techniciens, élus) s'affrontant ou s'associant dans des jeux institutionnels sans constitution. Est-ce seulement un hasard si, dans le même temps, on a changé les intitulés de lois, en passant de l'« orientation du foncier » (la LOF de 1967) à l'« orientation de la ville » (la LOV de 1991), et de l'affectation des sols à des préoccupations d'équilibre résidentiel et de lutte incertaine contre les ségrégations (la loi Solidarité et renouvellement urbains de 2000, qui a institué des quotas de logements sociaux, la loi Duflo de 2013 sur « la mobilisation du foncier public en faveur du logement et le renforcement des obligations de production de logements sociaux »). Mais on sait depuis Montesquieu, que l'esprit des lois importe plus que leur application.

Décalages

Ces thématiques sont sans doute plus intéressantes encore dans ce qu'elles révèlent du changement des regards et des perspectives. Quand on abordait dans les sessions les fonctions de la ville, l'économie (9 mars 2006, 18 décembre 2008), les répartitions résidentielles (12 mars 2009), l'école (8 mars 2007, 11 décembre 2015), on s'attachait dans le séminaire à leurs finalités sociales, alors que la LOF n'en faisait qu'une approche en termes de localisations et de normes d'équipements.

On peut le comprendre en rappelant le contexte au début de l'application de la loi d'orientation foncière de 1967 :

- à quoi bon se préoccuper d'emploi puisque la croissance, spontanée, était au rendez-vous et que la seule question qui méritait qu'on y porte intérêt était l'emplacement des zones d'activité ?
- pourquoi se soucier de nouvelles stratifications sociales, quand les grands ensembles

accueillaient une grande partie des nouveaux urbains et que l'essentiel était de produire et de produire encore, plus de logements ?

- pourquoi s'interroger sur la démocratisation ou la massification de l'éducation, au moment où l'école de la République s'ouvrait à toutes les catégories de la société, avec le collège unique en 1975, le lycée et bientôt l'Université ?

Mais ici, comme dans d'autres domaines, cette myopie allait se révéler désastreuse au moment où les conjonctures commençaient à changer, d'autant plus qu'on est frappé par l'impression d'un temps qui semble s'être arrêté, malgré des nouvelles dénominations (les POS devenus les PLU, les SDAU devenus les SCoT, les ZAC qui ont gardé leur appellation³), tandis que le séminaire insistait sur les processus évolutifs de la société et de l'économie au cours des dernières décennies (3 mars 2011, 16 juin 2011, 15 décembre 2011).

La LOF appartient au temps des certitudes : le fonctionnalisme corbuséen, l'« homme nouveau » socialiste, le colbertisme gaulliste. Elle n'a su que très médiocrement s'adapter aux temps des déconstructions de systèmes historiques. C'est le cas de la décentralisation, imparfaite et toujours remise sur le métier, des crises économiques, morales et politiques, d'une moindre confiance envers le progrès.

Avons-nous fait trop de national au détriment du social, s'inquiétait Alain Touraine dans un article du *Monde* du 18 février 2011 ? Manquons-nous d'analyses, semble lui répondre Laurent Davezies ? Ou en avons-nous trop, selon moi ?

³ POS : plan d'occupation des sols ; PLU : plan local d'urbanisme ; SDAU : schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ; SCoT : schéma de cohérence territoriale ; ZAC : zone d'aménagement concertée

En tout cas, à une époque où l'on s'interroge sur les temporalités (le temps long de la ville, confronté au temps court des politiques), sur les légitimités des décideurs (les élus ? les experts ? les investisseurs ?), la loi apparaît souvent sans récit perspectif, sans articulation entre l'incertitude assumée de l'avenir et la conviction nécessaire de la vision du futur. Au même titre que les partis politiques qui n'ont pas su prendre conscience des transformations du pays, cet aveuglement de l'institution annonce les « désenchantements » actuels des citoyens sur les politiques.

Ils sont renforcés par la rigidité des catégories de l'action, qui est en porte à faux, notamment pour l'espace, dont on sait l'importance pour la LOF, avec la fluidité des territoires et de leurs frontières (19 décembre 2013, 3 avril 2014, 9 juin 2015). Alors que, depuis la Révolution, les institutions administratives sont fondées sur l'homogénéité et la continuité des territoires, ce qui est la base même de l'application de la LOF, les crises contemporaines entraînent des discontinuités et des phénomènes de fluidité des périmètres et des frontières. Elles devraient conduire le législateur, plutôt qu'à simplifier le puzzle (la diminution du nombre des régions, l'interrogation sur la pérennité des départements), à le différencier, en distinguant les vocations et les échelles des organismes institutionnels : la vision sur de grands territoires, la gestion sur des aires fonctionnelles (les agglomérations, par exemple), la participation sur des espaces de vie identifiés (les communes, les arrondissements urbains). Car, désormais, c'est le projet qui délimite son territoire institutionnel. C'est une révolution par rapport à la LOF, qui ne peut penser qu'en termes de zonage et donc de limites uniformes et indéfectibles.

De façon plus qualitative, la place du patrimoine et de la modernité dans les identités urbaines (11 juin 2009) est devenue un lieu commun des analyses et des politiques de la ville.

Elle n'était considérée dans les pratiques des années 1960-1970 que comme un objet technique et une matérialité qu'il fallait rénover (les centres-villes dégradés des communes de banlieue, avec la résorption de l'habitat insalubre) ou sauvegarder (les secteurs historiques des cités anciennes). L'idée de cycles urbains (la destruction, l'abandon, la paupérisation, la gentrification, la muséification) n'était pas reconnue. Surtout, on ne s'interrogeait guère sur la signification historique et sociale de la conservation d'un paysage, souvent limitée à ses aspects architecturaux ou monumentaux.

La problématique n'est pas propre à la France. Les classements au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco (Charte de Venise) se ressentent à l'évidence de cette attitude. Le cas de L'île de Saint-Louis du Sénégal a été étudié dans sa thèse par Abdoul Sow : les marques de la collaboration coloniale y sont ignorées⁴. Dans le cas d'Ispahan, en Iran, les contraintes techniques imposées aux propriétaires, pour les matériaux et leur utilisation, peuvent avoir des conséquences inverses par rapport aux effets souhaités : l'accélération des dégradations⁵. C'est toujours les faces multiples de la société qui sont introduites dans le séminaire qui viennent enrichir une lecture purement matérielle de la ville.

⁴ Abdoul Sow, *L'île de Saint-Louis du Sénégal, formes spatiales et formes sociales : destinées d'une ville*, thèse, Université de Nanterre, 2008.

⁵ Parvaneh Navai, *Patrimoine et modernité : le témoignage de la ville d'Ispahan*, thèse, Université de Nanterre, 2010.

En fait, la nouveauté réside certainement dans l'analyse des acteurs urbains et de leur articulation, globalement ignorée par le législateur de 1967, qui se sentait assuré de la toute puissance de l'État (3 juin 2010, 18 avril 2013).

Entre une périurbanisation, qu'on ne souhaite pas, mais que l'on a financièrement encouragée, une gentrification, que l'on subit mais qui s'amplifie, une métropolisation, dont on exagère peut-être l'efficacité, la réalité d'une crise économique de longue durée qui coexiste avec les paradoxes de l'emploi (le chômage de masse et la pénurie de main-d'œuvre dans certains métiers), et la certitude de l'accentuation des écarts sociaux, se pose le problème des marges de manœuvre des politiques urbaines face à la financiarisation de la ville.

On est assez loin des premières et timides procédures de collaboration public/privé que l'on connaissait dans les années 1970 (« Cozac » en ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, pour l'élaboration de programmes immobiliers communs entre les urbanistes de l'établissement public d'aménagement et les promoteurs). Au-delà de gouvernances toujours avancées pour assurer un concordat entre les acteurs économiques (employeurs, constructeurs, banquiers) et les acteurs sociaux (salariés, ménages), n'est-ce pas une nouvelle définition du gouvernement de la cité qui serait nécessaire, pour établir les droits et les devoirs de chacun, et les règles de répartition équitable, sinon égalitaire, des bénéfices de la croissance ? Mais comment revenir, sans soubresauts politiques majeurs, d'une société de contrat négocié dans l'instant à une société de constitution prescrite dans la durée ?

Les thématiques ignorées

La réponse est certainement dans les thématiques ignorées, où les écarts se révèlent les plus grands entre le contenu des réflexions menées au sein des séminaires et l'esprit de la LOF.

Évidemment, quand les « métropoles » étaient exclusivement « d'équilibre » par rapport à l'hypertrophie parisienne, au tout début des années 1960 du côté de la DATAR, il n'y avait aucune raison particulière de se soucier du gouvernement des plus grandes agglomérations françaises, jugées aujourd'hui à la fois performantes et déséquilibrantes pour le reste du pays, qui deviendrait une « périphérie » délaissée (5 juin 2008, 21 juin 2012).

Pour gouverner efficacement, il faut avoir à la fois un projet stratégique, des limites de compétence pertinentes et des institutions légitimes. De ces trois conditions – projeter, limiter, instituer –, la LOF n'avait retenu que « limiter ». Réglementaire plus qu'opérationnelle, elle ne définissait pas de projets et laissait à d'autres instances le soin de le faire (la DATAR pour l'aménagement du territoire, le District de la région parisienne pour l'organisation de la capitale, les communautés urbaines créées en 1966). Respectueuse des unités spatiales préétablies, au niveau des communes pour les POS et les SDAU, elle ne se posait pas la question des nouveaux territoires de la ville. A fortiori, comme cette loi était conçue à une époque où le positivisme régnait en maître, lui était étrangère toute référence contemporaine à un récit urbain, à un dialogue nécessaire entre la centralité et le polycentrisme. Le retour des utopies poli-

tiques en urbanisme fait mauvais ménage avec le fonctionnalisme des espaces et des usages.

De façon exemplaire, les nouvelles définitions de la démocratie locale (13 décembre 2007, 20 juin 2013) étaient complètement passées sous silence en 1967, 15 ans à peine avant les lois de décentralisation du gouvernement Mauroy. Il est vrai que les diffluences de la ville n'étaient pas ce qu'elles sont devenues. La démocratie représentative n'était guère contestée. La participation citoyenne était balbutiante. Il n'empêche : les questions fondamentales se sont toujours posées. On en a bien vu la résurgence dans les grands débats contemporains de l'aménagement (cf. l'aéroport de Notre-Dame-des Landes) : qui est légitimé pour exprimer la « chose publique » et l'intérêt général ? quelle est la bonne échelle du projet ? comment, dans une stratégie urbaine, lier logiquement et chronologiquement des objectifs vertueux, mais souvent contradictoires ?

On aurait mauvaise grâce de reprocher au législateur de 1967 de n'avoir pas eu ces interrogations, comme mauvaise conscience aujourd'hui de ne pas faire référence aux nouveaux défis de la ville.

Le Grand Paris fournit à cet égard une panoplie complète de la question urbaine. Il suffit pour s'en convaincre de reprendre le libellé des énoncés lors des sessions du séminaire.

- L'attractivité et la taille d'une ville définissent-elles son dynamisme ? L'inclusion sociale est-elle nécessaire à la ville ? L'intégration par l'emploi et l'épuration-exclusion des activités (toujours plus de services et moins de production) sont-elles la règle normale de fonctionnement de l'économie urbaine ? la ville durable, nouvelle donne ou nouvelle mode ? La mobilité, contrainte ou

choisie ? (17 décembre 2009).

- Puisqu'il faut changer de politique urbaine, faut-il parier sur la « ville émergente » ou sur le centre ? sur la mondialisation, avec le danger de renforcer l'exclusion ? revenir à la ville nouvelle ou reconstruire la ville sur la ville ? au risque de ne jamais sortir du dilemme : agir sur l'espace ou la société, pour corriger les maux de la ville (11 mars 2010).

- Ces questions se posent d'autant plus que les défis demeurent (la compétitivité économique, les inégalités sociales, les difficultés quotidiennes, la dégradation de l'environnement), alors que les ambiguïtés s'accroissent. Ainsi on voit de la confusion des rôles et du mélange des genres. Des « auteurs » (urbanistes, chercheurs) se prennent pour des « acteurs » (élus, entrepreneurs, promoteurs) et réciproquement. Des projets localisés tiennent lieu de stratégie globale (6 décembre 2010).

La face cachée de la LOF

Finalement, le séminaire *Analyse et politique de la ville* ne révèle-t-il pas explicitement la face cachée de la loi d'orientation foncière : peut-on dépasser les contradictions urbaines pour éviter l'explosion de la société ?

La clef est peut-être dans une double leçon de l'espace et du temps. Contrairement aux idées qui avaient cours il y a deux décennies, la mondialisation n'entraîne pas l'uniformisation des villes, matérielle ou culturelle. C'est dans la fidélité à leurs héritages, dans les rapports à la centralité et au fait politique, notamment, que se noue la réussite de l'urbanisme (8 mars 2012).

Plutôt que de penser en termes antinomiques les processus métropolitains et les logiques





Maison des Sciences de l'Homme, 54 boulevard Raspail (Paris 6^e) © Celette / Wikimedia Commons

périphériques, de juxtaposer ou de superposer les fractures sociales et fractures spatiales, on serait mieux inspiré de s'intéresser au destin des classes moyennes, dont les trajectoires ascensionnelles ont formé le ciment de la ville inclusive des Trente glorieuses, alors que leur déclin, réel ou mythifié, signerait la fin de la cité progressive (1^{er} avril 2015). La récente crise sociale des « gilets jaunes » (novembre-décembre 2018) ne peut que donner raison à ces débats prémonitoires.

Ainsi, des relectures parallèles et biaisées peuvent se révéler doublement étranges et fécondes. Elles obligent à revisiter une expérience pédagogique avec le recul et le décalage du regard distancié. Elles soumettent le texte législatif au jugement un peu anachronique de l'histoire et de la géographie. C'est un risque et une chance pour les deux objets. ★

Au fil de ces années, le séminaire *Analyse et politique de la ville* a été accueilli par des institutions différentes :

- de 2005 à 2011 au CNAM (Conservatoire national des arts et métiers, chaire d'urbanisme),
- de 2011 à 2014 à l'IAUidf (Institut d'aménagement de la Région Île-de-France),
- en 2015 conjointement à l'IAUidf et à l'ENS (École normale supérieure de la rue d'Ulm, département de géographie),
- et en 2016 à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris La Villette (ENSAPLV).

Depuis la rentrée 2017, le Séminaire continue à la Maison des Sciences de l'Homme (MSH), en collaboration avec la Fondation de la MSH, l'EHESS (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales), et le Comité d'histoire ministériel. Ces tribulations successives ont entraîné des infléchissements dans la réalisation des sessions : plus de perspectives appliquées à l'IAUidf, plus de préoccupations pédagogiques et « scientifiques » pour les établissements d'enseignement (CNAM, ENS, ENSAPLV et, maintenant EHESS). Il faut noter d'ailleurs une tonalité particulière pour le CNAM, qui accueille en formation permanente ou en reconversion beaucoup de professionnels déjà engagés dans la vie active. Aux dires de plusieurs observateurs, la période du CNAM a d'ailleurs correspondu pour le séminaire à un équilibre de ses finalités initiales : contribuer à l'essor des études urbaines, échanger des résultats et des expériences avec le milieu des élus locaux et des techniciens de l'aménagement des villes.



Les partenaires actuels du séminaire *Analyse et politique de la ville*

Annexe

Occurrences de l'index thématique

Rapprochements forts avec la LOF 99

Territoire (territoire, territorial, espace, lieu)	44
École (école, scolaire)	19
Centre/périphérie (centre, centralité, polycentrisme, périphérie, banlieue, périurbanisation)	18
Logement (logement, grands ensembles, ville nouvelle, immobilier, habitat)	14
Mobilité (mobilité, transport)	4

Recoupements possibles avec la LOF 129

Société (Société, fracture, exclusion, paupérisation, gentrification, embourgeoisement, mixité, communautarisme, inégalité, disparité, ségrégation, classe moyenne, moyennisation, démographie, population)	58
Projet (projet, stratégie, modèle, récit, enjeux, développement durable)	53
Économie (économie, compétitivité, emploi, finance)	18

Thèmes éloignés de la LOF 193

Métropolisation (métropole, métropolisation, métropolitain (espace)	60
Gouvernement urbain (gouvernement, gouvernance, pouvoir, institution, institutionnel, intercommunalité)	54
Acteurs urbains (acteur, auteur, élu, expert, architecte, urbaniste, médias)	33
Patrimoine (patrimoine, héritage, innovation, utopie, urbanisme, moderne, modernité)	28
Histoire (histoire, historique, temps)	18

Rendez-vous de l'histoire de Blois 2018
« La puissance des images »



SALON DU LIVRE
DÉBATS
CINÉMA
EXPOSITIONS

21^{ES} BLOIS - 10 AU 14 OCT. 2018
RENDEZ-VOUS
DE L'HISTOIRE
LA PUISSANCE DES IMAGES

Table ronde

Émotions, images et enjeux environnementaux

Table ronde du 12 octobre 2018 animée par **Charles-François Mathis**, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Bordeaux Montaigne.

avec

Raphaële Bertho, maîtresse de conférences en arts à l'Université de Tours, directrice du laboratoire *Interactions, Transferts, Ruptures artistiques et culturelles* (InTRu)

Sebastian Grevsmühl, chargé de recherche CNRS à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS)

Allain Bougrain-Dubourg, journaliste et président pour la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO)

Charles-François Mathis

Bonjour à tous. Merci beaucoup d'être venus assister à cette table ronde autour du thème « *Images, Émotions et Environnement* ». Cette rencontre est organisée par quatre structures que je vais vous présenter rapidement.

Premièrement, le Réseau Universitaire de Chercheurs en Histoire Environnementale (RUCHE) est, comme son nom l'indique, un réseau de chercheurs spécialistes de l'histoire de l'environnement qui se sont organisés pour rendre visible cette discipline au sein de l'histoire. Ce réseau est présent aux Rendez-vous de l'Histoire depuis cinq ans pour essayer de sensibiliser le public à cette approche historique relativement nouvelle en France.

Deuxièmement, l'Association pour l'Histoire de la Protection de la Nature et de l'Environnement (AHPNE). Cette association réunit des anciens acteurs de la protection de l'environnement, notamment au sein du ministère, et des scientifiques qui cherchent à encourager l'histoire de la protection de la nature en France. Leurs actions consistent en des journées d'étude, des colloques, des opérations pour sensibiliser les associations de protection de la nature à la sauvegarde de leurs archives, ou encore des biographies des grands acteurs de la protection.

La troisième structure organisatrice est le Comité d'Histoire du ministère de la Transition écologique et solidaire, qui filme et retranscrit ces rencontres pour

les publier sur le site du ministère.

Enfin le laboratoire d'excellence Écrire une Histoire Nouvelle de l'Europe (EHNE).

J'ai le plaisir d'accueillir les trois intervenants qui vont partager leurs idées sur ces questions d'images, d'environnement et d'émotions.

Raphaële Bertho est maîtresse de conférences en Arts, titulaire d'un doctorat en histoire de l'art intitulé *Paysages sur commande, Les missions photographiques en France et en Allemagne dans les années 1980 et 1990*. Elle a pris en 2014 la direction d'un projet de recherche intitulé *Mon Paysage au quotidien* organisé par le ministère de l'En-

vironnement. Elle a également participé au programme *Photopaysage* de 2015 à 2017 dans le cadre de l'Agence Nationale de la Recherche. Vous la connaissez sans doute pour avoir été la commissaire de l'exposition *Paysages français. Une aventure photographique 1984-2017* à la Bibliothèque nationale de France (BnF) en 2017-2018.

Sebastian Grevsmühl est chargé de recherche au CNRS dans le groupe de recherche en histoire environnementale qui fait partie du Centre de recherches historiques de l'EHESS. Ces recherches portent sur les images et les cultures visuelles en sciences. Elles ont donné lieu à un ouvrage remarquable, intitulé *La Terre vue d'en haut. L'invention de l'environnement global*, paru au Seuil en 2014.

À ma gauche, Allain Bougrain-Dubourg - faut-il le présenter ? - a à son actif trente ans de présentation d'émissions animalières sur France Télévisions et Europe 1. Il est aussi producteur et réalisateur de documentaires animaliers, auteur de nombreux ouvrages dont un *Dictionnaire passionné des animaux* et *Lettres des animaux à ceux qui les prennent pour des bêtes*. Il est également président de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) et du conseil d'orientation stratégique de la Fondation pour la Recherche sur la Biodiversité.

Pour commencer, je vais vous demander d'évoquer chacun une image qui aurait marqué votre intérêt pour la nature et pour le paysage, et qui dans votre histoire a suscité, intellectuellement ou

émotionnellement, votre engagement en matière de recherche ou de protection.

Allain Bougrain-Dubourg

C'est difficile. J'ai eu le bonheur de voir tant de choses que les images se bousculent. Je peux peut-être en retenir une : j'ai dix ans et, au Muséum d'Histoire Naturelle de La Rochelle, je vois une girafe empaillée. C'était la girafe offerte par le Pacha d'Égypte à la France, partie de Marseille à pied pour remonter jusqu'au Jardin des Plantes après bien des aventures. J'étais fasciné par cette girafe mais aussi par les vivariums qui contenaient des vipères à cornes, dans un décor de Sahara. Voir le squelette d'un dauphin m'invitait à partir dans les eaux du Pacifique, imaginant que j'allais nager avec les dauphins. C'était une invitation au voyage. Quand j'ai visité ce muséum, vers l'âge de dix ans donc, je me suis dit : « il faut que j'aie vu tout cela en vrai ». Cela a déclenché incontestablement une vocation.

Sebastian Grevsmühl

Comme je suis plus jeune, je choisirai une image plus récente, datant du début des années 90, à l'époque de la Guerre du Golfe. C'était la première guerre très télévisée, presque en temps réel. Nous pouvions voir les installations pétrolières sabotées prendre feu, le pétrole se déverser dans le Golfe persique, les animaux, les oiseaux, etc. Ce décalage entre une guerre hyper réelle, comme un jeu vidéo, présente sur les écrans de télévision et le désastre écologique, mis à l'écart de cette guerre, m'a interrogé.

Raphaële Bertho

Je ne suis pas allée chercher dans mes souvenirs, mais plutôt dans un travail assez récent qui clôturait l'exposition *Paysage français* à la BnF. Il s'agit d'une sculpture de Lionel Bayol-Thémines, datant de 2015 et faisant partie d'un ensemble qui s'appelle *Silent Mutation*. Après avoir pris des photographies des Alpes, l'artiste a dénaturé ces images en manipulant leur code numérique dans le but de matérialiser l'artificialité de la nature et la façon dont elle est transformée de l'intérieur par nos actions. J'ai trouvé cette œuvre intéressante, car la démarche photographique fonctionne comme un miroir de notre rapport à l'environnement : c'est l'image d'une altération fondamentale¹.



Lionel Bayol-Thémines, *High Land* (2016), série « *Silent Mutation* (post-anthropocène) » © Lionel Bayol-Thémines

¹ Les photographies citées par Raphaële Bertho sont toutes reproduites dans le catalogue de l'exposition : Raphaële Bertho, Hélioise Conésa (sous la dir.), *Paysages français. Une aventure photographique, 1984-2017*, Paris, BnF éditions, 2017. Le lecteur peut également visiter l'exposition virtuelle : <http://expositions.bnf.fr/paysages-francais/>

Charles-François Mathis

Je vous remercie beaucoup pour ces trois exemples qui m'amènent naturellement à interroger l'historicité de l'usage et de la réception des images. Vous évoquez des souvenirs d'animaux empaillés, d'une guerre propre en décalage avec les désastres environnementaux qu'elle occasionne, des images numérisées. Ces exemples posent la question à la fois du moment où des images ont pu être utilisées pour sensibiliser à la cause environnementale et de ce qu'elles représentaient : une nature ordinaire, extraordinaire ou spectaculairement abîmée comme c'était le cas en Irak.

Quelles sont les grandes modifications techniques qui ont eu lieu – par exemple le rôle du cinéma en début de siècle – et leur impact sur la manière de représenter et l'effet que l'image peut avoir sur le public. Comment pourriez-vous répondre à toutes ces questions ?

Allain Bougrain-Dubourg

Une chose me frappe. Avant évoquer les images les plus porteuses de la question environnementale, j'aimerais évoquer celles qui nous ont échappé.

J'ai réalisé un film sur les 100 ans de la LPO, née en 1912. Nous avons revisité toute l'actualité pendant près d'un siècle. Au lendemain de la Seconde Guerre, et même entre les deux guerres, ce sont les débuts du remembrement. Des films muets ou presque nous montrent que tout le monde se flatte d'arracher les haies pour permettre aux machines de plus en plus grandes de rendre l'agriculture de plus en plus

industrielle. Aujourd'hui nous savons que cela a conduit au déclin de la biodiversité. Je viens de signer ce matin une charte avec les chambres d'agriculture, car aujourd'hui les agriculteurs souhaitent au contraire replanter. C'est un bon signe. Bref, nous sommes passés à côté de la destruction en nous félicitant de la situation.

Deuxièmement, moi comme d'autres sommes issus de la culture Disney. Je me souviens d'avoir produit l'émission « Terre des bêtes » durant les années 70. À l'époque, dans les images que la télévision nous montrait, il y avait les bons et les méchants, comme dans les dessins animés de Walt Disney et les grands documentaires comme *Désert vivant*. La direction des programmes d'Antenne 2 me disait : « ne montre pas de rapace en train d'attaquer un oiseau ou un lapin. C'est trop violent, il faut couper ! » Nous donnions alors une image de la nature un peu aseptisée. Je me suis franchement opposé à cette démarche.

Des amis des animaux – nous allons peut-être dériver sur la condition animale qui est intéressante dans nos relations au vivant – disent : « il faut dénoncer ! Il faut montrer ! ». C'est ce que fait L214 aujourd'hui, en mettant des caméras dans des abattoirs et des camions de transport d'animaux. Cependant, ces images étant insupportables, certaines personnes réagissent en disant : « comment pouvez-vous montrer des images pareilles ? » C'est une situation paradoxale. Peu à peu, des images nous ont montré l'ampleur du déclin écologique. Je pense aux marées noires qui ont

été hautement symboliques : le *Torrey Canyon*, l'*Amoco Cadiz*, et surtout l'*Erika* en 1999. Nous ne pouvions pas rester indifférents devant 150 000 guillemets de Troil qui arrivaient sur les plages en train d'agoniser et de vomir leur poison noir. Ces douloureuses expériences ont conduit beaucoup d'entre nous à ne plus considérer les animaux sauvages comme des espèces, des quotas, des stocks, des masses ou des populations, mais comme des individus ! C'est très important. Plus l'éthologie avance, plus notre rapport à l'animal reconsidère l'individu plutôt que l'espèce.

Sebastian Grevsmühl

Je pense qu'il est important de prendre la question de l'historicité au sens large.

Il y a eu des changements majeurs dans la représentation de l'environnement aux XIX^e et XX^e siècles. La question environnementale est entrée en jeu aussi grâce au visuel. Au XIX^e siècle, les représentations portent surtout sur le paysage, statique et forgé par le temps long – le temps géologique – avec la question du sublime. La représentation esthétique est très codée. Il y aura toujours des codes, mais ils vont changer à chaque époque.

Progressivement, nous sommes passés d'une image statique à une image active, d'un décor à un processus de vie, un processus scientifique. Nous sommes passés d'une nature extérieure à une nature plus engageante et à des vues plus englobantes. Ce changement est accompagné par les profonds changements technologiques. Nous sommes

passés de la peinture à la photographie, puis au cinéma et enfin à la télévision. Tous ces changements technologiques apportent une autre vision du monde et de l'environnement.

Par exemple, le XIX^e siècle donnait une vision romantique de l'environnement. Je pense aux parcs nationaux aux États-Unis peints par Albert Bierstadt, des paysages gorgés de soleil, des peintures magnifiques. Nous pouvons y voir une nature qu'il faut protéger, car elle est en dehors du temps. Elle sera toujours

là et il faut la préserver. Cette école est présente dans de nombreux pays, en France, en Angleterre.

La photographie a été inventée dans les années 30 du XIX^e siècle. Elle s'est rapidement développée entre le milieu et la fin du XIX^e siècle où on peut observer l'apparition des premières photographies aériennes qui sont prises depuis des aérostats et des ballons captifs. Grâce à l'avion, les premières grandes vues de paysage deviennent possibles. Des aviateurs géographes sont notam-

ment à l'origine de ces premiers plans photographiques de plus en plus englobants. Ce changement s'accélère encore avec les fusées de l'ère spatiale. Ainsi, nous nous éloignons de plus en plus du paysage qui nous entoure, dans lequel nous vivons, l'environnement au sens littéral. Ce passage d'un paysage à une vue englobante est très important, car il nous distancie de notre environnement et, en même temps, il nous aide à mieux comprendre les processus terrestres et les enjeux globaux. Nous ne sommes plus dans le paysage. Nous n'avons



Albert Bierstadt, *Mount Corcoran* (1876) © National Gallery of Art, Washington/commons.wikimedia

plus les pieds sur terre. Nous avons quitté l'environnement pour mieux comprendre les enjeux globaux. Or l'enjeu aujourd'hui est de revenir à une insertion dans l'environnement sans oublier les questions globales qui conditionnent notre vie actuelle sur Terre.

Charles-François Mathis

Je crois que cela fait une transition avec ce que Raphaële Bertho va nous dire sur la nature ordinaire.

Raphaële Bertho

Pour revenir sur ce que vous avez dit, Monsieur Bougrain-Dubourg, votre exemple des films sur les haies montre très clairement que l'image n'existe pas en dehors d'un discours. Sans un discours portant une préoccupation dans le débat public, l'image ne fait pas sens, elle ne circule pas et n'est pas médiatisée. Il faut un discours pour que, éventuellement, des images le portent ensuite et en deviennent les synthèses visuelles. Ainsi, sans l'émergence d'un discours environnemental, il n'y a pas d'images.

En lien avec ce que disait Sebastian Grevsmühl, j'ai fait une sélection rapide de quelques images de l'exposition *Paysages français* qui retracent l'évolution dont vous parlez sur une période très courte, des années 80 à aujourd'hui. À mon avis, elles font vraiment sens sur le déplacement de point de vue dont vous parliez.

Commençons avec des images des années 80 de la mission photographique de la Délégation à l'Aménage-

ment du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), cette grande commande publique lancée en 1984. Elle a sollicité plus d'une vingtaine de photographes, dont l'américain Lewis Baltz. Ce dernier a été le seul à proposer un point de vue qui présente une préoccupation sur la question de l'environnement. Il a photographié le secteur de Fos-sur-Mer, une zone industrielle et portuaire immense développée là par l'État et qui a donné lieu à des dégâts environnementaux tout aussi immenses. Baltz a été le seul à choisir une vision au ras du sol, soulignant un intérêt pour la terre et ce qu'elle va devenir. Les autres photographes gardent une vision du paysage telle que nous l'avons vue dans les tableaux, héritée de la peinture du XIX^e siècle. Il y a un sujet – le peintre, le photographe –, qui observe un objet extérieur – le paysage –, qui le cadre et le maîtrise. L'histoire du paysage est d'ailleurs l'histoire de la maîtrise d'une nature aux ressources pensées comme illimitées. Alain Roger a nommé ce processus « l'artialisation », c'est-à-dire la maîtrise et la transformation de la nature en paysage.

En avançant dans le temps, cette conception très moderne – sujet et objet distant l'un de l'autre – va évoluer vers une nouvelle perception. La question temporelle apparaît dans la conception du paysage. Et se pose la question : comment saisir l'évolution du paysage avec une image fixe ? C'est l'idée de l'Observatoire Photographique National du Paysage, opération lancée en 1992 par le ministère de l'Écologie et qui perdure encore aujourd'hui. Elle propose

la reconduction d'un point de vue sélectionné conjointement par l'artiste et les experts du territoire. Ce protocole peut donner à voir un cycle végétal, comme dans cette série de Gérard Dalla Santa, ou parfois permettre d'assister à la disparition pure et simple d'une vue qui se retrouve bétonnée comme ici dans les Côtes d'Armor.

Nous sommes dans les années 90 et les préoccupations environnementales vont avancer et acquérir une certaine portée. Une troisième posture se développe, nous l'avons intitulée dans l'exposition « l'être au paysage ». L'idée est d'être à l'intérieur de l'environnement, avec une perception phénoménologique du rapport à l'espace et au paysage.

Les photographies des œuvres citées sont projetées.

Voici des images issues du projet *France(s) Territoire Liquide*, réalisé entre 2010 et 2014. Emmanuelle Blanc semble photographier une nature inviolée, comme on la fantasme encore, pourtant on décèle à chaque fois une présence, certes discrète mais persistante de l'homme, même dans le plus reculé des massifs.

Joffrey Pleignet devient, lui, l'archéologue de la pollution.

De la trace, du passage, on passe progressivement au portrait, marquant là le caractère indissociable de l'homme et de son environnement. C'est par exemple le parti pris par Samuel Bollendorff dans la série *Contaminations* exposée actuel-

lement au festival Visa pour l'image. Le photographe essaie dans cette série de dresser un portrait global des contaminations sur toute la planète. Cette photographie a été prise là où Monsanto a déversé ses fonds de cuves de PCP (polychlorobiphényles) et ainsi contaminé toute la population.

La photographie est projetée.

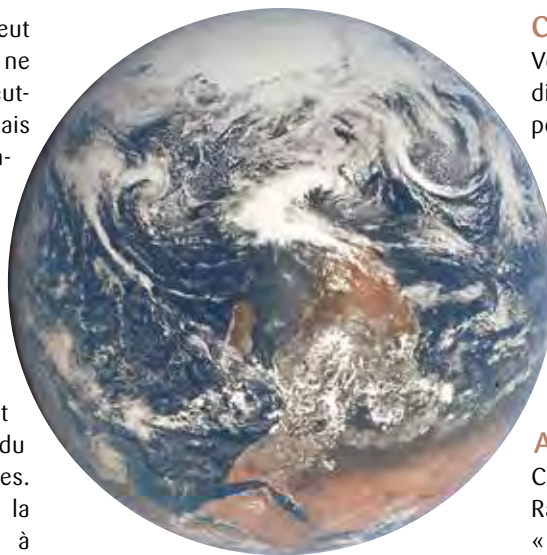
Allain Bougrain-Dubourg

Quand vous dites que l'image ne peut pas s'exonérer du commentaire, je ne suis pas tout à fait de cet avis. Peut-être n'ai-je pas bien compris, mais 1 000 images qui prouvent le contraire me viennent à l'esprit. Je parlais de marée noire. Par exemple, lors du *Torrey Canyon*, l'image de la silhouette d'un guillemot englué de poison noir incarne toutes les marées noires. Regardez la petite fille vietnamienne qui fuit la guerre, toute nue, les bras écartés. Elle court hagarde. Cette image a fait le tour du monde et reste dans nos consciences. Pas besoin de commentaire, c'est la guerre du Vietnam. Cette femme à Tian'Anmen, seule face à un alignement de chars, c'est la domination ! Che Guevara avec son béret et son cigare, c'est la révolution ! De nombreuses images nous racontent des choses sans besoin de sous-titre. Peut-être sont-elles accompagnées culturellement.

Raphaële Bertho

Vincent Lavoie a appelé ces images des « images-monuments ». Vous avez l'impression qu'elles se passent de commentaire parce que leur lecture est induite

par leur médiatisation préalable qui les ancre dans la mémoire commune. Le discours qui les accompagne se déplace éventuellement dans le temps, en fonction du moment de la réception. La photographie du républicain espagnol tué par balle de Robert Capa, de l'image de la Guerre d'Espagne devient le symbole de la violence inhérente à tout conflit, de la mort qui vient faucher violemment les combattants.



La Terre vue par la mission Apollo 17, le 7 décembre 1972 © NASA/commons.wikimedia

La jeune fille du Vietnam photographiée par Nick Ut connaît une destinée « iconique » similaire. Le travail des historiens montre bien que cette image n'a pas changé le cours de la guerre, mais elle a permis d'appuyer et d'amplifier le discours contre la guerre du Vietnam qui préexistait. Sans ce discours, elle n'aurait pas été choisie, ni diffusée ni relayée.

Sebastian Grevsmühl

Je rajouterai une seule chose. La bille bleue de la mission Apollo 17 en 1972 est devenue une icône, une icône « écokitsch ». Elle a été distribuée de manière intense, imprimée sur tous les objets qui nous étaient vendus comme des objets globaux. Même la Banque Mondiale l'a utilisée en couverture. Quiconque voulait porter un discours global s'appropriait cette image.

Charles-François Mathis

Vous avez évoqué ce regard décentré, différent, un peu plus éloigné, que nous portons sur la nature. Cela m'amène à vous interroger sur la représentation non pas de la nature, mais de la biodiversité, une préoccupation d'avantage à l'ordre du jour. Donner un visage à la biodiversité plutôt qu'à la nature change-t-il quelque chose ? Cela a-t-il été déjà fait ? Quelles sont les difficultés ?

Allain Bougrain-Dubourg

C'est une très bonne question. Rappelons tout de même que le mot « biodiversité » apparaît globalement au Sommet de la Terre de Rio en 1991. Il a généré de nombreux questionnements dans les associations de protection de la nature. Ce n'est pas Rémi Luglia, ici présent, de la Société Nationale de Protection de la Nature (SNPN), la plus ancienne association de protection de la nature de France, qui dira le contraire.

Dans votre introduction, vous avez parlé d'émotion. J'ai alors pensé immédiatement à la différence entre la nature et la biodiversité. Pour nous, les anciens

naturalistes, la nature incarne le réveil des sens ou plus exactement l'éveil des sens. C'est être capable de caresser, de toucher, de goûter, d'écouter, d'observer, de voir. La biodiversité représente le savoir. Elle est froide et sans émotion.

Pourtant, j'ai fait partie de ceux qui pensaient que c'était une bonne chose qu'un nouveau mot, la biodiversité, s'impose notamment dans l'oreille des décideurs, des politiques. Parler de protection de la nature ne marchait plus ou pas suffisamment. « Les gentils naturalistes, les amis des oiseaux, les amis de la nature... » Quand nous entendons « biodiversité », nous nous disons : « ce sont des gens qui savent ». Cela a donné de la crédibilité à notre combat. Dans les associations de protection de la nature – nous nous voyons périodiquement –, il nous arrive d'en parler et le débat n'est toujours pas tranché aujourd'hui. Il y a des nostalgiques de la nature et des adhérents de la biodiversité considérant que le mot est désormais intégré dans le vocabulaire. La prochaine COP, la COP 14 à Charm El-Cheikh en Égypte, traitera de la biodiversité, tout comme il existe des COP climat. Il faut faire avec.

Sebastian Grevsmühl

La biodiversité m'inspire un point de vue scientifique, un côté froid comme vous l'avez bien dit. Cette question va au cœur du problème de la gestion de la nature. Pour protéger la nature, il faut des institutions globales et internationales capable de gérer et imposer des règles et des normes. Cette gestion globale de l'environnement s'est vraiment imposée à partir des années 80. Elle apporte aussi

des images et des produits scientifiques rationnels qui ne sont pas forcément dénués d'émotion. La science ne peut pas se passer complètement d'émotion. Elle intervient indirectement.

Pensez aux projections climatiques du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dont nous verrons bientôt le dernier rapport. Les experts nous montreront de nouvelles images sur les scénarios climatiques et l'avenir de notre Terre jusqu'à 2100. Nous aurons sans doute droit à des images montrant une terre de plus en plus rouge et de plus en plus chaude, et à des graphiques montrant le déclin massif de la biodiversité.

Ces images ont bien sûr un impact émotionnel, même si elles nous semblent très lointaines et froides. Néanmoins, elles s'inspirent de codes esthétiques qui ont forcément un impact émotionnel.

Raphaële Bertho

Je dois vous avouer qu'aucune image ne me vient immédiatement comme incarnation de la biodiversité, et je pense que c'est en fait révélateur d'un déficit de représentations symboliques de cette question. Nous en avons pour incarner la pollution, comme les clichés des marées noires évoquées précédemment, il en existe pour incarner le réchauffement climatique, mais pour la biodiversité, c'est plus compliqué.

Cela nous pose la question de la construction de telles productions symboliques, mettant en lien un concept et une émotion. Comment produit-on

une image qui marque, qui parle ou qui engage ? Quel équilibre trouver entre la dimension éthique du discours et l'esthétique de la représentation ?

La question a souvent été posée dans le domaine du photojournalisme, le grand producteur d'images du XX^e siècle. Il y a une limite complexe entre le fait de témoigner, à l'époque « pour l'histoire » et maintenant « pour l'environnement », et le voyeurisme. Pour témoigner il faut s'engager et donc être au plus proche. C'est la figure du héros, Robert Capa, qui va au front. En même temps, un basculement est survenu à un moment donné vers la figure du voyeur. Raymond Depardon par exemple, suite à une image de lui faite par Gilles Caron au Biafra en 1968, entame une réflexion sur son rôle et sa place en tant que photojournaliste et la dimension voyeuriste de la recherche de l'« image choc ». Il propose une posture de retrait, ainsi que la nomme Dominique Baqué, incarnée notamment par la série « History » de Luc Delahaye.

En réaction à la saturation d'images, Delahaye a choisi de laisser le spectateur investir la représentation, apparemment anodine et placide, en lui précisant seulement où la photographie était prise. C'est une façon de réengager le spectateur dans l'image. Dans les « photo-chocs », le pathos, comme disait Barthes en 1957, vient « frapper le spectateur au visage ». Ici, au contraire, ce dernier est invité à s'engouffrer dans des images que nous qualifierons d'images « en creux ». Ce choix d'une distance éthique va toutefois donner lieu

à une nouvelle critique. En effet, certains comme Alan Sekula estiment que la tranquillité de ces représentations nourrit in fine le désengagement des regards vis-à-vis de l'état de du monde en « flattant l'inertie idéologique de ces contemplateurs peu soucieux de déchiffrer l'arrière-plan politique et social ». La tension entre éthique et esthétique est manifestement insoluble.

Pour en revenir à l'environnement, je vous propose d'observer le parti-pris adopté ici par Alain Delorme dans la série *Murmurations*. Au premier regard, on est séduit par ce vol d'étourneaux dans la lumière rougeoyante de la fin du jour. Mais si vous vous approchez, vous verrez que ce magnifique nuage est en fait constitué de sacs plastiques. Ici l'auteur décide de nous prendre au piège de l'esthétique, de cette pollution qui peut être « belle » pour nous faire réfléchir sur la dimension environnementale.

Allain Bougrain-Dubourg

Je voudrais dire un petit mot sur l'analogie entre la question climatique et celle de la biodiversité que vous avez évoquée. Vous dites que vous ne voyez pas d'images de la biodiversité. C'est bien tout le problème que nous vivons aujourd'hui, un problème dramatique. La question climatique a réveillé nos consciences parce que nous avons une lisibilité des événements, de leur intensité et de leur accélération. Même si nous confondons parfois climat et météo, nous voyons que les événements s'accélèrent. En face, nous avons des formes de réponse de la part du citoyen, de la collectivité, de l'entreprise, qui font des

économies d'énergie, de l'isolation, du covoiturage, etc. pour réduire les gaz à effet de serre.

En ce qui concerne la biodiversité, comme vous l'indiquez, nous n'avons pas d'incarnation du déclin en train de se produire. De plus, nous sommes dans une relation soit d'utilité soit d'indifférence. Nous adorons l'abeille, car elle nous est utile, elle est fragile et elle nous fait de la peine. Mais le gypaète ou la tortue d'Hermann peuvent disparaître, cela nous laisse complètement indifférents. Nous ne réalisons pas que le vivant est un mur dont toutes les pierres interagissent. Si les pierres tombent les unes après les autres, le mur va s'effondrer en nous entraînant incontestablement dans sa chute.

Nous n'avons pas la lisibilité du déclin et nous n'avons pas non plus les réponses. Faire des refuges pour les oiseaux, avec des mangeoires et des niochirs ou un hôtel à insectes, cela suffit-il à sauver la biodiversité ? La réponse est non. C'est très bien de le faire, mais il faut un changement de paradigme total. Il faut revisiter l'agriculture industrielle, arrêter l'artificialisation des sols, réduire l'assèchement des zones humides et que sais-je encore. Voilà deux questions essentielles et intimement liées. Nicolas Hulot a essayé de porter au mieux la conjugaison du climat et de la biodiversité. François de Rugy – nous avons une réunion hier ensemble – disait avec la même énergie qu'il tenait à mettre au même niveau le climat et la biodiversité. Mais il n'y a rien à faire, cela passe difficilement.

Charles-François Mathis

Merci beaucoup. Après une première partie sur l'historicité de la représentation de la nature et de la biodiversité, voici une deuxième partie sur la question de l'émotion et de l'efficacité de ces images : je reviens sur ce que vous avez dit et notamment sur la question de l'efficacité des images. Vous dites qu'il manque une image de la biodiversité pour encourager à la protection de la nature. Vous avez tous lié l'image à l'émotion et vous avez aussi évoqué la question du texte accompagnant l'image.

L'image doit-elle absolument se substituer à un texte argumentatif pour pouvoir inciter à la protection ? Faut-il absolument une image pour motiver les personnes à agir pour le climat ou la biodiversité ? Comme vous l'avez évoqué, Raphaële, ces questions sont liées à l'articulation entre raison et émotion, entre un acte raisonné inscrit dans la durée et une émotion durable ou non. C'est une autre question : l'émotion provoquée par une image peut-elle être durable et motiver durablement une action ou reste-t-elle superficielle ? Par exemple, on peut trouver les abeilles très jolies et le lendemain soutenir le glyphosate et les néonicotinoïdes. Comment raison et émotion s'articulent-elles dans le temps ?

Raphaële Bertho

Je pense que la question sur la biodiversité est moins celle de l'image en elle-même que de son incarnation par un élément. Cela nous amène à une autre question. Selon moi, l'émotion n'est pas l'antithèse de l'action et de l'engagement. De même, la dimension réflexive

n'est pas synonyme d'engagement. Ce n'est pas parce que vous entendez bien le discours porté par une image que vous allez forcément réagir.

Je pense que l'engagement est plutôt question de proximité. L'incarnation nous permet de ressentir cette proximité. Le discours sur les abeilles construit une sensation de proximité, car il s'agit d'éléments quotidiens, ordinaires, de notre miel et de nos fleurs. Ce discours a été travaillé de façon à le rendre plus proche de nous. D'autres espèces par contre ne nous semblent pas proches. Plus qu'une question d'image, c'est une question d'incarnation qui permet de sentir dans une proximité émotionnelle. Nous sommes plus à même de nous engager pour ce qui nous touche, littéralement ou métaphoriquement.

Je reviens sur la notion de discours. Quand je parle de discours, je ne parle pas nécessairement de texte. Le discours peut aussi être porté par le support et la manière dont l'image est placée sur le support. Je prends l'exemple d'une image de photographie de presse parce qu'un grand travail d'historicité de l'image a été fait dans ce domaine : le milicien de Capa. Dans sa première édition dans *Regard*, l'image est une vignette en haut à gauche, parmi tant d'autres. Puis elle est extraite et, un an plus tard, elle fait la couverture de *Life*. Le discours est alors modifié ne serait-ce que par le positionnement de l'image et ses modalités. Le discours n'est donc pas seulement un texte argumentatif ou une légende. C'est tout un ensemble qui porte la compréhension

préalable. Dans une exposition, le discours est porté tant par le texte que par la scénographie. Il faut donc délier la question du discours d'avec le texte.

Sebastian Grevsmühl

J'aimerais rebondir sur vos propos. L'incarnation est en effet très importante parce que chaque problème environnemental doit à un moment ou à un autre se rencontrer dans la vie quotidienne, à une échelle humaine. Les premiers mouvements écologistes vraiment importants ont été inspirés en réaction à des problèmes dus à l'industrialisation, des problèmes rencontrés directement dans leur environnement.

Nous passons maintenant à des problèmes globaux et ces problèmes sont bien incarnés dans la notion d'« environnement global ». Cette notion est caractérisée par une profonde tension entre d'un côté l'environnement qui fait référence à ce qui nous entoure, le paysage dans lequel nous vivons, et, de l'autre côté, le « global », terme qui renvoie au globe et c'est-à-dire un artefact, un objet construit, sur lequel nous pouvons agir de l'extérieur. La gouvernance aujourd'hui essaie d'agir de l'extérieur sur cet objet qu'est le globe, la planète Terre, mais nous avons perdu alors de vue l'environnement. Or cette vision de l'intérieur est indispensable.

Prenons l'exemple du trou de la couche d'ozone. En 1985, des chercheurs britanniques l'ont découvert en Antarctique. Ils ont fait de la recherche fondamentale comme il n'est plus possible d'en faire aujourd'hui parce qu'elle n'est plus

financée. Ils ont observé depuis 1957 – soit l'Année géophysique internationale – de façon systématique et continue l'ozone stratosphérique au-dessus de leur base antarctique à Halley Bay. Pendant presque 20 ans, ils n'ont pas publié un papier sur leurs recherches, mais ils continuaient, car ils étaient toujours financés. Un jour, au début des années 80, ils ont compris qu'il y avait vraiment un problème : l'ozone stratosphérique était en train de diminuer. Ils ont alors lancé l'alerte et leur papier publié en 1985 dans *Nature*, annonçant la destruction de l'ozone stratosphérique, a été un véritable choc. Or cette observation était d'abord locale, à Halley Bay en Antarctique. La NASA a transformé ce problème en problème environnemental global en publiant des cartes et des animations montrant la destruction de l'ozone à l'échelle de tout l'hémisphère sud. Ils ont montré que le problème n'était pas qu'au-dessus de l'Antarctique, mais au-dessus de tout le continent. C'est cela qui a fait bouger les politiques. La convention de Vienne de 1985 n'était pas encore un protocole environnemental, mais le protocole de Montréal de 1987 interdisait de manière efficace la production des CFC (chlorofluorocarbures). Il a été signé par la suite par tous les pays, le transformant en un vrai protocole universel, le seul à vrai dire, de protection environnementale globale.

Nous essayons de reproduire cette action aujourd'hui dans le cadre de la gouvernance du changement climatique et autour de la question de l'anthropocène, mais nous n'y arrivons pas

pour différentes raisons. Ce n'est pas parce que nous n'avons pas d'images sur le changement climatique ou la biodiversité. Nous connaissons les limites terrestres, plusieurs indicateurs nous disent que nous avons déjà dépassé les limites concernant la biodiversité, le cycle du nitrate et de phosphore, etc. Nous avons également la courbe de Keeling qui montre l'évolution du taux de CO₂ dans l'atmosphère, qui ne cesse de monter. Nous savons que l'atmosphère est toujours plus chargée de CO₂. Or ces représentations ne font pas bouger les politiques.

Allain Bougrain-Dubourg

Si, la COP 21 est un succès admirable !

Sebastian Grevsmühl

Je n'en suis pas si sûr. Je ne pense pas que ce sont les images qui résoudront le problème en tout cas.



Gypaète barbu (*Gypaetus barbatus*)
© Richard Bartz - commons.wikimedia

Allain Bougrain-Dubourg

Tout à l'heure, j'essayais de souligner qu'il y avait une prise de conscience sur la question climatique. Je crois qu'elle est incontestable. Toute la planète a compris, même les Chinois, même les Indiens, à part, outre-Atlantique, un gros avec une mèche blonde. Chacun réagit à sa mesure et nous pouvons en discuter. En tout cas, la COP 21 a été un déclenchement indiscutable. Maintenant, il faut voir combien de milliards de dollars par an seront dégagés pour aider les pays les plus fragilisés par le changement climatique. C'est un autre débat qui devrait s'affirmer en 2020.

Concernant la biodiversité, nous n'avons toujours pas compris. 15 000 scientifiques nous ont alertés l'année dernière, mais l'effet d'annonce est retombé.

Vous le dites bien, c'est la proximité qui nous rapproche de nos responsabilités. Il est certain qu'une pollution de la Loire ici à Blois vous intéressera plus que le contournement de Strasbourg en train d'être réalisé en Alsace. C'est évident. L'abeille nous est proche, mais qui sait à quoi ressemble le gypaète barbu ? Je continue de penser qu'il y a de l'espoir pour le climat, même si c'est une course contre la montre - plus 1,5 °C d'ici 2030 -, mais j'ai l'impression que la situation est malheureusement différente pour la biodiversité.

Au-delà de la distance, je vois que la société bouge. La société frémit. La société se responsabilise. Je circule beaucoup et de nombreuses personnes me demandent : « que puis-je faire à

mon niveau ? » Cette question revient sans arrêt. En général, je leur réponds que le vote est une première solution. Mais les promesses ne sont pas toujours tenues et les politiques sont élus pour cinq ans.

Nous avons aussi la capacité de consommer autrement. Notre rapport à l'animal et à sa souffrance me semble révélateur et d'actualité. Selon un récent sondage IFOP, 7 Français sur 10 demandent aux élus d'agir pour diminuer la souffrance animale suite aux images de L214. Or la loi Agriculture et Alimentation vient d'être bouclée. Son article 13 a fait l'objet d'une série d'amendements sur le bien-être animal (des caméras dans les abattoirs, des mesures contre le broyage des poussins ou la castration sans anesthésie des porcs, etc.). Tous ces amendements ont été rejetés par les députés. Aucun n'est passé. C'est sur-réaliste ! Pire encore, dans *Le Journal du Dimanche* il y a quinze jours, 85 députés dont des amis comme Barbara Pompili et Loïc Dombreval, président du groupe animaux à l'Assemblée Nationale, ont eu le culot d'écrire une tribune pour expliquer aux citoyens que la politique se faisait pas à pas et qu'ils avaient déjà obtenu plusieurs choses dans cette loi. En fait, aucun de ces amendements n'a été voté en raison du poids des lobbys.

Dans la réalité, les consommateurs décident de ne plus être complices des œufs numéro 3, issus de poules élevées en batterie. Par conséquent, les grands distributeurs comme Carrefour retirent ces œufs de leurs rayons. La société est en avance sur les politiques, ce qui

est extraordinaire et m'interroge pour l'avenir.

L'assistance applaudit
Allain Bougrain-Dubourg.

Charles-François Mathis

Vous évoquez les lobbys et la nécessité d'une nature de proximité. Je voudrais donc vous interroger sur deux choses.

Premièrement, par quelle image peut-on incarner cette nature de proximité, cette nature du quotidien ? Une image fixe, un film, un documentaire ou même des images virtuelles sur les réseaux sociaux ? Aussi, la technologie change-t-elle la représentation de la nature de proximité ? Peut-être ne pourrez-vous pas répondre à cette question.

Deuxièmement, une question sur les producteurs d'images. Nous parlions jusqu'ici des images comme si elles existaient et venaient de nulle part. Pourtant des personnes les commandent, les prennent, les encadrent, parfois au sens propre. Elles décident de la façon dont ces images vont exister et être diffusées. Certains acteurs incitent-ils à une production d'images de proximité qui poussent à agir ? M. Allain Bougrain-Dubourg, vous parliez au début de cette intervention de la censure qui vous était imposée dans les documentaires animaliers, vous obligeant à montrer une nature gentille, sans prédateur. Que pouvez-vous dire du rôle des producteurs d'images dans le rapport à la nature et son évolution ?

Allain Bougrain-Dubourg

Je n'ai pas de réponse particulière à

la première question. S'il existait une image qui illustre au mieux la préoccupation de la nature ou de la biodiversité, nous l'aurions immédiatement projetée derrière nous. Or nous ne l'avons pas trouvée. Aujourd'hui nous vivons avec les réseaux sociaux et même l'humour peut secouer les consciences. L'image n'est donc pas forcément violente ou émouvante. À propos des acteurs de l'image, je pense de suite à Cousteau et *Le monde du silence* (1956), le premier documentaire primé au festival de Cannes. Mais il n'a pas ouvert la voie à d'autres films documentaires sur la nature ou la biodiversité. Il a fallu quelques décennies avant que Jacques Perrin prenne le relais. Il a eu un courage formidable en pariant sur le grand écran. Il est sorti du simple documentaire télévisé, notamment quand il a produit le film sur les insectes *Microcosmos* (1996) puis tous les autres qui ont connu un grand succès.

Il existe deux manières de servir la nature : montrer sa beauté comme le fait Yann Arthus-Bertrand – il nous a montré des images admirables de la planète pour nous dire combien elle était belle – et montrer le déclin, la violence, la misère à travers des images-chocs qui secouent nos consciences comme celles de *L 124*. Le beau peut être utile. Victor Hugo disait « le beau est plus utile que l'utile » et je le crois vraiment.

Charles-François Mathis

Je voudrais réagir à ce que vous avez dit. Vous avez dit tout à l'heure qu'il fallait sortir d'une représentation de l'animal en tant qu'espèce et passer à une

représentation de l'individu. Vous évoquez *Microcosmos* qui pose un regard extrêmement précis sur une nature de proximité. Les fourmis sortent de l'espèce et acquièrent une individualité, au risque de l'anthropomorphisme. C'est là toujours le danger, mais ne faut-il pas passer à l'individualisation des êtres, quels qu'ils soient, pour pouvoir inciter à leur protection ?

Allain Bougrain-Dubourg

Je dis cela parce que la science nous l'enseigne. Plus la connaissance éthologique avance et change notre regard sur l'animal, plus se comble le fossé que nous avons creusé pour distinguer l'homme, placé sur un piédestal, de l'animal, qui lui est soumis. Nous pensions que les animaux ne faisaient l'amour que pour se reproduire. C'est faux, regardez les dauphins ou les bonobos. Nous pensions que l'outil avait été inventé par l'homme et nous voyons maintenant que des animaux en fabriquent. En avançant dans l'observation du monde animal – l'éthologie est assez récente, depuis un demi-siècle – et d'un seul coup nous nous rendons compte que les animaux ne nous sont pas si étrangers. Cela nous amène à changer notre perception à leur égard.

C'est actuellement la fête de la science. Qu'en est-il de l'expérimentation animale ? La Commission européenne nous donne une direction passionnante. Elle dit que l'objectif est à terme de se passer de l'animal. Elle ne dit pas que cela sera fait de suite, mais l'objectif est là. Nous devons tout mettre en œuvre pour l'atteindre. C'est intéressant. Les animaux

sensibles ont été identifiés, les derniers étant les céphalopodes. La pieuvre est sensible. Elle a trois cœurs. Elle s'ajoute donc aux autres catégories comme les mammifères, les oiseaux et les reptiles. Les poissons sont eux aussi sensibles. D'ailleurs, la mouche du vinaigre, l'animal le plus employé dans l'expérimentation, a de grandes capacités de mémorisation et bien d'autres singularités. La lucidité que nous devons avoir à l'égard du monde animal donne le vertige. Nous ne sommes plus les dominants de la planète.

Sebastian Grevsmühl

Sur la première question, je peux prendre un bon exemple : le forage Deep Water Horizon. Il s'agit d'un accident pétrolier très grave, voire le plus grave à ma connaissance, survenu en 2010. Il y avait alors trois façons de montrer le problème. Premièrement, il y avait les images de la NASA, se servant du registre du sublime en montrant l'impact du pétrole qui se diffusait à la surface de la mer. C'étaient des images colorées, multispectrales, prises avec différents capteurs. Deuxièmement, nous voyions aussi l'impact du pétrole sur les côtes et sur les oiseaux, comme nous le voyons souvent dans les médias, parce que cela marche bien. Mais nous ne voyions pas tous les oiseaux car certains n'arrivaient pas jusqu'à la station de nettoyage et mourraient entre-temps. Enfin, il y avait aussi un troisième mode de montrer le problème. Habituellement, nous ne voyons pas ce qui se passe sous l'eau. Or cette fois, une caméra filmait sous l'eau et il a fallu militer pour que BP rende ces images publiques. Nous pou-

vions voir combien de barils se déversaient chaque seconde dans la mer. Une violence lente et continue. Cette caméra a changé beaucoup de choses, notamment pour les sciences océanographiques. Elle a changé notre compréhension de la façon dont le pétrole se verse dans la mer et se distribue. Les scientifiques ont notamment compris que tout ne remonte pas à la surface.

La question de ce que l'on voit et ce que l'on ne voit pas est essentielle parce que malgré tous les moyens à disposition pour montrer le problème, il disparaît toujours des médias une fois que nous n'avons plus d'images. C'est évident. La stratégie de BP était donc de mettre un produit hyper toxique dans le pétrole à la surface de la mer pour le faire descendre. Ainsi, il allait disparaître des écrans. Mais la caméra embarquée prouvait que c'était clairement insuffisant, puisque tout le pétrole ne monte pas à la surface. Mais cette perspective ne suffisait cependant pas pour montrer toute l'étendue du problème. Pareil pour les oiseaux : on voit uniquement les oiseaux qui arrivent aux stations de nettoyage, mais on ne voit pas tous ceux qui n'y arrivent pas, mais on ne voit non plus tous ceux qui vont mourir rapidement après, même après nettoyage.

La question de la visibilité et de l'invisibilité est donc absolument essentielle et fondamentale. D'ailleurs, toute l'histoire des sciences pourrait être écrite uniquement autour de cette question : comment rendre l'invisible visible - et quelles invisibilités sont produites par les visualisations ?

Raphaële Bertho

La question de la proximité dont je parlais est à la fois symbolique et émotionnelle. C'est l'effet que fait la petite fille du Vietnam. Cette petite fille représente tous les petits enfants. Il y a donc une proximité émotionnelle. Elle restera au Vietnam, mais le fait qu'elle soit une petite fille nous touche, tout comme le petit Aylan sur une plage européenne. Ces incarnations nous renvoient à nous-mêmes.

Pouvez-vous revenir sur les premières images du diaporama, celle de Samuel Bollendorff ?

Les photographies sont projetées.

La question de la proximité dont je parlais est à la fois symbolique et émotionnelle. C'est l'effet que fait la petite fille du Vietnam. Cette petite fille représente tous les petits enfants. Il y a donc une proximité émotionnelle. Elle restera au Vietnam, mais le fait qu'elle soit une petite fille nous touche, tout comme le petit Aylan sur une plage européenne. Ces incarnations nous renvoient à nous-mêmes.

Je voudrais revenir rapidement sur les deux termes évoqués, la beauté et l'invisibilité. Concernant la beauté, voici une autre image de Samuel Bollendorff, aussi issue de la série *Contaminations*. Il s'agit du lac de l'Alberta au Canada qui est très pollué. Tous les poissons sont immangeables et les communautés alentours ne peuvent plus pêcher. Pourtant, ce lac est beau. Je citerai Bernard Lassus qui avait bien noté qu'un lieu pollué peut

former un beau paysage et qu'à l'inverse, un lieu non pollué n'est pas nécessairement beau. En fait, cela soulève le problème entre le critère de valorisation d'une image, qui demande ordonnancement et équilibre esthétique, et la reconnaissance d'un état de crise qui quant à lui suggère la représentation d'un déséquilibre, d'une cicatrice. Il y a là une tension. Pour être acceptée, reçue, diffusée, médiatisée, l'image doit prendre des atours qui parfois vont à l'encontre du propos.

Le travail de Samuel Bollendorff est très intéressant, car il se demande aussi comment faire parler l'invisible. Sur cette autre image, il essaie de photographier le continent de plastique. La photographie représente un filtre de l'expédition Tara. En fait, ce ne sont que des micro-particules de plastique dans l'océan. L'océan photographié de loin reste bleu, magnifique, rien n'est visible. Pour dépasser l'invisibilité première de ces résidus plastiques, Bollendorff photographie ce que le filtre de l'expédition a ramassé dans l'océan. Il essaie de déplacer sa pratique pour résoudre ces questions d'invisibilité et de beauté, ce qui est très intéressant. Ces deux questions sont en fait les deux points d'achoppement de la représentation d'une crise.

Charles-François Mathis

Je laisse le mot de la fin à Allain Bougrain-Dubourg.

Allain Bougrain-Dubourg

J'ouvre une petite parenthèse. Notre

cher Président de la République, parmi les cadeaux faits aux chasseurs, a jugé bon de réhabiliter les chasses présidentielles, fermées par Jacques Chirac. Ça, c'est du modernisme ! Chacun appréciera.

Je voudrais simplement vous dire la chose suivante. La première chasse présidentielle se déroulera à Chambord. Nos amis italiens seront invités pour l'occasion et un hommage sera rendu à Léonard de Vinci. Ainsi, la première chasse présidentielle sera réalisée en hommage à Léonard de Vinci qui est mort cinq siècles plus tôt. Or de Vinci était végétarien. C'était un ami des animaux comme il en existe peu. On lui prête des propos du style : « Ce qui est considéré comme un assassinat à l'égard de l'homme aujourd'hui le deviendra demain à l'égard de l'animal. » Je trouve que les conseillers du Président sont mal venus de ne pas observer le décalage entre un hommage rendu à Léonard de Vinci lors d'une chasse présidentielle et la réalité de cet homme. Si vous pouvez faire passer le message, ce sera utile. Chacun voulant agir, c'est l'occasion de le faire.

*L'assistance applaudit vivement
Allain Bougrain-Dubourg.*

Oiseau mazouté suite à un épisode de pollution
© datsko - stock.adobe.com





Charles-François Mathis

Il nous reste une vingtaine de minutes pour les questions de la salle.

Un intervenant

Bonjour et merci de nous avoir présenté de nombreuses images sur notre représentation à venir de l'environnement.

Aujourd'hui, nous sommes à un moment de prise de conscience. Nous sommes en train de construire de nouvelles représentations. Jusqu'à maintenant, pour ma part, j'ai l'impression d'avoir grandi avec des représentations issues de l'« ancien monde ». La société de consommation nous encourageait à avoir une autonomie et une consommation individuelles. Bien souvent, je me dis qu'il faut faire le deuil de cet « ancien monde » pour passer au « nouveau monde » et avoir un avenir durable.

Je voudrais savoir si le travail de représentation par l'image ne pourrait pas nous aider, nous citoyens, à faire le deuil de cet « ancien monde ».

Charles-François Mathis

C'est une question philosophique. L'un d'entre vous se sent-il prêt à y répondre ?

Allain Bougrain-Dubourg

Honnêtement, je ne crois pas qu'il faille faire le deuil de l'« ancien monde ». La société est en évolution, mais nous avons des racines. Par exemple, la République

française a une devise : « Liberté, Égalité, Fraternité ». Ce sont des racines extraordinaires qu'il faut à mon avis préserver. Il y aussi des éléments d'une violence terrible dans l'« ancien monde » que l'on espère ne plus retrouver. Nous pouvons ajouter que l'Europe n'a plus connu de guerre depuis un moment, ce qui est peut-être l'une des raisons positives de cette construction de nations. Je ne sais pas s'il faut effacer le passé. Je crois que nous sommes plutôt tirés vers l'avant. Peut-être ai-je mal compris votre question.

Un intervenant

Je voulais dire qu'il faut renoncer à une certaine qualité de vie. J'ai entendu récemment que pour avoir un monde durable, il faudrait que chaque personne en Occident vive comme un Indien du tiers-monde. Cette idée est terrible.

Allain Bougrain-Dubourg

Le problème est le même avec l'eau. Un Africain qui a la chance d'avoir de l'eau utilise 50 litres par jour et par personne. Un Français en consomme 150 litres et un Américain en consomme 300 litres. Évidemment, nous ne pouvons pas tous vivre comme des Américains. Faut-il pour autant vivre comme un Africain ? Je ne sais pas. Bien sûr, il faut faire des sacrifices. Il faut renoncer à de nombreuses facilités comme la nourriture à tout-va. Toute la question est de parvenir à montrer un horizon de bonheur, l'équilibre qui nous attend, pour nous enthousiasmer et nous engager à aller de l'avant et estomper ce qui peut paraître un sacrifice. C'est une grave question. Des chemins vont se des-

siner, s'ouvrir devant nous, du moins je l'espère. Les réseaux sociaux, relativement modernes, peuvent créer le pire et le meilleur. Nous, les naturalistes de la SNPN et de la LPO, manquons franchement d'arguments pour convaincre que ce sera mieux demain. Nous sommes plus dans un esprit de sacrifice actuellement que dans l'optique d'un bonheur à atteindre de l'autre côté de la rive.

Raphaële Bertho

Je sors de mon rôle d'experte pour vous donner une réponse très personnelle. Je trouve qu'aujourd'hui, le champ de la création qui représente le mieux ces questions est la science-fiction. C'est un espace de création très intéressant qui nous propose des possibles. Nous savons qu'il faut faire une bascule, et ces propositions littéraires, dessinées, cinématographiques, photographiques nous permettent d'envisager d'autres récits. Je vous incite donc à aller vers ce champ de la création. Des auteurs contemporains et français comme Alain Damasio ont écrit sur ces questions et permettent de se projeter.

Charles-François Mathis

En complément, un ouvrage très intéressant vient de paraître aux éditions Champ Vallon : *Hors des décombres du monde*, de Yannick Rumpala. Il traite des liens entre écologie, science-fiction et éthique du futur.

Une intervenante

J'ai été ravie d'entendre Monsieur Bougrain-Dubourg dire que les personnes ici sont conscientes des efforts à faire. Je suis tout de même un peu moins

optimiste que vous, même si j'y crois un peu aussi. Je vois à l'échelle d'une ville comme la nôtre qu'un grand nombre d'enfants vont en voiture à leur école de proximité, dans leur quartier. Leurs parents disent que c'est indispensable parce que le trajet à pied est dangereux ou parce que l'école est sur le chemin du travail. Le changement de ces tout petits comportements est le plus difficile à obtenir. Pourtant, nous savons que les enfants se dépensent trop peu. En comparaison, nos parents et grands-parents faisaient des kilomètres à pied pour aller à l'école. Aujourd'hui, les enfants sont à 500 mètres de leur école et ils y vont par un moyen de transport polluant.

Les personnes présentes ici sont conscientes, mais il reste tous ceux qui ne s'intéressent absolument pas à l'avenir de la planète et ne voient pas plus loin que le bout de leur nez. Je pense aussi à la politique *zéro phyto* en ville. Énormément de personnes se plaignent des herbes folles sur les trottoirs et voudraient que le béton soit bien propre. Or les villes sont de plus en plus artificialisées, avec de moins en moins d'espaces naturels. Nous essayons seulement de diversifier la flore.

Allain Bougrain-Dubourg

Vous faites un constat tristement authentique. Il est vrai qu'il est très difficile de secouer, de responsabiliser tous les citoyens. Je crois que l'un des leviers n'est pas la protection de la nature, mais la santé. Nous sommes de plus en plus affectés par des pollutions multiples et elles ont un effet sur notre bien-être.

Des signaux de temps à autre nous donnent un peu d'espoir. Je pense au tri sélectif. Il y a une dizaine d'années, les citoyens trouvaient cela contraignant, impossible et maintenant, le tri est rentré dans la norme.

Concernant les produits chimiques dans les villes, je ne suis pas tout à fait de votre avis. À Paris, il y a eu le même problème - j'en parlais avec les services de la Ville de Paris. Au début ils ont reçu énormément de retours selon lesquels la ville était sale. Maintenant, les habitants s'approprient les carrés autour des arbres. Ils y plantent des fleurs et c'est un signe de santé, contrairement à la ville aseptisée d'avant. Je pense donc que les choses bougent un peu, mais nous sommes dans l'urgence et ce n'est pas évident de changer.

Une intervenante

Je voudrais revenir sur la question de la proximité et de l'incarnation. Je pense aux résistances. Nous voyons de plus en plus de résistances à l'œuvre, qui se médiatisent par des images, à l'exemple de Notre-Dame-des-Landes. Elles permettent de montrer que l'enjeu n'est pas local, mais national, voire international. Tous les grands projets inutiles sont maintenant médiatisés par le bas. Ce n'est pas nouveau. Je pense à une documentariste japonaise qui avait fait le siège des territoires où allait être construit le futur aéroport Narita à Tokyo, dans les années 70. Cela a été un vrai bain de sang, avec dix morts ! Toutefois, ce n'est pas toujours un tel drame. Je trouve en tout cas que cette prise de conscience de l'environnement se manifeste

par des résistances humaines. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Ces médiations peuvent-elles aider, même si elles demandent beaucoup d'engagement ?

Raphaële Bertho

Je pense effectivement que l'incarnation peut passer par des résistances. Il faut encore trouver le lien avec l'émotion, la puissance de l'émotion. Les historiens ont déjà travaillé sur cette question au sujet par exemple de l'incarnation des guerres. Les femmes et les enfants étaient l'incarnation des êtres sans défense qui se retrouvaient pris dans le feu de la guerre. Pour l'environnement, il nous faut trouver les éléments qui apparaissent de manière évidente sans défense et qui se retrouvent dans le feu des questions environnementales pour donner une impression de proximité sur laquelle les discours vont ensuite pouvoir se poser.

C'est intéressant aussi de voir que ces déplacements ne sont pas des ruptures comme nous aimerions le croire parfois. Ce sont des déplacements longs et lents où l'exceptionnel devient la norme, puis l'évidence. Déplacer les représentations est très long. Nous ne sommes toujours pas sortis de l'incarnation de la nature comme paysage pittoresque telle que marquée en France et en Europe au XIX^e siècle. Je pense au travail de représentation des autoroutes dans les années 90 pour le ministère de l'Équipement. L'ambition de Bernard Lassus et de ses associés était de créer un paysage de l'autoroute. Finalement, ils ont fait un paysage pittoresque avec une autoroute au milieu. Ils se sont confrontés à

la puissance de ces éléments visuels et aux effets de reconnaissance. Il faut arriver à se décaler petit à petit. Nous verrons comment.

Allain Bougrain-Dubourg

Une chose me paraît intéressante dans l'évolution des mentalités. Dans les années 70 et 80, des associations de protection de la nature comme la SNPN ont commencé à se préoccuper de sauver la nature et elles se sont attachées aux espèces dites emblématiques. Il y avait la cigogne blanche dont il restait moins de dix couples en Alsace. Tandis que le castor et le faucon pèlerin disparaissaient. Nous nous sommes battus pour les sauver en pensant que le plus efficace serait de mettre la nature sous cloche. Seuls quelques initiés savaient où était le dernier nid de faucons pèlerins, où étaient les derniers castors. Aujourd'hui, trois ou quatre décennies plus tard, la culture s'est inversée. La nature est un patrimoine commun. Aujourd'hui, il y a plus de 2 000 couples de cigognes blanches, dont la moitié en Charente-Maritime. C'est une fierté locale à tel point que personne n'oserait y toucher. Les faucons pèlerins ont reconquis les villes, certains naissent à Paris. C'est un bonheur. C'est formidable de voir qu'ils sont devenus le patrimoine de tous. C'est la meilleure manière de protéger la nature que de laisser chacun s'en emparer, car il se sent responsable. De même, personne ne pourrait toucher à la Joconde ! Les mentalités ont beaucoup évolué de ce côté-là.

Une intervenante

Je voudrais aller un petit peu plus loin. Je n'ai pas entendu parler de récit. Pourtant, l'histoire qui nous est racontée crée l'émotion. « Il était une fois dans un pays merveilleux ». Voilà ce que l'on entend quand on est enfant. Vous dites justement que l'image nous ramène à notre histoire. Or la construction du message prend racine dans notre histoire. Le message qui nous est envoyé nous ramène à cette histoire. Un intervenant parlait de faire le deuil. C'est aussi une histoire de nostalgie. Nous sommes nostalgiques de la vie qu'ont vécue nos parents. Je crois vraiment que le côté sensible est dans l'histoire, tout comme ce qui fait sens et ce qui fait la tension avec la raison. Il y a un principe de réalité qui nous dit que ce que nous voyons défiler sous nos yeux n'est pas notre propre histoire, mais que nous devons la construire collectivement. Le bien commun est aussi un récit. Ce n'est pas ce qu'on nous disait il y a dix ans. Pourtant l'histoire qui nous est racontée aujourd'hui nous construit.

Raphaële Bertho

Je suis parfaitement d'accord avec vous. Le mot « récit » était sur mes notes et je l'ai substitué par « discours ». Ce que j'appelle « discours » est bien la construction d'un récit qui travaille l'image et la supporte. L'un ne se substitue pas à l'autre. L'un porte l'autre.

Charles-François Mathis

Après ces quelques échanges qui con-

cluent notre table ronde, il ne me reste plus qu'à remercier les intervenants pour leurs propos qui nous ont tous stimulés.★

Paroles de chercheur

Entretien avec Arnaud Passalacqua

réalisé par **Samuel Ripoll**

Les choix en matière de mobilités, tant en termes d'infrastructures que d'organisation modale, impactent nos sociétés sur plusieurs décennies. C'est donc naturellement que, à une époque marquée par les controverses autour des mobilités partagées ou de la piétonisation des voies sur berges à Paris, nous avons souhaité interroger Arnaud Passalacqua, ingénieur de formation et historien à l'université de Paris Diderot, pour comprendre en quoi l'histoire pouvait éclairer notre compréhension des politiques publiques d'aujourd'hui.



Arnaud Passalacqua © DR

Samuel Ripoll

Pourriez-vous nous raconter votre parcours, et notamment comment, à la suite de l'École polytechnique, vous entamez des recherches sur l'histoire des mobilités ?

Arnaud Passalacqua

J'étais bon en mathématiques et j'aimais cette matière. Je suis donc assez naturellement allé en classes préparatoires et c'est comme ça que je suis entré à l'X. Pourtant je ne m'étais jamais dit que je voulais être ingénieur. J'étais plutôt intéressé par les aspects théoriques, même si j'ai vite vu mes limites dans ce domaine. Je voulais plutôt faire de la recherche et, en sortant de l'X, j'ai hésité à me lancer dans une thèse de physique. J'ai discuté avec des physiciens et étrangement, j'ai commencé à craindre de travailler sur un sujet très éloigné du monde réel. Je voyais que quelque chose me manquait dans cette voie. Un basculement assez rapide a eu lieu. Je me suis dit que je voulais faire le contraire, c'est-à-dire une école d'application qui soit la plus proche possible de la réalité tangible et, finalement, plus éloignée des sciences dures. Pour ces raisons, j'ai choisi l'École des Ponts et son parcours d'urbanisme. Cette voie s'appelait « ville, environnement, transports ». Même s'il s'agissait encore d'une grande école d'ingénieurs, elle permettait de s'ouvrir aux sciences dites molles, comme la sociologie urbaine.

J'y ai donc acquis une dimension beaucoup plus transversale, interdisciplinaire, essentiellement sur les enjeux de la ville. La question des transports m'intéressait beaucoup, grâce à des cours d'excellente qualité. À l'époque, les enseignants comme Jean-Pierre Orfeuil, Francis Beausire et Gabriel Dupuy étaient de véritables pointures. Le déclic a vraiment eu lieu à l'occasion de mon stage long de fin d'étude. Je suis allé dans un salon d'entreprises pour rencontrer des compagnies publiques comme la SNCF ou la RATP. J'ai été rappelé très rapidement par la RATP qui m'a proposé un stage d'un an. J'ai immédiatement accepté car j'ai eu un très bon contact avec la personne qui était un architecte travaillant sur les questions d'espace public : Jacques-Joseph Brac de la Perrière. Par la suite, j'ai effectué ma thèse CIFRE avec lui comme tuteur en entreprise.

En 2003-2004, de nombreux projets de tramway étaient en cours en Île-de-France, dont le T3, le premier tramway parisien, ainsi que beaucoup d'autres en banlieue. Ces projets généraient beaucoup de questions sur le partage de l'espace public. Bertrand Delanoë venait de mettre en place ses couloirs de bus élargis. Ces changements paraissent désormais un peu datés, mais ils relevaient de l'enjeu du dessin de l'espace public et de son partage. Aujourd'hui, on retrouve cet enjeu concentré sur la question des voies sur berges, alors qu'à cette époque il était diffusé sur toutes les voies de tramway et sur tous les grands axes parcourus par des bus. Nous nous sommes demandé quelle était la part des uns et des autres, dans un contexte où les vélos prenaient une importance grandissante. L'enjeu était important et la RATP venait de commander une étude sur ce partage de l'espace public à David Mangin, l'architecte qui par la suite a conçu la rénovation

des Halles. Mon stage a consisté à faire vivre la suite de cette étude en animant une sorte de chambre de débats et de discussions entre les acteurs impliqués : les mairies d'arrondissement, les architectes des Bâtiments de France, différents intervenants du dessin de l'espace public parisien et la RATP. Il s'agissait d'observer les conflits d'usage, les conflits patrimoniaux, l'instrumentalisation politique de ces objets afin de voir comment nous redistribuions cet espace au profit des modes que nous appelions à l'époque « doux », aujourd'hui nous dirions « actifs ». Nous l'avons peut-être oublié avec Anne Hidalgo, mais l'arrivée de Bertrand Delanoë a correspondu avec l'affirmation d'un nouveau paradigme. Il y avait bien eu déjà quelques idées en gestation sous Jean Tibéri, mais, avec Delanoë, il s'agissait d'un nouveau paradigme où la ville allait changer ses modes de transport et son aménagement, son approche de l'espace public.

Ce n'était pas un stage classique pour un ingénieur. Ce contexte m'a permis de baigner dans un certain milieu. J'étais dans le département des projets où je côtoyais des architectes, des urbanistes, mais assez peu d'ingénieurs. Dans ce cadre, j'ai piloté une étude de sociologie sur les pratiques autour des couloirs de bus. Une analyse avait été menée sur ce que font les personnes, parce que de nombreuses pratiques nouvelles voyaient le jour sur ces couloirs élargis. Il faut bien garder à l'esprit qu'ils étaient très controversés à l'époque. Lors du premier été de son mandat, en 2001, Bertrand Delanoë fait installer un énorme couloir de bus dans la rue de Rivoli, beaucoup plus large que le bus, avec une volonté de prendre de la place à la voiture, avec des arguments axés sur la nécessité de faire de la place aux vélos. Cet endroit était le plus visible et le plus mar-

quant. La situation des voies sur berges est aujourd'hui assez similaire.

Il y avait également une dimension politique importante. Il était relativement rapide et peu onéreux de développer une voie de bus, alors qu'un projet de tramway prenait au moins 6 ans et ne se voyait donc pas immédiatement. L'élargissement des couloirs de bus était bien visible et a créé un grand débat sur la place de la voiture. La RATP était très favorable depuis longtemps aux couloirs de bus. Elle s'est donc saisie de cet objet et a essayé d'y faire adhérer les habitants, les vélos, les taxis pour créer un lobby du couloir de bus.

Face à ces enjeux très contemporains, comment en venez-vous à développer une analyse historique ? D'où venait cette sensibilité ?

Parallèlement à ma formation d'ingénieur, j'avais étudié l'histoire à Paris IV. Ma maîtrise portait sur l'histoire urbaine byzantine. J'avais donc déjà une sensibilité historique. En discutant avec mes collègues au siège de la RATP, j'ai appris qu'il existait une médiathèque contenant de nombreuses archives au sous-sol. Je suis donc allé les explorer. J'ai notamment navigué dans l'énorme fonds du réseau routier, avec des documents concernant les bus et les tramways. Celui-ci a été moins travaillé que le fonds du métro, parce que le métro focalise l'amour et l'intérêt des Parisiens. Cependant, le fonds du métro n'est pas si énorme, en raison notamment de déménagements malheureux, alors que le fonds des transports de surface est colossal. Mais il est plus difficile à saisir, parce qu'il comprend plus de lignes et que les informations sont éparpillées.

J'avais toujours été motivé par la recherche et, en discutant avec Jacques-Joseph Brac,

nous avons eu l'idée de proposer une thèse CIFRE, financée par la RATP et qui consisterait à historiciser les sujets sur lesquels j'avais travaillé en stage. Ma thèse consistait donc à interroger comment, à travers le développement du réseau de bus, s'était joué le partage de l'espace public parisien pour les mobilités sur le temps long. J'aurais bien aimé travailler ce sujet sur un temps qui serait allé jusqu'à l'époque Delanoë, mais mon directeur de thèse, André Gueslin, m'a conseillé de m'arrêter aux années 1970. Je crois qu'il avait raison, notamment pour des questions d'archives.



Circulation Porte d'Orléans, Paris, 1958 © Henri Salesses - Terra

Cette volonté de s'intéresser à l'espace public, aux usages, correspondait à l'époque à une approche relativement nouvelle de l'histoire des transports, alors plutôt centrée sur des analyses sectorielles et des travaux d'histoire économique et industrielle. L'ouvrage «De l'histoire des transports à l'histoire des mobilités» que vous citez régulièrement, évoque bien cette transition dans son titre même¹. Pourriez-vous nous décrire ce changement d'approche et la manière dont vous y participez ?

Un peu par hasard. J'ai réalisé ma thèse sur les transports et leur histoire à un moment où ce champ évoluait. À l'École des Ponts, j'avais rencontré Vincent Guigueno, un autre polytechnicien qui avait fait une thèse d'histoire. Il m'a conseillé de regarder à l'international car les champs scientifiques portant sur les transports évoluaient beaucoup. Il m'a emmené faire mes premiers colloques internationaux. Je lui dois beaucoup. De plus, en 2002, Mathieu Flonneau qui est un pur historien agrégé - ce qui n'est pas le cas de Vincent Guigueno ni de moi-même - soutient sa thèse sur l'histoire de l'automobile à Paris. Le livre qui en est issu paraît en 2005². Il s'agit d'un tournant historiographique français, car l'histoire consacrée aux automobiles était auparavant centrée sur les questions de production et de systèmes industriels. L'histoire industrielle est certes un sujet en tant que tel, mais il existait peu de travaux sur l'usage de l'automobile, sa place dans la ville. Je suis donc allé le rencontrer.

¹ Flonneau, Mathieu et Guigueno, Vincent (dir.). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

² Flonneau, Mathieu. *Paris et l'automobile: un siècle de passions*. Paris, Hachette Littératures, 2005.

Ces rencontres ont fait émerger un petit groupe français dans lequel j'ai été immédiatement intégré. Cela n'était que le reflet de l'émergence d'un mouvement international plus vaste, notamment porté par des collègues hollandais, anglais et américains qui présentaient une autre vision de l'histoire des transports. Lors du colloque fondateur de l'association T2M (Transport, Traffic and Mobility) à Eindhoven en 2003, un débat assez classique a eu lieu pour savoir s'il fallait jeter ou non ce que faisaient les personnes avant nous. L'idée pertinente était que l'histoire des transports telle qu'elle s'écrivait présentait plusieurs problèmes. Elle était en fait directement liée à la façon dont les sources et les archives avaient été constituées. Les sources ont principalement été constituées par secteurs : le chemin de fer, l'aviation, le maritime. De plus, les sources les mieux organisées sont celles des chemins de fer, parce que les compagnies ferroviaires sont de vieilles structures bien organisées qui ont réalisé de grands projets. Nous savons parfaitement quel train a roulé tel jour avec son nombre de places à bord. Nous connaissons l'histoire du personnel, l'histoire des cheminots, l'histoire des financements et, derrière ces sujets, l'histoire politique des chemins de fer, les tracés, les constructions des ponts, les ouvrages, etc. Cette histoire-là est connue. À ce sujet, les lecteurs peuvent se référer aux travaux de François Caron qui a rassemblé d'innombrables informations. En Angleterre et ailleurs, la situation est identique.

En revanche, tout ceci n'indiquait rien des personnes qui voyageaient à bord, de leur ressenti en voyageant, des approches sur le genre, des enjeux un peu moins glorieux d'accidents et de sécurité. Ces informations ne disent également rien des interactions entre secteurs,

entre modes de transports. Ce constat était en écho direct avec les enjeux de l'époque, qui d'ailleurs sont encore les nôtres aujourd'hui. À l'époque, nous savions déjà que la mobilité devait évoluer vers quelque chose de plus multimodal, en tout cas de plus souple. Elle devait s'orienter vers des modes moins entièrement centrés sur la voiture et probablement plus innovants et transversaux, une mobilité partagée que nous avons vue émerger depuis. L'histoire des transports, telle qu'elle s'écrivait, était une histoire très économique ou une histoire du personnel des cheminots très militante, une histoire très monomodale. L'idée de l'histoire des mobilités est de « démodaliser » l'histoire des transports et non pas de la démoder. Il ne s'agit pas de la jeter complètement, même si un certain nombre de personnes l'ont un peu fait.

Le champ des transports était un peu l'un des derniers champs à évoluer de cette façon, car cela se situait dans l'histoire technique, dans l'histoire industrielle. Depuis les années 1970, beaucoup de champs ont réalisé des *cultural turns*. Ce champ n'en avait pas vraiment fait, il était resté assez traditionnel. L'idée est que nous voulons observer les éléments de manière très différente : plutôt par le bas, par le voyageur, par la demande de transport plutôt que par l'offre. Il y avait aussi l'idée très forte de ne pas se limiter à des monographies locales, et de s'ouvrir à l'étude des circulations transnationales d'idées et d'acteurs sur les questions de mobilité. Ce tournant transnational est vraiment concomitant du passage de l'histoire des transports à l'histoire des mobilités. Gabriel Dupuy avait par exemple déjà étudié les circulations de modèles de trafic routier, et notamment leur importation en

France depuis les États-Unis³, mais nous disposions d'abord et avant tout de monographies très locales. Aujourd'hui les travaux de Franck Schipper sur l'approche des questions de transports au sein des organisations internationales, comme la Communauté économique européenne ou la Société des Nations, sont vraiment remarquables⁴. On constate que ces échelles ont été déterminantes dans la définition et la transformation de nos systèmes de mobilité.

De mon côté, j'étais parti au départ sur une histoire assez locale, plutôt plurimodale, même si au final le titre de ma thèse, suggéré par mon directeur, est « l'autobus et Paris ». En effet j'utilisais l'autobus pour comprendre le système des mobilités de surface. Je parlais beaucoup d'autobus, mais j'évoquais très fréquemment la voiture, le vélo et la marche. Je disposais d'un outil transversal pour comprendre les jeux de systèmes de transport, il s'agissait de l'espace public. C'est la notion-clé dont j'avais hérité de mon stage à la RATP. La notion d'espace public avait été assez fortement travaillée dans les années 1990, en particulier en sociologie urbaine. Cet aspect était important. L'espace public était mon entrée transversale pour parler de tous les modes. L'espace public n'est pas uniquement l'espace de voirie. Le terme peut être utilisé pour parler du métro, qui n'a rien à voir avec l'espace de la voirie. C'était mon angle d'attaque. Il aurait pu y en avoir d'autres, comme le genre ou l'énergie.

³ Dupuy Gabriel. *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*. Paris, Presses de Copedith, 1975.

⁴ Schipper Frank. *Driving Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008

Par ailleurs mon titre ne reflète pas vraiment le fait qu'une bonne partie de ma thèse se concentre sur le cas londonien. Dans les archives, je me suis rendu compte rapidement que Londres était très importante. Les transferts d'idées et de pratiques entre Paris et Londres sont fondamentaux pour comprendre l'évolution des transports dans les deux capitales.

Vous avez évoqué la question des sources, très structurée par l'existence d'entreprises sectorielles puissantes, qui ont contribué à façonner l'approche industrielle et monomodale des études historiques. Quelles sont-elles pour l'historien qui veut s'intéresser aux usages, aux dimensions culturelles des systèmes de transports ?

J'ai abordé le sujet notamment par l'étude de photos rendant compte de la configuration de la rue, de la voirie, car elles permettent d'aborder la place des uns et des autres dans les rues parisiennes. Les lettres de voyageurs sont un autre bel exemple de sources. Il n'existe pas de carton intitulé « lettres de voyageurs », alors qu'il existe un carton intitulé « histoire de la ligne 20 ». Si vous voulez travailler sur les lettres de voyageurs, ce que j'ai fait, ce ne sont que des informations que vous collectez au gré des cartons que vous ouvrez. J'en ai récupéré un certain nombre, mais elles étaient éparpillées. À partir de ce moment, vous pouvez bénéficier du ressenti des voyageurs, même s'il existe des biais. J'ai également consulté les cartons qui portaient sur la fraude. Il s'agissait d'autre part d'introduire une approche qui était la sociologie de Latour, de la traduction ou des techniques, que j'ai beaucoup utilisées autour de l'objet couloir de bus, comme objet « latourien », sous l'influence de Vincent Guigueno.

La mobilité urbaine est aujourd'hui un enjeu très politisé, qui fait régulièrement la une des quotidiens locaux et nationaux. On a pu le voir à Paris ces dernières années avec les conflits autour des voies sur berges, les crises du Vélib' et d'Autolib', mais aussi dans une ville comme Dunkerque avec la mise en place de la gratuité des transports. Cette dimension très politique est-elle récente ?

Il faut d'abord souligner que la mobilité est une question aujourd'hui très médiatisée. Par exemple, dans les journaux gratuits, nous remarquons toujours de très nombreux articles ou entrefilets sur les enjeux de transports. Ce constat n'est cependant pas nouveau. Dès les années 1920, la presse s'emparait des sujets de transports. Il s'agit d'un grand thème d'actualité, parce qu'il relève du quotidien des personnes. Le transport est un secteur technique qui a la particularité d'être très visible, comparé à d'autres réseaux comme l'eau et l'électricité notamment. La grande différence est l'implication des corps, de nous-mêmes, dans ces transports. Nous sommes coproducteurs des déplacements lorsque nous utilisons les systèmes de transport. Ainsi, le transport est un enjeu qui est immédiatement survalorisé, au-delà de son importance. Aujourd'hui la situation est politisée mais elle l'avait déjà été à d'autres époques, comme l'entre-deux-guerres ou les années 1970. Nous pouvons parfois avoir l'impression que Bertrand Delanoë ou Anne Hidalgo ne s'occupent que de transport, alors que le maire de Paris n'est finalement pas le principal acteur sur ces sujets. C'est plutôt le STIF (Syndicat des Transports d'Île de France), devenu aujourd'hui Île-de-France Mobilités.

Cette visibilité politique, dans le cas parisien, est liée à un enjeu de décentralisation. Nous

avons souvent oublié qu'historiquement les transports urbains viennent d'une initiative du monde du privé. Cela remonte à la première moitié du 19e siècle, lorsque les omnibus étaient gérés par des entreprises 100 % privées sur un marché libéralisé, en France comme en Angleterre. Progressivement, les pouvoirs publics, un peu réticents à intervenir, mais contraints de le faire par des développements anarchiques et une demande de plus en plus forte, se sont impliqués, notamment au moment des deux Guerres mondiales. En région parisienne, la Première a conduit à l'implication du Conseil général de la Seine, la Deuxième à celle de l'État. Ce mouvement trouve son pendant à Londres, où les transports publics sont nationalisés en 1948 et ce jusqu'à l'épisode thatchérien des années 1980.

À Paris, ce processus passe par le regroupement entre métro et bus sous une autorité unique, voulue par Vichy. Il s'agit d'une réaction antiparlementaire et anti-élus locaux, parce que dans l'entre-deux-guerres les transports de l'agglomération parisienne étaient chapeautés par le Conseil général de la Seine. C'est assez impressionnant, quand nous ouvrons les débats, et j'en ai ouvert beaucoup, de voir les conseillers généraux consacrer une durée très importante à parler de transports, de lignes de bus et de tramway. Cela peut donner parfois l'impression que beaucoup vont défendre leurs petites lignes locales dans leur coin, qu'il y a une forme de clientélisme. C'est en tout cas la perception des technocrates de Vichy, qui sont tous de bons ingénieurs des Ponts et des Mines, notamment Jean Berthelot, qui est le secrétaire d'État aux communications sous Vichy. Il est passé par les chemins de fer, par des projets très importants politiquement, très centralisés. Il veut en terminer avec les élus locaux qui se battent

pour leurs lignes de bus, si bien que l'État assujettit ce monde au métro au nom d'une rationalisation. Il profite du fait que pendant la guerre les bus sont réduits dans leur fonctionnement et, pour l'essentiel, limités à la banlieue, donc moins visibles.

À partir de ce moment, durant les Trente Glorieuses, ce sujet devient en quelque sorte apolitique, parce que ce sont des administrations qui s'occupent des transports : la RATP, le STP, etc. D'ailleurs, c'est un moment de relégation des transports publics, car il correspond à l'émergence et à la massification de la voiture. Le projet de RER peine à voir le jour. Le bus ne suscite plus d'intérêt, il est abandonné. Il est considéré comme un moyen de transport réservé aux personnes âgées et aux femmes, personne n'y porte plus aucune attention. On en parle parfois lorsqu'un accident intervient, mais cela reste rare.

Par la suite viennent les événements de 1968, le choc pétrolier de 1973, les problèmes de pollution automobile, les difficultés liées à l'accroissement de cette agglomération parisienne faisant que beaucoup de personnes vivent un enfer dans les embouteillages, quand d'autres ne bénéficient pas de services de transport à la hauteur de l'échelle nouvelle de l'agglomération. Le livre noir des transports parisiens est ainsi publié en 1970 par la Fédération des comités d'usagers des transports en commun de la région parisienne. On observe alors l'émergence de mouvements locaux de revendications fortes sur la question des transports. Cette repolitisation vient d'abord par le bas, par les groupements d'habitants, comme à Villejuif ou dans le XIIIe arrondissement. Elle entre en écho avec le mouvement de décentralisation qui se structure en province. À Paris, ce mouvement va mettre du

temps à trouver des relais politiques, d'abord avec la création du maire de Paris en 1977. En 1982, la Région s'impose comme collectivité à part entière et finit par prendre du poids dans le STIF, jusqu'à en prendre les rênes à partir de 2005. L'État se retire alors, selon la logique habituelle affirmant que l'État n'a plus d'argent et doit se montrer moins interventionniste. Ce moment ne représente néanmoins pas la fin complète de sa présence car la RATP, comme la SNCF, est un opérateur national. Néanmoins nous rentrons dans la période où les transports deviennent un fort enjeu local et très politique. Il est particulièrement politisé lorsque le STIF et la mairie de Paris ne sont pas du même bord, ce qui est le cas aujourd'hui entre Valérie Pécresse et Anne Hidalgo.

Avec mon collègue Maxime Huré, j'ai pu étudier une autre forme de politisation intéressant des questions de mobilités. Nous avons travaillé sur l'apparition des premiers vélos en libre-service à la Rochelle en 1976⁵. Il s'agissait d'une idée assez intéressante. À l'échelle d'une petite ville, le maire Michel Crépeau voulait changer la politique sur de nombreux aspects avec comme enjeu central l'environnement. Ces mesures concernaient le recyclage du papier, les maisons solaires et la mobilité. Il a essayé de faire basculer une partie des mobilités vers le vélo. Le centre-ville devenait plus accessible aux vélos, mais les habitants pouvaient se garer à l'entrée avec leurs voitures. Ce n'était pas le vélo contre la voiture, mais le vélo en complément de la voiture.

⁵ Huré, Maxime et Passalacqua, Arnaud. « Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 ? L'expérience des vélos en libre-service de La Rochelle et la transformation de l'action publique urbaine ». *Histoire urbaine*, 2015, n° 42, p. 123-142.

Aujourd'hui, nous observons le moment du transport gratuit. Il s'agit selon moi d'un moment de surpolitisation. Actuellement, ce sujet fait débat et il le fera de plus en plus. Est-ce vraiment une politique municipale ? La lecture des positions sur ce sujet n'est pas simple. Le monde du transport public, par exemple, n'y est généralement pas favorable. Certains opposants à l'automobile n'y sont pas particulièrement favorables non plus, au nom d'une concurrence faite à la marche ou au vélo. En outre, la situation des collectivités est financièrement de plus en plus tendue. Pourtant de nombreuses villes, parfois depuis longtemps, proposent des transports gratuits, sans que nous en parlions jusqu'à récemment, comme Compiègne, Colomiers ou Châteauroux. Aujourd'hui, avec Niort et Dunkerque qui sont de plus grosses villes, ce sujet est devenu important. Même Anne Hidalgo, un peu pour faire diversion à d'autres problèmes, a indiqué que cette possibilité serait étudiée pour Paris, mais les tarifs ne dépendent pas d'elle.

Vous avez également travaillé sur les relations entre genre et mobilité. Là aussi c'est une question encore d'actualité, la RATP développant par exemple régulièrement des campagnes de sensibilisation sur le harcèlement. Quelle est votre analyse de cet enjeu ?

Je n'étais pas particulièrement familier avec les enjeux de genre mais Paris VII est l'un des lieux des études de genre et de l'histoire du genre. Le poste de professeur qu'occupait André Gueslin était auparavant celui de Michelle Perrot, qui est clairement l'une des grandes pionnières de ce champ. Sollicité par Fabien Knittel, à Besançon, c'est donc assez naturellement que j'ai souhaité observer de nouveau les enjeux de transports à l'aune du

genre, qui sont en réalité très forts. Chaque année, je fais réagir mes étudiants en leur montrant que les impériales d'omnibus étaient interdites aux femmes pour des raisons de pudeur, parce qu'on voyait leurs chevilles lorsqu'elles montaient, mais également pour des raisons pratiques, car avec leurs vêtements il leur était difficile de monter l'escalier. Ce constat est extrêmement discriminant, parce qu'elles avaient moins de place à bord et qu'elles payaient plus cher, la place étant moins chère en haut. J'ai ainsi pris conscience qu'en travaillant sur le bus j'avais travaillé sur un mode qui était essentiellement féminin. Grosso modo, les espaces masculins ont aujourd'hui disparu. L'espace masculin était d'abord l'impériale, et l'intérieur était celui des femmes. Les hommes avaient le droit d'y aller, mais ils préféraient aller en haut. L'impériale a disparu dans les années 1910. Mais Paris avait conçu une sorte de résidu de l'impériale qui était la plate-forme arrière. Quand nous observons les photos, la situation est très claire : ce sont les hommes qui sont à l'arrière, ils lisent le journal et ils fument, et les femmes sont assises à l'intérieur. Puis cette plate-forme a disparu en 1971. Ainsi, les espaces masculins ont disparu au profit de l'espace féminin, c'est-à-dire un espace confiné et/ou à proximité du chauffeur.

Des études de la RATP des années 1970 observent où s'assoient les personnes. Les femmes ne s'assoient pas aux mêmes endroits que les hommes. Les hommes s'assoient à l'arrière, au fond du bus. Les femmes s'assoient entre le chauffeur et la porte de sortie du milieu. Par ailleurs, le mode bus a été délaissé au fur et à mesure par la société qui choisissait l'automobile. Les hommes ont été les premiers à s'en emparer. Le bus est devenu un mode de transport pour les femmes, de



Station d'autocar Porte d'Orléans, Paris, 1958 © Henri Salesse - Terra

femmes avec enfants et de femmes retraitées. Encore aujourd'hui, il s'agit d'un mode sur-utilisé par les femmes. Au contraire, le métro est le mode de la masculinité, le mode de la masse et d'une certaine violence. Nous n'entendons pas dans les bus les annonces concernant la prévention des agressions et du harcèlement. Normalement, à bord du bus, nous rencontrons une autre forme de sociabilité, les regards sont tout autres, la parole peut plus facilement s'exprimer, alors qu'à bord du métro les personnes sont individualisées et ne se regardent pas. La situation est complètement différente.

Arrêtons-nous un instant sur les cas de Londres et Paris. Peut-on identifier historiquement l'émergence de deux modèles distincts de transports publics urbains ?

Il me semble que oui, mais beaucoup d'éléments se jouent avant l'émergence des transports, c'est-à-dire au moment où les configurations urbaines de Londres et de Paris commencent à diverger. Lorsque Londres abat ses murailles, dès le XVI^e ou XVII^e siècle, elle entame un fort mouvement d'extension, alors que Paris fait un choix contraire en se construisant à nouveau des murailles en 1840, au moment où la plupart des villes occidentales, à l'image de Vienne ou Barcelone, les suppriment. Jusqu'en 1920, date de la démolition des fortifications parisiennes, on observe donc une focalisation exclusivement tournée vers l'intra-muros et une différenciation urbaine extrêmement forte entre Paris et sa banlieue. Alors qu'à Londres nous constatons une homogénéité plus forte du bâti et de la densité. Ainsi, cette différence a été lourde de conséquences pour les transports. Le métro a été conçu à Paris comme un système intra-muros, alors qu'à Londres il est devenu très vite ce qui pour nous correspond à une forme presque plus proche du RER, voire du train de banlieue. Nous constatons donc bien deux modèles différents. Le plus vertueux n'est pas le modèle parisien qui présente en réalité de fortes hétérogénéités. Les études internationales annoncent toujours que Paris dispose d'une densité exemplaire, propice au métro et aux modes actifs, mais il s'agit en fait de Paris intra-muros, ce qui ne représente que 2 millions de personnes sur 12 millions dans l'aire urbaine.

La densité plus homogène de Londres a aussi eu pour conséquence de créer un métro plus

lâche, qui allait certes plus loin, mais avec une interstation d'un kilomètre environ, alors qu'à Paris, comme nous avons tout centré sur l'intra-muros, l'interstation est réduite à 500 mètres. Ce constat signifie que lorsque vous sortez d'une station à Londres, vous avez une surface quatre fois plus grande à parcourir qu'à Paris. Et donc de fait, le réseau de bus devient pertinent. À Paris, la desserte ultra-fine du métro a laissé aux bus une place marginale, surtout depuis qu'ils ont été inféodés au métro en 1942.

Ceci étant dit, j'ai été frappé par le fait que, en dépit de ces différences morphologiques, Paris et Londres se comparent systématiquement et exclusivement l'une à l'autre, sans jamais regarder d'autres capitales européennes ou même mondiales. C'est un mouvement de coopération et de compétition entre les deux capitales très fort. Les échanges techniques en termes de transports entre ces deux villes sont très nombreux dès le 19^e siècle et très structurants. Les premiers omnibus londoniens ont été créés en 1829 par un Anglais qui avait vu ce moyen de transport à Paris en 1828. Il importe le modèle. En 1855, se crée la Compagnie Générale des Omnibus parisiens (CGO). En 1856, se crée la Compagnie Générale des Omnibus de Londres (CGOL), avec des capitaux français. Elle est devenue la compagnie dominante pendant plusieurs années à Londres.

Nous recensons des échanges dans un sens comme dans l'autre. L'impériale, par exemple, vient de Londres. Il existe aussi beaucoup d'échanges sur la question des couloirs de bus dans les années 1960, concrétisés en premier par les Parisiens. C'est le cas pour le métro encore aujourd'hui. Très récemment, la Cour des Comptes a comparé les effectifs de la

Société du Grand Paris avec ceux de l'entité gérant Crossrail, un projet londonien similaire, pour souligner que la SGP ne disposait pas de suffisamment d'agents.

Toujours sur les questions de circulations transnationales, vous étudiez en ce moment les tentatives françaises d'exportation du TGV dans les années 1980. L'export de l'expertise française en matière de transports est aujourd'hui encore un enjeu majeur de commerce extérieur. Qu'est-ce qui vous a intéressé dans cette tentative et qu'en retenir-vous ?

J'avais piloté pendant 3 ans un projet sur l'imaginaire des décideurs dans le monde ferroviaire, financé par le forum « Vies mobiles ». Il ne s'agissait pas d'histoire, mais d'entretiens avec des décideurs politiques actuels, sur leur rapport au chemin de fer et l'imaginaire qu'ils en ont. Cela m'a conduit à beaucoup réfléchir aux raisons pour lesquelles nous justifions le développement de certains modes de transports et notamment du train. Parmi ces raisons figurent par exemple les effets dits structurants, par exemple le fait de désenclaver des territoires... Il me semble en réalité que la plupart de ces arguments avancés sont faux. Parmi ces idées toutes faites mais performatives, figure la conviction que développer un nouveau système de transport va permettre d'exporter la technologie française.

En ouvrant des archives à la SNCF, je suis tombé sur des documents concernant justement une telle expérience, avec le TGV. Cela me semblait une bonne idée que d'interroger le fait que le TGV, fleuron de l'expertise française depuis les années 1980 et incontesté dans le débat public durant 30 ans, ne s'est au final pas si bien exporté, tout comme les autres technologies de haute vitesse fer-

roviaire. Les Japonais et les Allemands ont encore moins bien réussi. Je me suis donc dit que j'allais analyser l'échec le plus flagrant – l'exportation du TGV français aux États-Unis – parce qu'il était celui qui avait engendré le plus d'espoir. En 1979-1980, il y avait eu un grand enthousiasme industriel autour de l'export avant même l'ouverture du TGV en France.

Mon idée consiste à comprendre en quoi le TGV n'est pas un objet, mais un système global. Et comme il s'agit d'un système, il n'est pas possible de l'implanter tel quel dans un autre territoire, avec un autre contexte. Le TGV représente tout un dispositif et ce n'est pas uniquement un mobile, ni même un système physique d'infrastructures nouvelles. C'est également un système politique, un paysage modal particulier. Autrement dit, il existe un nombre d'invariants très forts dans ce système rendant très difficile son exportation. Une expérience a mieux fonctionné en Corée, avec la ligne Séoul-Busan, mais l'organisation politique est beaucoup plus proche de la nôtre, ainsi que la structuration de l'ingénierie et l'organisation modale. Aux États-Unis, tout diffère : le train n'a pas de place, le système politique est complètement différent, les ingénieurs ne sont pas dominants, au contraire des entrepreneurs et des avocats, et les pouvoirs publics ne consacrent pas d'argent dans ce domaine. Tout ce contexte fait que l'export, au sens du "copier-coller", ne fonctionne pas. On peut revenir ici à la sociologie de Bruno Latour et à la notion de "traduction". Le TGV peut-il être traduit ? Comment les promoteurs du TGV essayent-ils de séduire tout un ensemble d'acteurs américains, dont certains semblent convaincus, mais pas au point d'y mettre un dollar ? J'ai beaucoup travaillé sur les acteurs, puisqu'ils sont finalement très peu nombreux. Le groupe qui vend le TGV est

assez restreint, autour de quelques dizaines de personnes, au sein et autour de la SNCF principalement, soutenues par le ministère du Commerce extérieur. Les Américains, pas très nombreux non plus, s'intéressent en effet plus à l'expérience effective de l'exploitant qu'au matériel brut, c'est-à-dire aux constructeurs. Dans nos recherches, nous regardons la sociologie de ces personnes, ce qui se passe dans les réunions, les voyages, les visites, les incompréhensions entre les deux contextes, les méthodes de travail.

En contraste, il pourrait être intéressant également de développer une étude sur le tramway, ce que je n'ai pas fait. C'est un moyen qui s'exporte comme système. Il ne s'agit pas uniquement du tramway en tant que véhicule, mais du tramway "à la française", c'est-à-dire avec l'architecte qui va avec, le paysagiste, le bureau d'études. C'est un ensemble cohérent : Systra, Alstom, les architectes et paysagistes... vendent le tramway partout dans le monde. Plus globalement, le marché des transports urbains est un énorme marché à l'export, avec une compétition internationale féroce, sur lequel il serait vraiment très intéressant de développer des recherches.

Évoquons l'enseignement pour terminer un autre aspect de votre travail. Vous avez créé il y a cinq ans à Paris VII la spécialité de Master 2 "Énergie, Écologie, Société". Pouvez-vous nous décrire les raisons d'être et les enjeux de cette formation ?

Cette activité est en effet un élément fort de ma carrière, issu de mon rapprochement à Paris VII avec le Laboratoire Interdisciplinaire des Énergies de Demain (LIED). Ce laboratoire a la volonté de croiser les regards. Nous disposons de physiciens, chimistes, biologistes,

géographes, sociologues, économistes et de deux historiens. Il est dirigé par un médiéviste, un historien des techniques. Mon profil d'ingénieur-historien les a donc beaucoup intéressés.

Au sein du LIED comme dans le master, l'énergie est utilisée comme outil transversal pour comprendre les différentes problématiques de la société : l'agriculture, le logement, les transports, les relations internationales. Nous dispensons, par exemple, un cours nommé Geopolitics of energy. L'interdisciplinarité est autant présente dans les enseignements que dans le groupe d'étudiants. Certains d'entre eux ont étudié la sociologie, d'autres l'histoire, et ils suivent un cours de physique des énergies. Il s'agit d'ordres de grandeur, pas de cours théoriques très poussés, mais ils finissent avec un diplôme de master 2 de physique, spécialité «écologie, énergie et société».

Dans ce cadre, j'enseigne les cours de controverses socio-technique et de transports. Nous abordons un peu l'histoire, mais je réalise également des cours sur les enjeux actuels, comme ceux de la voiture électrique. Ce sujet plaît beaucoup aux étudiants. J'aborde également les enjeux de l'aviation et ses effets environnementaux. Mon idée consiste à dépasser un peu la technique et à préciser que le problème ne se situe pas dans le moteur. Il se situe d'abord dans la forme urbaine, dans les pratiques, dans nos demandes de loisirs et pas uniquement dans le fait de réussir à produire une voiture électrique qui consommera un peu moins ou différemment. ★

Références bibliographiques

★Passalacqua (A.), « Les transports urbains français pris dans la guerre : un secteur industriel résilient ? », in Fridenson (P.) & Griset (P.) (dir.), *L'Industrie dans la Grande Guerre*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018, pp. 121-133.

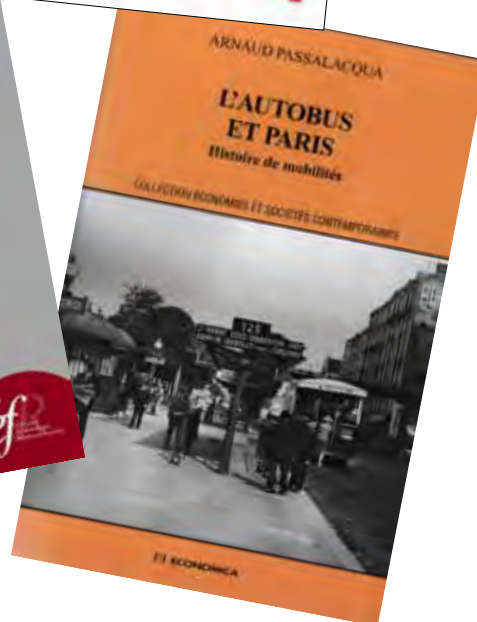
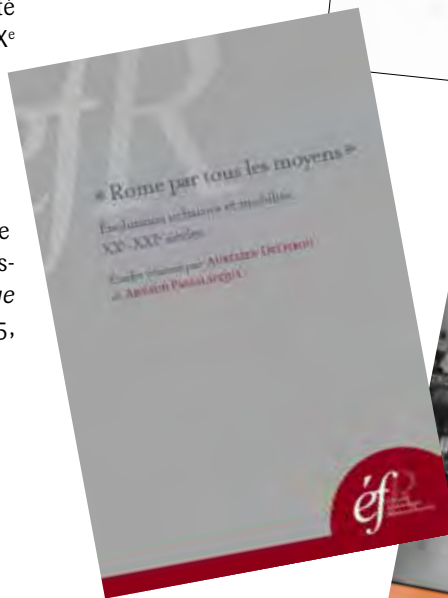
★Flonneau (M.), Laborie (L.) & Passalacqua (A.) (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, PUR, 2014, 220 p.

★Delpirou (A.) & Passalacqua (A.) (dir.), *Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XX^e-XXI^e siècles - Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI*, Rome, École française de Rome, 2014, 240 p.

★Passalacqua (A.), « Genre et mobilité urbaine : un itinéraire parisien, XIX^e-XX^e siècles », in Knittel (F.) & Raggi (P.) (dir.), *Genre et techniques, XIX^e-XXI^e siècles*, Rennes, PUR, 2013, pp. 221-238.

★Passalacqua (A.), *L'Autobus et Paris*, Paris, Economica, 2011, 268 p.

★Passalacqua (A.), « La réforme ferroviaire française de 1997 : une histoire à rebondissements pour un scénario original », *Revue d'histoire des chemins de fer*, vol. 2, n° 45, 2011, pp. 83-103.



Lectures

Mobiliser les énergies, mobiliser les territoires



La politique locale de sécurité routière de 1982 à 2008

**Yvon Lebas, Michèle Mazo, Philippe Perret,
Françoise Steinhart et Bruno Thiberge**

Il fallait témoigner.

C'était une évidence pour les auteurs que de raconter ce que fut la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière de 1982 à 2008. Ils ont rassemblé documents et souvenirs et partagé leurs analyses pour mettre à plat cette fantastique aventure interministérielle et partenariale.

Il s'agissait de rendre hommage aux milliers d'acteurs engagés dans les différents programmes de cette politique ayant pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route en faisant évoluer les pratiques des acteurs locaux et le comportement des usagers. Le programme RÉAGIR, consistant à la réalisation d'enquêtes sur les accidents mortels, a eu un rôle fondamental dans la confrontation des acteurs locaux avec la réalité des drames de la route.

Il convenait aussi de mettre en avant la volonté politique exprimée dès 1982 par le Premier ministre P. Mauroy jusqu'à devenir un des grands chantiers du Président de la République J. Chirac. Elle n'a jamais fait défaut pendant vingt-cinq ans.

L'ouvrage présente la politique locale de sécurité routière et son dispositif, analyse son fonctionnement, ses résultats, réfléchit à ce qu'il aurait été préférable de faire et propose des principes méthodiques et des outils pour la conception et la mise en œuvre d'une politique publique nationale territorialisée.

Il s'ouvre sur les témoignages de six délégués interministériels à la sécurité routière : Pierre Mayet, Pierre Graff, Jean-Michel Bérard, Isabelle Massin, Rémy Heitz et Emmanuel Barbe. ☆
(Note de l'éditeur)

Éditions L'Harmattan

Reconstruction

Une question d'actualité

Hervé Dupont

En 2018, le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères et l'Agence française de développement ont confié aux Ateliers, la réalisation d'un atelier de maîtrise d'œuvre urbaine à Bangui en Centrafrique, à la demande des autorités locales. Le grand thème de cet atelier : les conditions d'une reconstruction réussie qui redonne sens à la ville et pour ses habitants, et qui s'appréhende dans un dialogue retrouvé. Le défi à relever était grand, car ce fut une expérience nouvelle pour les Ateliers dans un environnement post conflit, et dans une ville encore déchirée par les affrontements passés.

C'est à cette occasion qu'Hervé Dupont, membre du Conseil d'administration des Ateliers, a proposé de relater son expérience et sa vision de la reconstruction. Un témoignage d'urbaniste, minutieux, documenté par une recherche photographique, et qu'il a composé avec grand soin. Cet exercice délicat a pris la dimension de cet ouvrage que nous sommes fiers de publier.

Il nous rappelle qu'un chantier de reconstruction n'est pas qu'une question de grands travaux. Elle fait appel à toute la capacité à retrouver l'histoire et le quotidien de ses habitants, tout en proposant un environnement futur qui pourra prendre sens au fur et à mesure que le visage de la ville reprendra forme. La ville abrite l'âme de ses habitants, elle en est le reflet. On en prend d'autant plus conscience quand cette ville est meurtrie, amputée, désœuvrée par les conflits et la destruction. ☆

(extrait de la présentation de l'ouvrage par Pierre André Périssol, président des Ateliers)

Les Ateliers - Maîtrise d'œuvre urbaine

Lien pour consulter l'ouvrage

https://www.ateliers.org/media/documents/reconstruction_une_question_dactualité.pdf



Saga des baliseurs II

Ou la vie parfois aventureuse des navires et des marins des Phares et Balises



Actes du séminaire du 7 décembre 2017

À ce jour, la flotte de l'Armement des Phares et Balises, forte de 39 unités, en fait un des tout premiers armateurs de France. Au long de son histoire, cette flotte est, ou a été, composée de navires baliseurs dits « océaniques » ou « côtiers », de navires de travaux et de vedettes de relève.

En décembre 2017, le séminaire intitulé « Sage des baliseurs II », le troisième d'APSPM-PharBal, avait pour objet de s'intéresser, sous l'angle du patrimoine, à la « vie » des navires de travaux et de relève, à celle des projets de balisage, et au vécu des équipages et des personnels embarqués.

Ce livre rend compte de cette « Saga de baliseurs II ». Il constitue les actes du séminaire et permet, par la retranscription d'un moment de mémoire collective, de perpétuer des éléments d'histoire des navires, des métiers et des marins de la signalisation maritime. Il participe à la transmission intergénérationnelle.

En parcourant ces actes, le lecteur découvrira l'origine et l'objet de la flottille, notamment des unités consacrées aux travaux et relèves ; il y trouvera la composition actuelle de la flotte de l'Armement des Phares et Balises et la conception de la dernière unité entrée en flotte. Le thème de la préservation et du devenir des navires d'intérêt patrimonial, après leur fin de service actif, est abordé à la fois sous l'angle de la conservation muséale, à flot ou non, et de celui du maintien en état de navigabilité au travers de projets associatifs d'animations viables. Deux musées maritimes et quatre associations sont venus exposer leurs méthodes pour faire vivre et partager ce patrimoine. Quelques histoires remarquables de baliseurs ou de projets de balisage méritaient qu'on en rapportât le récit. Enfin, marins et passagers, confrontés à des événements ou missions mémorables, ont porté un témoignage, oral ou écrit, de leur vie à bord, soulignant ainsi le côté parfois aventureux et hors de l'ordinaire de ces vies, matérielles, intellectuelles ou humaines. ☆

(Note de l'éditeur)

Éditeur : Association des Personnels de Signalisation Maritime (APSPM-PharBal)

Le Comité d'histoire

pour l'**histoire**
et la **mémoire**
des institutions,
des acteurs
et des métiers



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
DE LA COHESION
DES TERRITOIRES
ET DES RELATIONS
AVEC LES
COLLECTIVITÉS
TERRITORIALES

Le Comité d'histoire

Créé en 1995, le comité d'Histoire ministériel développe des activités dans les domaines de l'Écologie, du Développement durable, de l'Énergie, des Transports, de la Mer mais aussi dans ceux de l'Urbanisme, du Logement et de la Ville.

Afin de valoriser le patrimoine historique du ministère et de promouvoir une analyse historique des politiques ministérielles, le comité d'Histoire s'appuie sur un Conseil scientifique, composé de chercheurs et de spécialistes reconnus, pour définir ses priorités d'intervention en matière d'histoire et de mémoire des administrations, des politiques publiques menées ainsi que des techniques, des métiers et des pratiques professionnelles qui ont été développés. Il cherche également à répondre aux attentes exprimées par les services, les opérateurs et les partenaires du ministère.

Le comité soutient et accompagne scientifiquement et financièrement des études et des recherches historiques. Il publie la revue semestrielle « *Pour mémoire* » (2000 exemplaires). Il organise des séminaires et des journées d'études dont il peut diffuser les actes dans des numéros spéciaux de la revue. Il peut favoriser la publication d'ouvrages de référence. Pour les besoins de la recherche, il constitue un fonds d'archives orales d'acteurs des politiques ministérielles. Il gère un centre documentaire ouvert au public doté de plus de 4 000 ouvrages. Il diffuse sur internet et sur intranet un guide des sources accessibles, la revue et les actes de journées d'études et de séminaires. Il peut participer à des manifestations avec des partenaires publics ou privés.

Le Comité d'histoire ministériel

L'ORGANISATION DU SECRETARIAT DU COMITÉ D'HISTOIRE

★ Secrétaire

Philippe CARON

ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts
secrétaire général
du Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Tél. : 01 40 81 68 23

philippe.caron

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secrétaire-délégué

Patrick FÉVRIER

administrateur général

Tél. : 01 40 81 21 73

patrick.fevrier

@developpement-durable.gouv.fr

★ Adjointe au secrétaire délégué recueil de témoignages oraux

Lorette PEUVOT

chargée de mission

Tél. : 01 40 81 15 38

lorette.peuvot

@developpement-durable.gouv.fr

★ Événementiel, édition

Marc DESPORTES

chargé de mission

Tél. : 01 40 81 62 17

marc.desportes

@developpement-durable.gouv.fr

★ Études-recherches

Samuel RIPOLL

chargé de mission

Tél. : 01 40 81 26 63

samuel.ripoll

@developpement-durable.gouv.fr

★ Documentation

communication électronique

Nicole BOUDARD-DI-FIORE

documentaliste

Tél. : 01 40 81 36 83

nicole.boudard-di-fiore

@developpement-durable.gouv.fr

★ Assistance à la coordination et à la publication

N....

secrétaire de rédaction

Tél. : 01 40 81 ...

n...@developpement-durable.gouv.fr

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE

Dominique BARJOT

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris IV

Bernard BARRAQUÉ

Directeur de recherche émérite au CNRS, AgroParisTech

Alain BELTRAN

Directeur de recherches CNRS, Université Paris I, laboratoire SIRICE (UMR 8138)

Florian CHARVOLIN

Chargé de recherche au CNRS, Centre Max Weber (UMR 5283)

Kostas CHATZIS

Chercheur au laboratoire Techniques Territoires Sociétés (LATTS, UMR 8134)

Florence CONTENAY

Inspectrice générale de l'Équipement honoraire

Andrée CORVOL DESSERT

Présidente d'honneur du Groupe d'Histoire des Forêts Françaises, Directrice de recherche émérite au CNRS, Membre de l'Académie d'Agriculture de France

Gabriel DUPUY

Professeur émérite à l'Université Paris I

Jean-Michel FOURNIAU

Directeur de recherches à l'IFSTAR

Stéphane FRIOUX

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Lumière de Lyon 2, laboratoire LARHRA (UMR 5190)

Philippe GENESTIER

Professeur à l'ENTPE, laboratoire EVS-RIVES (UMR 5600)

Vincent GUIGUENO

Conservateur en chef du patrimoine, musée de la Marine

Anne-Marie GRANET-ABISSET

Professeur d'histoire contemporaine, Université Pierre Mendès-France Grenoble, laboratoire LARHRA (UMR 5190)

André GUILLERME

Professeur émérite d'histoire des techniques au CNAM

Bertrand LEMOINE

Directeur de recherche au CNRS, Centre André Chastel (UMR 8150)

Alain MONFERRAND

Ancien secrétaire-délégué du Comité d'histoire

Arnaud PASSALACQUA

Maîtres de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris-Diderot, laboratoire ICT (EA 337)

Antoine PICON

Directeur de recherche à l'École des Ponts ParisTech, Professeur à la Harvard Graduate School of Design

Anne QUERRIEN

Ancienne directrice de la rédaction de la revue « Les Annales de la Recherche urbaine »

Thibault TELLIER

Professeur d'histoire contemporaine à l'Institut d'études politiques de Rennes, laboratoire IRHiS (UMR 8529)

Hélène VACHER

Professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy, laboratoire LHAC

Loïc VADELORGE

Professeur à l'université Paris-Est, laboratoire ACP (EA 3350)

Activités du Comité d'histoire

Depuis 2006, 19 numéros de la revue semestrielle *Pour mémoire* ont déjà présenté un panorama diversifié d'articles sur l'histoire de l'administration et des cultures professionnelles. Pour 2017-2018, les principales thématiques traitées concernent l'histoire du corps des Ponts et Chaussées, les enjeux transfrontaliers, et le patrimoine immobilier des armées.

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/memoire-du-ministere-comite-dhistoire-ministeriel#e3

Depuis 1995, le Comité d'histoire a organisé ou co-organisé des journées d'études et des colloques, le plus souvent en partenariat avec des chercheurs, des acteurs et des experts. Les événements programmés en 2017-2018 portent notamment sur « les nuisibles », sur une analyse de la loi d'orientation foncière (1967) et de ses impacts, sur le ministère de l'Équipe-

ment et la politique de la ville, sur les 50 ans de FNE et les archives des associations, sur les 40 ans du Plan bleu, et sur les bassins miniers.

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/memoire-du-ministere-comite-dhistoire-ministeriel#e4

Les actes des journées d'études organisées par le Comité d'histoire sont publiés dans des numéros spéciaux de la revue. D'autres types de journées d'études sont publiées sur internet, dans la revue, ou dans des livres.

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/memoire-du-ministere-comite-dhistoire-ministeriel#e4

Le comité peut apporter son soutien à l'édition d'ouvrages issus par exemple de thèses dont les sujets ont un rapport avec les politiques ministérielles.

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/memoire-du-ministere-comite-dhistoire-ministeriel#e7

Depuis sa création, le comité a recueilli près de 400 témoignages oraux destinés à préserver la mémoire de personnalités de ces ministères. Il s'est intéressé à l'évolution des métiers, des cultures professionnelles, et des bouleversements qui ont touché l'administration.

www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr



Vous souhaitez consulter les ressources du secrétariat du comité d'Histoire... Vous pensez que votre témoignage peut éclairer l'histoire du ministère de la Transition écologique et solidaire et des administrations dont il est l'héritier... Vous avez connaissance d'archives, de documents divers, d'objets intéressant l'histoire de ces administrations, alors...

N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER

Secrétariat du comité d'Histoire

**Conseil général de l'Environnement et
du Développement durable**

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

tél : 33 (0) 01 40 81 21 73

courriel : comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

OU NOUS RETROUVER ?

Internet : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/memoire-du-ministere
www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/index.html

Intranet : intra.comite-histoire.cgedd.i2/



« pour mémoire »
la revue du comité d'Histoire

rédaction ★ Tour Séquoia - bureau 30.01
92 055 La Défense cedex
téléphone : 01 40 81 15 38
comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

fondateurs de la publication ★ Pierre Chantereau et Alain Billon

directeur de la publication ★ Philippe Caron

rédacteur en chef ★ Patrick Février

suivi de fabrication ★ Marc Desportes

conception graphique de la couverture ★ société Amarante Design graphique,
53 rue Lemercier - Paris 75017

crédit photo couverture ★ Plan de la citadelle d'Arras, XVII^e siècle © DR

crédits photos ★ Tous droits réservés
et les photographes du Ministère

réalisation graphique ★ Eric Rillardon

impression ★ couverture ★ Intérieur ★ SG/SPSSI/ATL 2

ISSN ★ 1955-9550

ISSN ressource en ligne ★ 2266-5196

  imprimé sur du papier certifié ecolabel européen



ENQUÊTE
CONSEILLER
INSPECTER

COMITÉ D'HISTOIRE

TOUR SÉQUOIA
92055 LA DÉFENSE CEDEX

www.ecologique-solidaire.gouv.fr / www.cohesion-territoires.gouv.fr