



MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE
DU LOGEMENT,
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DE LA RURALITÉ

n° 16
HIVER - 2015

Pour COMITÉ D'HISTOIRE **mémoire**

REVUE DES MINISTÈRES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE ET
DU LOGEMENT, DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DE LA RURALITÉ



n° 16
HIVER - 2015

Pour COMITÉ D'HISTOIRE **mémoire**

REVUE DES MINISTÈRES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE ET
DU LOGEMENT, DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DE LA RURALITÉ

Le numéro 16 de la revue *Pour mémoire* s'ouvre par deux thématiques : l'image photographique au sein de notre administration, la mission de la mémoire de l'aviation civile.

Evoquer la photographie laisse entrevoir de multiples entrées. Le choix retenu a été d'aborder le lien qui s'est noué entre ce médium et l'action publique, en vous proposant un parcours photographique qui est une amorce d'étude sur les desseins et les destins de l'image photographique dans notre institution. Raphaële Bertho, maîtresse de conférences à l'Université de Tours et historienne de la photographie, a été responsable du pilotage scientifique de cette thématique, elle nous a accompagnés de la conception à la réalisation de ce parcours. Elle en est vivement remerciée.

Pour retracer ce parcours, plusieurs articles vous invitent à découvrir les différents temps de l'image.

En premier lieu, il est question de la production de l'image dans un entretien avec un photographe du ministère. Puis deux études de cas montrent les usages de la photographie comme outil de communication et de promotion pour offrir au public une meilleure visibilité de l'action publique, en prenant deux exemples liés historiquement aux préoccupations paysagères : le fonds de la direction des Routes, l'utilisation des clichés issus des itinéraires photographiques de l'Observatoire photographique national du paysage (OPNP). Vient ensuite le temps de l'archivage. Comme tout document, le destin de ces photographies est d'intégrer les fonds des Archives nationales où les personnels mettent en œuvre des campagnes de conservation, de reconditionnement. Enfin, le dernier article témoigne de l'intérêt qui est porté à ces fonds, qui peuvent devenir l'objet d'expositions.

Au regard de l'importance de cette production photographique depuis la fin de la Première Guerre mondiale, un premier recensement des fonds a été réalisé. Il se limite ici à l'administration centrale en tentant de couvrir, certes partiellement, le périmètre

ministériel qui a englobé des champs d'intervention extrêmement différents. Le Comité d'histoire invite donc les lecteurs de la revue à consulter avec curiosité les nombreux sites numériques où se trouvent des fonds photographiques par exemple dans nos services de terrain, dans la centaine d'établissements publics, dans les collectivités territoriales, voire dans des musées spécialisés.

Dans le vaste domaine couvert par les ministères de l'Écologie (MEDDE) et du Logement (MLETR), d'autres institutions proches du Comité d'histoire s'attachent aussi à préserver la mémoire et à diffuser des connaissances historiques, par exemple dans les domaines du rail, de l'aviation civile, de la protection de la nature et de l'environnement ou de la mine.

Dans ce numéro, la revue donne la parole à des acteurs de la mémoire de l'aviation civile.

Dans un entretien, Pierre Lauroua, créateur de la mission mémoire au sein de la direction générale de l'aviation civile, présente l'une de ses publications récentes, intitulée *L'aviation civile dans Paris, 1919-2009*, avec comme objectif de rappeler aux personnels près d'un siècle de vies professionnelles. Il explique ensuite le contexte de la mise en place de la mission mémoire et les actions menées durant sept ans avec des partenaires, eux aussi passionnés.

Joël Vergne et Yves Meusberger, qui ont pris le relais, présentent les initiatives prise depuis 2011 pour développer les supports de préservation et de diffusion de la connaissance (Internet, la collection de livres, les courts métrages, les expositions et conférences) par eux-mêmes mais aussi par les associations et les musées tels que celui de l'air et de l'espace. Tout cela est accessible sur le site Internet de la mission mémoire.

La rubrique *en perspective* comporte trois articles.



L'Association des personnels de sécurité maritime avait organisé en 2014 un séminaire consacré à l'histoire de la flotte de navires utilisés par le service des phares et balises depuis les années 1850. En complément des actes, qui peuvent être obtenus auprès de l'association, les organisateurs vous présentent un rappel de cette histoire déjà longue, en montrant, jusqu'à nos jours, les phases de modernisation de cette flotte particulière.

Jean Abèle, actuellement directeur régional de Voies navigables de France dans le sud-ouest, raconte comment le bassin de la Moselle a été doté d'aménagements en voies navigables à partir, là aussi, des années 1850, avec des fluctuations liées aux aléas des relations franco-allemandes pendant toute cette période.

Christian Després, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en poste au ministère, remémore l'action et le destin de l'un des acteurs du ministère des Travaux publics au cours du premier vingtième siècle, Jacques Boulloche, contemporain de l'ingénieur allemand Todt. Devenu directeur des Routes en 1937, impliqué dans les études autoroutières, dénoncé en 1944 à cause des activités de résistance, il fut déporté et ne revint pas.

Dans la rubrique *Parole de chercheur*, Vincent Guigueno, polytechnicien, historien, chercheur, aujourd'hui conservateur du patrimoine au musée national de la Marine et membre du Conseil scientifique de notre Comité, évoque notamment sa passion pour le patrimoine des phares et balises. C'est d'ailleurs à ce titre qu'il nous a accompagnés pour travailler sur des journées d'études consacrées à la Commission des phares en 2011 puis en 2014.

Emmanuel REBEILLÉ-BORGELLA
secrétaire du Comité d'histoire 

sommaire

Parcours photographique

8

- ★ **Une première approche de la photographie institutionnelle**
Raphaële Bertho
- ★ **Entretien de Bernard Suard**
conduit par Raphaële Bertho et Daniel Coutelier
- ★ **Le paysage autoroutier, une invention photographique ?**
Raphaële Bertho
- ★ **Des histoires de paysage : analyse croisée des itinéraires bretons de l'OPNP**
Caroline Guittet
- ❖ **Premier inventaire des collections, fonds, photothèques, observatoire et mission photographique de l'administration «centrale»**
- ★ **Pratiques et usages de la photographie dans l'administration. L'exemple des fonds produits par les ministères chargés de l'Équipement et de l'Environnement conservés aux Archives nationales**
Sandrine Bula et Marie-Eve Bouillon
- ★ **Une histoire d'exposition(s) : redécouvrir le fonds photographique du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (1945-1958)**
Daniel Coutelier et Didier Mouchel

L'aviation civile et sa mémoire

92

★ **L'aviation civile, une administration dans Paris, 1919-2009**

Entretien avec **Pierre Lauroua**

★ **Pour une politique de la mémoire**

Entretien avec **Pierre Lauroua**

★ **Patrimoine et mémoire de l'aviation civile**

Yves Meusburger et **Joël Vergne**

En perspective

119

★ **La saga des baliseurs un siècle et demi d'histoire, un renouvellement récent**

Jean-Pierre Pichard

★ **L'aménagement en voies navigables du bassin de la Moselle**

Jean Abèle, **Ludivine Mayne** et **Geneviève François**

★ **Jacques Boulloche, ancien directeur des Routes : un tragique destin familial !**

Christian Després

Parole de chercheur

154

★ **Au service des phares.**

Entretien avec **Vincent Guigueno**, réalisé par **Stève Bernardin**

Comité d'histoire

164



Photothèque de la direction de la Communication au MEDDE ©Raphaële Bertho

Un parcours photographique

Desseins et destins des clichés institutionnels

Une première approche de la photographie institutionnelle

Raphaële Bertho, Maîtresse de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours

Voilà plus d'un siècle que les institutions en charge aujourd'hui de l'écologie et du logement usent de la photographie. Tourisme, aviation civile, équipement, transports, mer, habitat et logement, sécurité routière, écologie : les thématiques varient, les usages se modifient, mais l'image photographique reste invariablement l'un des médiums privilégiés de la mise en visibilité de l'action publique. D'un maniement aisé et facilement reproductible, elle est rapidement adoptée par les agents de l'État. Son intégration est sans aucun doute facilitée par la mise en place d'un atelier photographique au sein de l'École nationale des Ponts et Chaussées dès 1858, soit vingt ans à peine après la publicisation du procédé en 1839. Elle se poursuit ensuite au fil du temps, traversant les époques, les administrations et les changements du procédé lui-même. Sur plaque de verre, films gélatino-bromure ou fichiers numériques, en noir et blanc comme en couleur, l'image photographique accompagne l'action de l'État sur le territoire depuis lors.

L'histoire de cette administration s'est ainsi liée de longue date avec l'histoire de la photographie. La constance de cette collaboration sur plus de cent cinquante ans, l'importance de la production concernée

de l'ordre de plusieurs dizaines de milliers d'images suggèrent que l'on peut identifier ici un champ de la photographie à part entière. Au côté des photographies dites « de famille », « de presse » ou « d'art », on discerne un ensemble singulier, celui de la « photographie institutionnelle ». Cette dernière se définit ainsi comme l'ensemble des images photographiques réunies par une institution publique dans le cadre de son activité, comprenant tout autant la production des agents de l'État et des photographes salariés que les commandes, à titre de documentation de l'action ou de sa valorisation, à des fins opérationnelles comme communicationnelles.

L'ambition de ce dossier est de proposer un premier aperçu de l'histoire de cette photographie institutionnelle. Dans l'idée qu'il s'agit là d'un travail d'amorce et non conclusif, suivant la volonté d'ouvrir un pan de la recherche encore peu développé au regard de l'importance des fonds concernés, nous avons voulu proposer un premier recensement de ces fonds, photographiques et collections en nous concentrant sur ceux constitués par les administrations centrales. Celui de l'École nationale des Ponts et Chaussées y figure du fait de sa nature fondatrice. Sans être

directement relié à l'administration centrale, il témoigne ici de la constitution d'une culture visuelle professionnelle qui irrigue l'ensemble des services. D'autres ensembles se distinguent par leur notoriété et leur singularité, comme celui de la Mission photographique de la DATAR.

Le choix de se concentrer sur l'administration centrale a été motivé par la nécessité de circonscrire le champ de l'inventaire. Un parti-pris qui ne préjuge pas pour autant de l'intérêt des fonds écartés par ce critère arbitraire. Il ne fait aucun doute que la photothèque de la direction régionale de l'Île-de-France (DREIA), ou celle de la Sécurité et circulation routière⁴, font partie intégrante de cette histoire, tout comme les ensembles constitués par la collecte de photographies amateur lors des deux concours nationaux sur le paysage organisés en 1992 et 2013-2014. Par ailleurs ce recensement propose un état de lieux de la connaissance. A titre d'exemple, il n'a pas été possible à ce jour d'obtenir des informations suffisantes sur les fonds photographiques du Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF) pour en faire une description sommaire. Ainsi il ne fait pas de doutes que cet inventaire est appelé à être enrichi et complété au fil des ans. Ces quelques exemples démontrent, s'il en est besoin, la nécessité d'un travail ultérieur de plus vaste ampleur à mener en coopération avec l'ensemble des services, centraux et décentralisés, afin d'identifier au mieux les ensembles photographiques et organiser au moins leur conservation, sinon leur mise en valeur.

Si le recensement est un point de départ indéniable dans l'identification d'un

champ, l'ambition de ce dossier est aussi de proposer une première approche d'une histoire encore largement à écrire. Le parti-pris ici n'est pas chronologique mais archéologique. L'idée a été de rendre intelligible un parcours photographique sans pour autant adopter un angle historicisant, lequel aurait conduit à revenir sur les différentes pratiques et les divers usages à travers le temps. Nous avons choisi de procéder de manière synthétique, en retraçant le parcours d'une image photographique au sein de l'institution à travers plusieurs études de cas considérées comme représentatives. La lecture de ce dossier permet ainsi de donner à voir les différents temps de l'image, de sa production à ses usages, de son archivage à sa patrimonialisation.

Dans un premier temps il a semblé nécessaire de s'adresser aux auteurs des clichés, les photographes eux-mêmes. Bernard Suard, photographe au Ministère depuis 1977 nous offre un point de vue privilégié sur l'atelier de la production visuelle qu'est le service photographique. De la technique au statut professionnel, entre les contraintes de la commande et les inclinaisons personnelles, son récit nous permet de mieux comprendre le quotidien d'un photographe institutionnel.

Les analyses présentées par Caroline Guittet et Raphaële Bertho, portent plus clairement sur l'alliance d'une politique territoriale et d'une politique visuelle. Dans le cadre de l'Observatoire photographique national du paysage (OPNP) comme de la photothèque de la direction des Routes, l'image photographique est considérée ici avant tout dans ses usages, souvent multiples. Les clichés doivent servir plusieurs

Photothèque de l'IGN © Raphaële Bertho



destinées, souvent simultanément. Ce sont tout autant des éléments d'attestation de l'action que des outils de sa légitimation. Une schizophrénie des usages qui n'est pas originale : on la retrouve dans la plupart des ensembles photographiques institutionnels, lesquels oscillent entre la transparence du document et l'opacité du récit visuel.

Cette ambivalence semble se réduire lorsque vient le temps de l'archive, quand l'institution n'en a plus un usage immédiat, ou quand elle-même disparaît au gré des réaménagements et restructurations. Sandrine Bula et Marie-Eve Bouillon nous présentent les étapes de cette seconde vie des images, lorsqu'elles sont prises en charge par les Archives nationales. La première difficulté auquel sont confrontés les conservateurs et conservatrices est en effet celle du temps et de la dégradation des supports. La mise en place des conditions optimales de préservation permettent d'assurer l'intégrité de l'objet photographique. Mais s'ensuit une seconde difficulté, celle de la conservation du sens. En effet, l'autonomisation des fonds photographiques de leur contexte initial conduit à une perte importante d'informations sur l'histoire de ces ensembles visuels. Cette altération est tout aussi grave que celle de l'image elle-même, agissant comme un voile rendant indiscernable le sujet de la représentation, une moisissure grignotant progressivement les contours du récit. Il s'agit alors de travailler à la mise en lien de ces images avec l'ensemble des fonds archivés, afin d'assurer la sauvegarde non seulement des documents matériels, mais aussi de leur histoire.

Le parcours ne s'arrête pas une fois le fonds clos et archivé. Vient alors le temps

de la mémoire, quand les images sont les reflets d'une époque disparue. Elles permettent de rendre sensible une manière de voir, une façon de faire, attestent de l'existence d'une politique et de ses orientations passées. C'est ainsi que Daniel Coutelier et Didier Mouchel narrent l'alliance du documentaliste et de l'historien pour redonner vie, au fil des rencontres et des expositions, au fonds du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Quand l'architecture moderne passe du rang d'utopie à celui de patrimoine, les images viennent témoigner des grands travaux de l'après-guerre, de Royan au Havre elles nous racontent le récit d'un pays tourné après-guerre vers un progrès libérateur et conquérant. Le XX^e siècle est aujourd'hui lointain, et les aménageurs laissent place aux historiens.

En abordant le champ de la photographie institutionnelle, nous n'avons pas envisagé de tenter une histoire totale et achevée car le projet, par-delà son ampleur déraisonnable, n'aboutirait finalement qu'à une somme indigeste et vide de sens. L'histoire de la photographie au sein des institutions de l'État est bien plus celles de ses desseins et destins. Celui du parcours d'une image, de sa première exposition à sa présentation finale. ★

¹ Ce fonds photographique constitué entre 1985 et 2002, composé d'environ 35000 photos argentiques, vient d'être versé aux archives du Ministère, pour un versement ultérieur aux Archives nationales. Francois Cepas en était le photographe.

Entretien de Bernard Suard

conduit par **Raphaële Bertho** et **Daniel Coutelier**

Pouvez-vous nous décrire le métier de photographe au ministère de l'Équipement quand vous avez intégré le service de l'information ?

Je suis entré au ministère en 1977 au service de l'information à l'époque, en qualité de photographe, et en remplacement d'un photographe qui partait à la retraite, Henri Salesse.



Un poste se libérait donc au ministère de l'Équipement, et grâce à la petite expérience que j'avais, j'ai été recruté. J'avais une formation de terrain en quelque sorte. Jeune, quand j'étais au lycée, je m'occupais d'un club photo, et après mes études, je me suis retrouvé photographe du régiment. Ceci étant, pour ce métier, il a quand même fallu que j'acquière une formation de base. J'ai donc fait l'école nationale Louis-Lumière en cours du soir, puis

plusieurs autres stages dans des centres de formation.

Quand je suis arrivé, il n'y avait qu'un seul autre photographe, Hubert Vogtenberger, qui était à peu près de la génération d'Henri Salesse. Il m'a bien aidé car à l'époque, on effectuait des reportages, certes, mais on faisait aussi beaucoup de travail de labo. On travaillait alors en noir et blanc et il y avait donc

beaucoup de tirages à produire. Sur cet aspect du travail c'est mon collègue qui m'a formé. Parallèlement, on travaillait aussi en diapositive couleur depuis des années. Et c'est dans les années 1980 que le choix a été fait de travailler en couleur systématiquement.

Mais on ne faisait pas de traitement en laboratoire pour les négatifs couleurs, on sous-traitait dans des labos extérieurs.

Lorsque nous avons déménagé en 1992 à la Défense, s'est posée la question de savoir si on remettait un labo noir et blanc ou un labo couleur. Une étude a été demandée et l'idée du laboratoire couleur a été abandonnée parce que ça coûtait trop d'argent en investissements. Finalement, c'était un bon choix dans la mesure où la technologie de la couleur argentique a été complètement dépassée et remplacée par le numérique en 2000.

Finalement, pour résumer l'évolution, dans nos activités de photographes au sein du ministère, on avait toujours une partie reportage pour l'institutionnel, que nous traitions en noir et blanc, et une partie illustration, que nous traitions de plus en plus en couleur. L'utilisation de la couleur ne constitue pas une rupture nette, elle s'est imposée au fil du temps. Il y a eu par contre une rupture plus nette à cette période, liée au format. On a travaillé en 6x6, puis on est passé au 24x36. Pour mon collègue Vogtenberger, quand nous sommes passés au 24x36, cela a été un choc ! Il avait connu la photo noir et blanc à la chambre, puis le 6x6, ensuite le 24x36... Il faut savoir que tout cela s'accompagnait de technologies qui évoluaient. Par exemple, les films noir et blanc sont devenus de plus en plus sensibles, il y avait de plus en plus de finesse dans le grain et donc, on pouvait se permettre de réduire la taille du format du négatif.

Les photographes n'ont pas été pas décisionnaires des technologies employées, ils se sont adaptés au développement et au coût de fonctionnement de ces technologies.

En pratique, comment s'organise la répartition du travail au sein du service de l'information ?

Pour simplifier, il y avait la photothèque et les photographes. À la photothèque, on gérait les images, elle appartenait à une petite cellule audiovisuelle qui existait au sein du service de l'information. Encore aujourd'hui, il y a la photothèque, les photographes et un chef de bureau pour organiser le travail. Pendant longtemps nous tournions à deux photographes, si l'on excepte les courtes périodes de transition. Presque trente ans plus tard, en 2008, le service de l'information a pris une nouvelle dimension avec la fusion Équipement/ Environnement. On s'est alors retrouvé à quatre photographes, une situation que je n'avais jamais connue dans ma carrière.

S'est alors opérée une sorte de répartition tacite des rôles en fonction des affinités de chacun. Certains comme Hubert Vogtenberger ou moi-même étaient plus spécialisés dans les demandes dites « cabinet », où il faut suivre les personnalités et documenter la vie du ministère. Henri Salesse ou Gérard Crossay étaient plus enclins à réaliser les reportages d'illustration qui exigent de se déplacer sur tout le territoire. Mais ce n'était pas la règle, puisque j'ai été souvent amené à réaliser des reportages sur le terrain.

Quels sont les sujets qui doivent être traités ? Comment sont répartis les différents reportages ? Les photographes travaillent-ils seuls ?

Nous n'avons jamais eu de feuilles de route détaillées mais les demandes étaient très précises. Dans les cabinets, les chargés de communication et les chargés de presse, en fonction des agendas des ministres, s'adressent au service de l'information en disant : « on a besoin de couvrir tel ou tel événement ; il faut que le photographe soit là ». Cela s'est toujours passé ainsi ! Ce sont les demandes dites « cabinet ». Parallèlement, comme nous sommes une direction transversale, nous sommes également amenés à travailler pour les différentes directions du ministère. Certaines d'entre elles nous remontent un besoin précis d'illustration et nous essayons d'y répondre. Par exemple, je me souviens du cas du Plan Construction, quand il était rattaché à la direction de l'architecture. Il y avait des programmes qui étaient lancés par le ministère et on nous demandait de faire de nombreux reportages sur tout le territoire français, afin d'illustrer ce qui se faisait en politique d'urbanisme et d'architecture.

Plus tard on a commencé à lancer des reportages de notre propre initiative. En réalité, les photothécaires sont en contact tous les jours avec les demandeurs d'images et nous font remonter les besoins qui ne sont pas satisfaits. Du coup, par rapport aux thématiques peu illustrées dans la photothèque, il nous arrive de prendre des décisions lors de nos déplacements. On se dit : « tiens, ça, c'est pas mal, ça peut servir », et on ramène des images alors que ce n'était pas prévu initialement.

Il m'est arrivé aussi de faire des séries de reportages en ayant repéré des choses intéressantes, sur lesquelles je suis revenu, pour traiter le sujet plus en profondeur. Par exemple, une direction m'a demandé il y a presque trente ans de faire le suivi de la maquette liée à l'étude du rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel. J'ai réalisé plusieurs reportages à Grenoble, puisque la société qui réalisait l'étude et cette maquette était basée là-bas, et parce que le sujet m'a passionné. J'ai tenu à réaliser dans les années qui ont suivi quelques reportages d'illustration sur le terrain, pour témoigner de l'évolution des travaux. J'étais encore sur place cet été justement, pour montrer la fin du processus. Le Mont Saint-Michel a retrouvé son caractère maritime, trente ans après les débuts du projet, et j'ai finalement accompagné ces trente années avec mes photos.

C'est vrai que nous avons longtemps concentré nos reportages sur l'architecture, l'habitat et l'urbanisme. On a dû faire quelques sujets sur les transports cependant... Les transports, on commence vraiment à s'y intéresser après les années 2000, justement quand la photothèque de la direction des Routes s'arrête. De notre point de vue, on trouvait que c'était un peu dommage qu'un certain nombre de sujets nous échappent. Mais comme nous n'étions que deux jusqu'en 2008 pour couvrir toutes les demandes cabinet et les demandes des autres directions, notre charge de travail s'en trouvait allégée, ce qui était aussi une bonne chose. Cela nous a empêché d'aborder certaines thématiques du ministère, voilà tout.

La plupart du temps, on partait tout seul. Parfois, on prenait contact avec la DDE et nos accompagnateurs sur place nous disaient : « il y a telle ou telle opération intéressante que vous pourriez mettre en valeur ». D'autre fois, il nous arrivait de partir avec des chargés de mission du ministère. J'ai en tête un déplacement sur Dreux pour du logement social où ce sont des chargés de mission du ministère qui m'ont accompagné, pour me renseigner sur ce qu'on voyait et aussi parce que ça se passait dans des zones sensibles. Ils ne voulaient pas laisser le photographe partir seul au casse-pipe dans des quartiers aussi difficiles. Les chargés de mission définissaient alors leur besoin d'illustration en fonction des articles qu'ils voulaient écrire ou des études qu'ils étaient en train de réaliser. Au final, ce genre de collaboration arrivait fréquemment.

Qu'en est-il de la reconnaissance du statut des photographes salariés par le Ministère ?

Dans les années 80, j'avais lancé l'idée de créer une association de photographes travaillant dans les administrations, parce que le métier de photographe au sein de la fonction publique est un métier qui n'existe pas. Mon statut officiel, c'est technicien supérieur du développement durable. Arnaud Bouissou, un autre photographe, a le même statut que moi. Par contre, Gérard Crossay est dans la filière des agents administratifs.

Après avoir rencontré des photographes de Matignon, j'avais lancé cette idée qui était de dire : « Rassemblons-nous pour

échanger et pour voir comment on peut faire évoluer les choses ». J'avais lancé en 1988 une information via la revue qui s'appelait Le Photographe. Avec Jacques Driol, photographe à la mairie de Reims, on a finalement créé en 1989 l'Union nationale des photographes des administrations et collectivités territoriales (l'UNPACT). Et il faut savoir qu'à ce jour, cette association existe toujours. Dans les années 2000, il y a eu une évolution notable avec la loi du 1er août 2006 sur la reconnaissance non pas du métier, mais sur celle du droit d'auteur aux agents publics.

Le statut de presse institutionnelle est ainsi une création de l'association. C'est un statut reconnu par d'autres associations professionnelles comme par exemple, le Groupement National de la Photographie Professionnelle (GNPP), avec qui il y a des échanges.

Vous êtes en poste depuis près de 40 ans. Quels sont les principaux changements dont vous avez été témoin dans la pratique photographique au Ministère ?

Finalement, il n'y a pas eu de changement phénoménal depuis mon entrée au Ministère. La seule évolution peut-être, c'est que les cabinets nous sollicitent beaucoup plus, du fait de l'importance prise par la dimension de la communication. Cela se confirme encore plus aujourd'hui, avec la ministre qui a décidé de faire venir une antenne de la DICOM auprès d'elle, à Roquelaure, ce qui est une véritable nouveauté. Cela ne s'est jamais fait auparavant. Étant

le photographe détaché là-bas, je suis donc maintenant quasi exclusivement au service de la ministre.

De façon plus personnelle, quelle serait votre bilan de ces quatre décennies de photographie au Ministère ?

Je n'ai pas de regret. J'éprouve une entière satisfaction, c'est un métier qui

m'a permis d'avoir énormément de relationnel. J'ai croisé beaucoup de gens que je n'aurais pas rencontrés ailleurs, par exemple : l'Abbé Pierre, la reine d'Angleterre. De telles personnalités, c'est une opportunité ! Pouvoir rencontrer ces gens-là, des astronautes, des comédiens... J'ai toujours pris ça comme du pain béni. La diversité de ce que j'ai pu vivre et le nombre de rencontres excep-

tionnelles que j'ai pu avoir... Ce n'est pas de la prétention, simplement de la fierté, mais le fait d'être reconnu par un bon nombre de ministres que j'ai pu côtoyer, quand je les croise une fois qu'ils ne sont plus en fonction, c'est assez extraordinaire. Quelque part, il y a une sorte de reconnaissance qui se crée. Les ministres pour qui nous avons travaillé nous reconnaissent et c'est valorisant. ★

Réception à l'Élysée en honneur aux peuples amérindiens de Guyane reçus par Jacques Chirac ©B. Suard



Le paysage autoroutier, une invention photographique ?

Raphaële Bertho, *Maîtresse de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours*

Qu'est-ce qu'une autoroute ? En 1970 elle est désignée comme « la route au superlatif, la voie par excellence qui raccourcit les distances, rapproche les villes et les hommes, efface les frontières, modifie les données géographiques et économiques, aménage le territoire, qui fait naître de nouvelles usines et de nouvelles cités, fleurir les résidences secondaires et les centres touristiques. Après son passage, la vie n'est plus la même. Le XX^e siècle est arrivé »¹ (fig. 1). Vingt-cinq ans plus tard, alors que le réseau est passé à plusieurs milliers de kilomètres, l'écrivain Michel Tournier la définit exempte cette fois de tout superlatif : « un rectangle bétonné ayant en moyenne une centaine de mètres de large et pouvant atteindre 1 000 kilomètres de long. Ce ruban évite les villes et les villages et se déroule sans feux rouges ni croisement d'un bout du pays à l'autre »² (fig. 2). L'autoroute ne semble pas avoir tenu ses promesses, le mythe s'est refermé sur lui-même : de « méta-route », elle est devenue l'emblème de la « non-route ».

¹ *Autoroutes de France*, Paris, Editions du Carrousel, 1970. Texte de Bernard Dauvin.

² Michel Tournier, « L'autoroute ou le ciel automobile », dans Christian Leyrit et Bernard Lassus (dir.), *Autoroute et paysages*, Paris, Editions du Demi-Cercle, 1994, p. 10.



Fig. 1 : Echangeur de Bagnolet, 1978. Photothèque de la direction des Routes, Albert Bérenghier

Fig. 2 : Photographie non légendée extraite de l'ouvrage *Autoroutes de France*, Paris, Editions du Carrousel, 1970.



Les partisans de la méta-route louent ce symbole de la victoire de l'homme sur l'espace et sur le temps, associant « le vertigineux à l'immense ». La « non-route » *a contrario* allie la vitesse et la violence, « elle brise le paysage, perce la colline, ignore ce qui lui résiste »³. Prises dans l'état de ces représentations, les institutions publiques tentent dans les années 1980 et 1990 de réconcilier l'image de puissance avec l'expérience sensible des territoires, en traçant une troisième voie paysagère. Cette dernière est exprimée avec emphase par Jacques Houlet en 1996 : « Nous avons décrit nos autoroutes comme une grande aventure esthétique et paysagère de notre temps, elles nous apparaissent comme porteuses d'une insigne dignité, et nous serions comblés si nous avions persuadé quelques-uns de nos contemporains de les regarder avec des yeux sans préjugés, et à leur rendre justice »⁴.

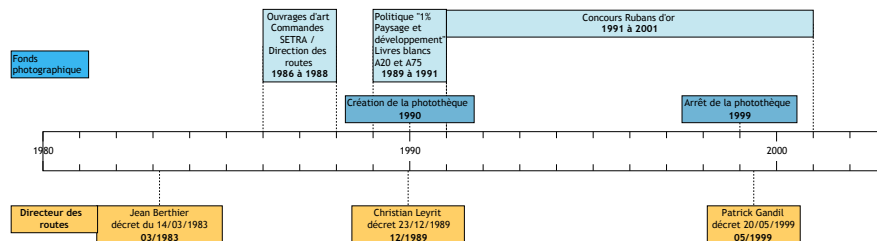
Ce parti pris est soutenu par une politique de communication visuelle dont témoigne aujourd'hui le fonds de la photothèque de la direction des Routes. Constitué entre 1986 et 1999, il rassemble aujourd'hui un ensemble d'environ

19 000 images, principalement des ektachromes couleurs 24X36⁵. Durant ses quinze années d'existence, l'activité de cette photothèque est aussi prolifique que confidentielle. Largement dotée financièrement, rassemblant les travaux de photographes professionnels et d'agents du service, portant sur une grande partie du réseau français, elle reste néanmoins prioritairement au service de ses besoins administratifs internes. L'étude de ce fonds est l'occasion de revenir sur une période récente de l'histoire de l'Équipement. Entendu sous l'angle culturel, la question paysagère se pose à l'époque comme une question avant tout visuelle. La photographie a donc pour charge de participer à l'invention d'un paysage, celui des autoroutes.

L'histoire de la photothèque n'est pas linéaire, les orientations données à la production visuelle suivent celles de la direction des Routes, de son histoire administrative et politique. Les premières campagnes photographiques sont lancées dès 1986, et la photothèque est véritablement constituée à la fin de l'année 1989⁶, pour marquer un coup d'arrêt en 1999⁷. Cette chronologie cor-

respond à celle des changements de direction, qui voit Christian Leyrit succéder en 1989 à Jean Berthier, et quitter ses fonctions en 1999 pour laisser la place à Patrick Gandil (*fig. 3*). Les dernières décennies du XX^e siècle voient s'achever le grand programme autoroutier français lancé à partir des années 1970 sous les auspices des Trente Glorieuses. Il est freiné cependant dès les années 1980 du fait de la montée des critiques à l'égard de cette infrastructure vouée à la vitesse et à la voiture, du fait notamment du développement des préoccupations environnementales. Progressivement « humanisée » via les services à l'utilisateur, la politique de l'Équipement s'attelle à une mise en récit culturelle de l'histoire de la route en France ainsi qu'à la valorisation du savoir-faire des ingénieurs, présentés comme de véritables artistes. Un effort qui ne suffit pas à inverser la tendance, et les grands travaux sont de moins en moins bien accueillis par l'opi-

Fig 3. : Frise chronologique du fonds photographique de la direction des Routes (1986-1999). Réal. par R. Bertho, 2015.



³ François Dagognet, « Route, anti-route et méta-route », *Cahiers de médiologie n°2. Qu'est-ce qu'une route ?*, Gallimard, 1996, p. 24.

⁴ Jacques Houlet, *Éléments pour une théorie du paysage autoroutier*, Paris, Autoroutes du sud de la France, Direction de la communication, 1996, p. 107.

⁵ Voir la notice sur ce fonds p.64.

⁶ Il semble que l'ensemble des reportages datés de 1986 à 1989 d'Albert Bérenguier, unique contributeur de la photothèque à cette période, n'intègre le fonds qu'en 1990. Cette hypothèse est étayée par l'existence d'un contrat daté de 1990 et précisant les conditions de gestion rétrospective des droits sur les images versées. Dans ce cadre il peut sembler que la fin de l'année 1989, voir 1990, soit la date de mise en place effective d'une photothèque.

⁷ Bien que le dernier reportage versé soit daté de 2001, on observe que l'activité de la photothèque s'arrête en 1999. Aucun reportage n'est versé en 2000, la série d'images sur le Tour de France réalisé par Eric Bénard en 2001 ne correspondant pas, manifestement, à la poursuite d'une activité mais plutôt à un versement d'opportunité, sans doute à des fins d'archive et de conservation.

nion publique dans les années 1990. La direction des Routes cherche alors à légitimer son action en associant chercheurs et photographes afin d'articuler de façon positive ses réalisations avec une valeur devenue centrale dans le débat public : le paysage. La politique de communication s'organise autour de deux actions majeures : la politique du « 1 % paysage et développement » lancé dès 1989 puis le concours des Rubans d'or à partir de 1991. Elles vont être l'occasion de développer une stratégie discursive et visuelle ayant pour objectif de renouveler la vision de l'autoroute en France.

Le tournant culturel des années 1980

La mise en place d'une politique de communication propre à la direction des Routes avec comme support visuel principal la photographie s'inscrit dans un contexte historique spécifique. L'arrivée au pouvoir du Parti socialiste en mai 1981, la culture est d'emblée présentée comme un enjeu symbolique majeur. Elle semble alors « pouvoir être associé à tous les aspects de la vie sociale et envelopper toutes les actions du gouvernement »⁸, et l'Équipement n'y échappe pas. On assiste au passage d'un récit industriel et technique de l'histoire de la route française à une valorisation culturelle. La photographie, qui connaît une reconnaissance récente, est convoquée afin de magnifier les réalisations des ingénieurs. L'ensemble de cette dynamique aboutit à la publication en 1989 d'un livre photographique au titre évocateur : *L'Art et l'autoroute*⁹.

La route, un phénomène culturel

Le directeur des Routes Jean Berthier créé en 1984 un groupe de travail *Route et culture* en vue de « favoriser la curiosité des usagers de la route à propos des ouvrages qu'ils utilisent, en leur donnant, en cas de chantier, un message technique pour les initier aux domaines de la construction routière, et en dehors des chantiers, un message plutôt historique pour qu'ils acquièrent des notions d'histoire du réseau routier ou des techniques afférentes »¹⁰. Ce faisant l'institution participe d'une démarche partagée avec d'autres institutions étatiques, soutenue par un intérêt d'actualité pour l'histoire et le patrimoine.

Les expositions sur le thème routier se multiplient : en juin 1984 au musée du Berry à Bourges ; *L'ingénieur artiste* en juillet 1984 à Lyon ; *Le paysage des ouvrages d'art* en juillet 1985 à la Maison des Beaux-Arts de Paris ; *Histoire de ponts* en novembre 1985 à Mâcon. En avril 1985 se tient un grand colloque sur *Les Routes du Sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* à Montpellier dans le cadre du 110e congrès national des sociétés savantes. Dans sa préface Jean Berthier invite universitaires et ingénieurs à coopérer à la découverte, à la mise en valeur et à la sauvegarde du patrimoine du réseau routier. De la même manière l'année suivante dans le cadre de l'exposition *Histoires de routes*¹¹ cette dernière est présentée comme un « phénomène culturel illustrateur de l'évolution de nos techniques et plus largement encore de

l'évolution de nos paysages ruraux et urbains ».

La photographie, un outil de distinction

Cette même année 1986 correspond au lancement des premières campagnes versées au fonds de la photothèque. L'initiative est prise de façon conjointe entre la Section information communication de la direction des Routes, alors dirigé par Jean-Pierre Gossens et Michel Virgoleux, ingénieur au Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA)¹². Les commandes sont passées principalement à Albert Bérenquier, lequel réalise un seul reportage daté de 1986, puis vingt-cinq reportages en 1987 et dix-sept en 1988, soit au total 675 images¹³.

⁸ Philippe Urfalino, *L'Invention de la politique culturelle*, Paris, Documentation française, 1996, p. 335.

⁹ Albert Bérenquier, *L'Art et l'autoroute*, Barcelone, Belfond, 1989.

¹⁰ Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, 1952-2000*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2007, p. 200.

¹¹ Exposition organisée par la Direction des Routes en collaboration avec la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, la Mission Transport-Culture et avec la participation du Ministère de la Culture, du Musée national des sciences et Techniques et des Industries de la Villette, de la Mission Interministérielle de l'Information Scientifique et Technique.

¹² Ce service technique à compétence nationale, appelé jusqu'en 2008 Service d'études technique, des routes et autoroutes est créé en 1968 afin de soutenir l'effort de modernisation du réseau routier français et de la construction des autoroutes.

¹³ Le fonds de la photothèque compte environ 37 000 diapositives qui constituent 19 000 « images singulières » du fait de la pratique des « doubles originaux » : Chaque vue est doublée, triplée ou quadruplée par le photographe au moment de la prise de vue.



Fig 4. : Paysage 1986, travaux de l'autoroute à Miribel (Rhône). © Mission photographique de la DATAR, Jean-Louis Garnell

Le parti-pris de la commande bouscule ici une culture professionnelle instituée, du fait de l'existence de services dédiés au sein l'administration française et d'un usage séculaire de la photographie par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. En effet l'établissement de formation introduit dès 1858 la photographie dans son enseignement et cette dernière devient un outil visuel rapidement mis au service de la valorisation de l'action¹⁴. Par ailleurs le recours à la photographie pour documenter les réalisations étatiques se généralise au sortir de la Seconde Guerre mondiale avec la multiplication des centres de ressources documentaires se créent à partir de 1945

« pour participer à la Reconstruction de la France, œuvrer à l'édification d'une gouvernance moderne et en même temps, maîtriser l'information »¹⁵. Le ministère de la Reconstruction se dote ainsi d'un service photographique ayant pour objet de documenter visuellement l'ensemble des grands travaux liés à l'aménagement du territoire¹⁶, dont les routes et les autoroutes. Les images sont libres de droits et à la disposition de l'ensemble des administrations en faisant la demande. On peut ainsi supposer que la Direction a les moyens de développer une politique de communication visuelle sans faire appel à des prestataires extérieurs.

Ce choix est doublement motivé selon le responsable de la section Information et Communication de l'époque, Yannick Le Du, par des raisons pratiques et plastiques¹⁷. D'un point de vue statutaire, la direction des Routes n'a pas de légitimité pour recruter un photographe à plein temps, ce qui explique les sollicitations ponctuelles. D'autre part les responsables arguent d'une nécessaire spécialisation pour la réalisation des images, associée à une volonté de pouvoir diversifier les sources. Or l'analyse du fonds permet d'établir que parmi les trente-sept auteurs recensés, seuls six photographes versent l'équivalent de 85 % du fond (environ 16 000 images). Le dernier élément évoqué par les acteurs interrogés est la volonté de solliciter un regard « artistique ». Cette orientation entre en résonance avec la médiatisation récente de travaux photographiques portant sur le territoire français se réclamant de même de la qualité d'art.

En 1986 la direction des Routes collabore avec la Mission photographique de la DATAR lancée deux ans auparavant. Cette dernière a pour programme de mettre en place une véritable « pédagogie de la commande publique » au sein des services de l'État, étant ici fidèle

¹⁴ Voir la notice sur le fonds de l'ENPC.

¹⁵ Article Véronique Figini-Veron, « Effort de la France (1946-1960). De la propagande à l'information, la photographie industrielle à la Documentation française ou le document à l'œuvre », dans Martine Dancer-Mourès et Danièle Méaux (dir.), *Les photographes et la commande industrielle. Autour des éditions Paul-Martial*, Saint-Étienne, musée d'Art moderne et contemporain / Université Jean Monnet, 2014, p. 40-51.

¹⁶ Voir la notice sur le fonds du Ministère de la Reconstruction.

¹⁷ Entretien avec Yannick Le Du daté du 25 septembre 2013.

à la politique d'amorçage qui caractérise l'institution de la DATAR depuis vingt ans¹⁸. La mise en place de financements conjoints de campagnes photographiques avec plusieurs structures publiques participe à la diffusion d'un modèle, celui de la Mission¹⁹. Les photographes chargés de cette campagne sont Jean-Louis Garnell, François Hers et Sophie Ristelhueber. Leurs approches sont très différentes, et prolongent l'orientation des travaux qu'ils mènent dans le cadre de la Mission photographique de la DATAR. Jean-Louis Garnell suit les chantiers routiers à travers toute la France, allant du chantier du contournement de Milhaud (Gard) aux travaux de terrassement de l'autoroute à Miribel (Rhône) (fig. 4). Ses images en couleurs donnent à voir une route en devenir, les pieds dans la terre et la poussière. François Hers photographie en noir et blanc une route lisse et filante, principalement en Champagne-Ardenne et en Île-de-France. Son regard se porte sur la matière du ruban, les reliefs de l'asphalte, avec une composition structurée par les lignes de forces conjointe de la route et de l'horizon. Sophie Ristelhueber poursuit son travail sur les ouvrages d'art, entamés lors d'une première collaboration avec la SNCF. Elle réalise des vues noir et blanc des exploits techniques que constituent les routes sur les reliefs escarpés ou la construction de viaducs enjambant des vallées encaissées dans l'Est et le Sud-Est de la France. Les trois points de vues se complètent et dans leur trilogie exposent à la fois le savoir-faire des ingénieurs, l'ampleur des chantiers entrepris et la dimension grandiose des réalisations d'hier et d'aujourd'hui.

En 1998 les images sont reprises pour illustrer le rapport annuel de la direction des Routes et sont associées à celles d'Albert Bérenquier (fig. 5). La concomitance temporelle des deux campagnes, celle des photographes de la Mission de la DATAR et celle d'Albert Bérenquier, ne semble pas être anodine, bien qu'aucun document ne puisse permettre d'attester d'un lien entre les deux entreprises²⁰. Dans les deux cas la photographie est sollicitée pour sa valeur esthétique, de mise en forme du réel et non d'attestation, ce qui est novateur. La reconnaissance du médium est ici utilisée comme un outil de distinction pour promouvoir « l'art » des routes.



Fig 5. Rapport d'activité de la direction des Routes «La route en 1988» Viaduc de Saint-Maurice, A4, 1986. © Photothèque de la direction des Routes Albert Bérenquier

L'art et l'autoroute

Une sélection des travaux d'Albert Bérenquier est publiée en 1989 dans un ouvrage au titre explicite, *L'Art et l'autoroute*²¹. (fig 6) Paru chez un éditeur indépendant, Belfond, il ne porte aucune mention d'une quelconque contribution financière de la part des commanditaires initiaux. Néanmoins on note que l'ensemble des ouvrages d'art photographiés ont été réalisés avec le concours de la direction des Routes ou de ses services déconcentrés (DDE), du SETRA ou bien de la Société centrale d'études et de réalisations routières (Scétauroute), émanation de la puissance publique. Ce qui se présente au premier abord comme une monographie d'auteur, que le photographe dédicace de manière très personnelle à sa femme, se double d'un hymne visuel à la gloire du génie public français.

¹⁸ Voir Raphaële Bertho, *La Mission photographique de la DATAR, un laboratoire du paysage contemporain*, Paris, La Documentation française, 2013.

¹⁹ Marché négocié daté du 28 novembre 1986 entre le Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement des Territoires et des Transports et la Fondation nationale de la photographie. AN 20040212/01.

²⁰ L'absence de convention passée avec le photographe dans les archives de la direction des Routes ainsi que le système de classement de la photothèque fondée sur la mention des années et non des mois ne permet pas de déterminer clairement la chronologie exacte des deux projets

²¹ Albert Bérenquier, *L'Art et l'autoroute*, Barcelone, Belfond, 1989..



Fig 6. Albert Bérenghier, L'Art et l'autoroute, Barcelone, Belfond, 1989. Viaduc de Nantua, A40

L'ouvrage s'ouvre et se ferme avec les textes de deux ingénieurs des ponts-et-Chaussées, Jean Mesqui, polytechnicien et docteur en lettres, spécialiste de l'histoire des ponts, et Jean Müller, centralien et à l'époque directeur de la Section ouvrage d'art de Scétautoute. En ouverture de l'ouvrage, Jean Mesqui inscrit les photographies de Bérenghier dans une généalogie prestigieuse de la représentation des ouvrages d'art, allant de Piranèse à Susley : « Albert Bérenghier, renouant avec la tradition des peintres passés, nous entraîne dans un autre voyage : celui d'une photographie où transparait, en filigrane, des abstractions, un imaginaire, sensible et sensuel. Ici la plastique des ouvrages s'impose comme autant de sculptures du paysage, qui font, mieux que toute

description absconse, redécouvrir l'œuvre de l'homme sur la nature, cette rencontre entre l'homme et les divins que célébrait le philosophe »²². Le savoir-faire du photographe est ici au service de celui de l'ingénieur. Jean Müller décrit les trois rôles de la photographie : celui d'archivage en assurant « la pérennité et la diffusion des aspects visibles de l'œuvre », de documentation car « sans le photographe professionnel, pendant la construction de l'ouvrage et après son achèvement, un aspect inédit transitoire ou fugitif serait perdu à jamais » et enfin de révélation des « côtés insolites de l'œuvre »²³. La finalité des deux démonstrations est de travailler à une reconnaissance conjointe du statut d'œuvre tant pour l'image que pour son sujet, et du statut d'artistes pour le photographe comme pour l'ingénieur. Pour Jean Müller, « en tant qu'artiste, [Albert Bérenghier] a montré que ce sont des œuvres d'art »²⁴ ; quand Jean Mesqui conclut : « Au fil de ce voyage, bien qu'il n'y soit jamais nommé, c'est bien l'homme-constructeur, l'Ingénieur-Architecte-Entrepreneur, que l'on retrouve page après page. Sait-il qu'il est, aussi, poète ? »²⁵.

Sans doute marquées par une volonté de mettre à distance toute velléité documentaire, les images d'Albert Bérenghier sont riches de vues en contre-plongées, de lumières rasantes et de brumes enveloppantes. Le photographe travaille les volumes, joue des contrastes et des lignes de forces, dégageant la structures de sa fonction initiale pour en faire un véritable monument. A travers ses partis pris

radicaux il nous transporte d'un univers futuriste, fait de courbes et de lignes abstraites, à une évocation des piles des temples romains, en passant par des vues aux accents pittoresques. L'objectif de cet ensemble est bien d'élever au rang d'art tout autant une photographie qui cherche à se dégager du carcan documentaire et des ingénieurs de la route qui ne veulent plus être cantonné à leur savoir-faire technique, poursuivant alors le programme culturel initié au milieu de la décennie.

L'inclinaison paysagère des années 1990

Le début des années 1990 est marqué par une nouvelle orientation dans la politique de communication de la direction des Routes. La figure de l'ingénieur est mise en retrait au profit d'un discours centré sur la valeur paysagère, des experts sont sollicités afin de mettre en œuvre une véritable « théorie du paysage autoroutier ».

Le paysage, un nouveau compagnon de route

La notion de paysage émerge dans les années 1970 dans le discours portant sur les aménagements du territoire. En 1976 elle est introduite pour la première

²² Jean Mesqui, « Magie de l'ouvrage », dans *L'Art et l'autoroute*, op.cit., p. 9.

²³ Jean Müller, « Mystère de la photographie », dans *L'Art et l'autoroute*, op.cit., p. 148.

²⁴ *Ibid.*, p. 148.

²⁵ Jean Mesqui, « Magie de l'ouvrage », dans *L'Art et l'autoroute*, op.cit., p. 9.

fois dans la pratique professionnelle des aménageurs avec l'adoption de la loi sur la protection de la nature²⁶. Dix ans plus tard, dans le cadre de l'exposition *Histoires de routes* présentée en 1986 à la Villette, le paysage ne figure toujours pas comme une catégorie autonome. Il est toutefois mentionné explicitement : « [L'ingénieur] sait que de son choix peut dépendre l'enlaidissement ou la mise en valeur d'un paysage (...). L'homme de l'art doit désormais s'entourer de l'avis d'économistes, d'agronomes, d'urbanistes ou de plasticiens ». Dans le numéro de la revue *Métropolis* « Les paysages routiers » publié l'année suivante le paysage est principalement entendu dans sa dimension culturelle et historique, les questions environnementales concernant la faune et la flore ne sont pas abordées. L'ensemble des contributions soulignent les rapports ambivalents qu'entretiennent la route et le paysage : élément de révélation de ce dernier, la route peut aussi le détruire. D'un côté les acteurs publics tentent de faire valoir les actions mises en œuvre pour prendre en compte la dimension paysagère²⁷. De l'autre côté, les professionnels du paysage déplorent, « l'abandon » par les aménageurs « au jeu des forces économiques l'évolution de paysages dont la frange autoroutière est pourtant la vitrine des régions concernées »²⁸ et appellent à la mise en place d'« une politique raisonnée et ordonnée »²⁹. De ce point de vue les termes employés par Michel Delebarre ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer en juin 1989 lors du colloque « Routes et Paysages ». sont intransigeants : « *Aujourd'hui je n'accepte pas l'idée*

*selon laquelle le ministère dont j'ai la charge serait un repaire de bétonneurs maniaques ou d'ingénieurs bornés tirant des tracés routiers en ligne droite sur leur planche à dessin, sans se soucier des conséquences de leurs choix. Mais si l'attention portée par le ministère aux préoccupations relatives à l'environnement n'a cessé de se développer au fil des années, des progrès importants restent à réaliser »*³⁰.

La valeur paysagère de la route est principalement perçue du point de vue patrimonial : la route donne à voir le « spectacle » du paysage et participe de celui-ci. Il s'agit alors de travailler principalement à une intégration des infrastructures routières dans les territoires traversés, ainsi qu'à une mise en valeur touristique des attraits de ces derniers.

Éléments pour une théorie des paysages autoroutiers

Dès sa prise de fonction à la fin de l'année 1989, Christian Leyrit décide de s'entourer d'un collège d'experts « Paysage et Environnement » composé d'architectes, d'urbanistes, de géographes, d'historiens, de philosophes, de paysagistes et de sociologues. Le nouveau directeur des routes confie la coordination de l'ensemble à Bernard Lassus, figure emblématique des recherches sur le paysage à l'époque, ayant pris part au développement de l'école culturaliste dans les années 1980.

Le paysage est considéré comme un facteur culturel, avec une dimension avant

tout visuelle. Il est dès lors hors de toute emprise juridique : une représentation culturelle ne peut faire l'objet d'une quelconque évaluation ou régulation. Par ailleurs la réalité même du paysage en tant que représentation culturelle est, par définition, sujette à évolution. Ce qui n'était pas considéré comme un paysage hier peut le devenir demain, de fait de l'influence des productions artistiques et du déplacement des valeurs culturelles. Dans le discours porté par la direction des Routes et le conseil d'experts, le paysage doit être certes protégé, mais il doit aussi être inventé.

Les travaux du groupe d'experts sont particulièrement médiatisés au cours de l'année 1994 à l'occasion du colloque *Paysages pour demain*, lequel fait suite à l'adoption de la Loi « Paysage » l'année précédente³¹, avec la diffusion de l'ouvrage *Autoroute et paysage*³².

²⁶ La loi instaure l'obligation pour les projets routiers d'effectuer une étude d'impact sur l'environnement des projets d'infrastructures, dont un des volets porte sur le paysage.

²⁷ La circulaire datée du 24 septembre 1984 relative à la qualité paysagère et architecturale des ouvrages routiers impose la prise en compte de certaines normes.

²⁸ Gilbert Weil, « Contrôler le paysage vu de l'autoroute » dans *Métropolis, Urbanisme, Planification régionale, Environnement : Paysages routiers*, 2ème trimestre 1987, n° 80, p. 28.

²⁹ Interview de Michel Denieul, *Métropolis, op.cit.*, p. 6.

³⁰ Michel Delebarre, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, allocation de fermeture du colloque *Routes et Paysages*, juin 1989.

³¹ Loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages

³² Christian Leyrit et Bernard Lassus (dir.), *Autoroute et paysages*, Paris, Editions du Demi-Cercle, 1994.

Ce dernier réunit les contributions des deux collaborateurs de longue date de Bernard Lassus, Pierre Donadieu et Alain Roger, et de spécialistes venus d'horizon différents : le sociologue Jacques Beauchard, l'ingénieur et critique musical Jean-Marie Rapin, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Bernard Thuaud et de deux spécialistes étrangers, John Dixon Hunt, professeur d'architecture du paysage à l'université de Pennsylvanie et Yoshio Nakamura, docteur en ingénierie et spécialiste du paysage à l'Institut Technologique de Tokyo. Ces réflexions sont mises en regard d'un sondage commandé en septembre 1994 à la SOFRES. Une manière de faire un bilan après quatre années de travail de fond et de dessiner de nouvelles orientations. Si 63 % des Français

souhaitent le développement du réseau autoroutier, les résultats de l'enquête soulignent le besoin de concertation et de communication autour des grands projets : 25 % des Français déclarent que autoroutes dégradent le paysage et seulement 5 % considèrent qu'elles permettent de le découvrir³³.

La thématique routière, et plus particulièrement autoroutière, s'impose progressivement hors des cercles professionnels des concepteurs et des chercheurs. Entre décembre 1996 et février 1997, une exposition intitulée *Qu'est-ce qu'une route* est présentée à la Maison européenne de la photographie. Elle donne lieu à l'organisation de tables rondes³⁴ et à l'édition d'un numéro dédié des *Cahiers de médiologie*³⁵.

La stratégie visuelle de la direction des routes

Le développement de la photothèque n'est pas linéaire dans le temps et suit les différentes étapes institutionnelles du processus de prise en compte de la dimension paysagère de l'équipement routier et autoroutier. A partir de 1989 les travaux des photographes sont principalement orientés vers la documentation du lancement de la politique « 1 % paysage et développement », puis les sources se diversifient avec la mise en place du concours des Rubans d'or à partir de 1991. Le paysage est tour à tour considéré dans sa dimension patrimoniale et valorisé dans sa propension innovante.

Fig 7. : Azo Haute-Vienne, « Intégration dans le paysage avant Pierre Buffière », 1990.
© Photothèque de la direction des Routes, Éric Bénard



³³ Sondage SOFRES réalisé à la demande de la Direction des Routes entre avril et août 1994 sur les relations entre les Français, les routes et le paysage. Synthèse réalisée par Didier Witkowski en septembre 1994.

³⁴ Tables rondes organisées à l'occasion de l'exposition *Qu'est-ce qu'une route* et publiées dans *AD REM, Association pour le développement de la recherche en médiologie, Travail médiologique n°2, La route en débats*, mai 1997.

³⁵ *Qu'est-ce qu'une route, Cahier de médiologie n° 2*, coordonné par François Dagognet, Gallimard, 1996.

Le paysage, une valeur patrimoniale

Dans la continuité des déclarations faites conjointement par le ministre de l'Équipement et le secrétaire d'État à l'Environnement en 1989 lors de la journée *Routes et paysages*, une décision du Conseil des ministres³⁶ datée du 22 novembre 1989 institue le principe du « 1 % paysage et développement » sur les autoroutes A20 et A75. Cette disposition a pour objectif la mise en place d'une politique d'incitation originale qui vise à financer des projets locaux d'aménagement paysager et de développement le long

de nouveaux itinéraires autoroutiers³⁷. La prise en compte des sites traversés doit permettre de mettre en place à la fois une politique patrimoniale et d'attractivité touristique.

Le choix d'engager une première expérimentation sur deux autoroutes « non concédées : la Méridienne (A75) et l'Occitane (A20) » donne l'occasion à la puissance publique de mettre en place des procédures exemplaires. L'arrivée d'imposantes infrastructures autoroutières au cœur du Massif central, jusque-là contourné par les grandes voies de circulation nationales, suscite des inquiétudes locales auxquelles ce

dispositif doit répondre. Les grandes lignes de la politique du « 1 % paysage et développement » sont inspirées du contexte spécifique rencontré par ces deux projets, soit le constat d'une faible dynamique économique associée à une grande richesse paysagère. La Méridienne et l'Occitane doivent véritablement profiter aux territoires traversés et non participer à la destruction de leur potentiel principal : le paysage.

Deux livres blancs sont élaborés en 1991 et diffusés en 1992, ce qui nécessite la mise en œuvre de campagnes photographiques. L'activité de la photothèque est entièrement consacrée à la mise en valeur de ces deux grands chantiers en 1989 et 1990, avec des commandes passées à Albert Bérenguier, Richard Nespoulos et Eric Bénard. Ce sont principalement des vues aériennes et au sol qui suivent le tracé des futures autoroutes. Certains clichés documentent l'état des routes avant le lancement des travaux, d'autres présentent la mise en œuvre des opérations de terrassement, et la plupart sont là pour représenter les paysages identifiés comme « richesses à préserver ». (fig 7) La constitution

Fig 9. : La Rocade ouest d'Abbeville (Somme), 1993.
© Photothèque de la direction des Routes, Yann-Arthus Bertrand



³⁶ Les décisions du Conseil des ministres n'ont pas de valeur juridique, ce sont des documents administratifs destinés à l'interne.

³⁷ L'État consacre 1 % du montant des investissements nécessités pour la construction de ces infrastructures aux actions éligibles dans le cadre de cette politique, sous réserve d'une contribution équivalente des collectivités concernées. Après cette expérimentation, la procédure a été généralisée en 1995 à l'ensemble des axes routiers et elle est étendue depuis 2005 à l'ensemble du réseau autoroutier national et à certaines routes nationales importantes à 2x2 voies.

d'une banque de plus de 2000 images dépasse largement les seuls besoins d'illustrations des livres blancs. Il s'agit là d'une documentation systématique de ces deux chantiers d'envergures. Ils bénéficient d'ailleurs d'un suivi régulier au fil des ans. Entre 1991 et 1999, près de 2500 images sont réalisées. Au total 26 % du fonds de la photothèque sont consacrés à l'accompagnement de la politique du « 1 % paysage et développement ».

Le paysage, une valeur compétitive

Le concours des Rubans d'or, fer de lance de la politique de communication de la direction des Routes dans la décennie 1990, est présentée comme « le symbole de la communication route-paysage »³⁸. Organisé tous les deux ans entre 1991 et 2003³⁹, le concours des Rubans d'or récompense les maîtres d'œuvres, privés ou publics,

Fig 8. : Clichés envoyé par la DDE 80 de la Rocade ouest d'Abbeville (Somme), 1993. © Photothèque de la direction des Routes



pour les qualités paysagères de leurs infrastructures. Le concours a pour objectif de mettre en avant la valeur culturelle de la route, en associant le monde des ingénieurs à celui des arts. De ce point de vue la composition des jurys des différentes éditions est éloquent. Si une présélection est effectuée par des experts de la route, des gens du sérail, les récompenses sont décernées par des personnalités appartenant au monde des arts et des lettres : architectes et paysagistes certes, mais aussi photographes, comédiens, cinéastes, journalistes, chercheurs, philosophes. Réunis à Paris, ils rendent leur verdict à partir de clichés des projets candidats. « En regardant les images qui viennent d'être projetées (...) » : C'est ainsi que Paul Quilès, ministre de l'Équipement, du Logement, du Transport et de l'Espace, débute son discours à l'occasion de la remise des Rubans d'or en octobre 1991. La compétition s'apparente ainsi à un concours photographique, mettant surtout en jeu la qualité des représentations photographiques des infrastructures.

Cette dimension permet de comprendre l'intense activité de la photothèque qui entoure la tenue des Rubans d'or chaque année. Les images réalisées par les ingénieurs des DDE, si elles documentent les ouvrages d'art, ne sont pas aussi attractives que les clichés des professionnels, jouant des ambiances lumineuses, des plongées et contre-plongées, et permettant de mettre en valeur le travail des différents corps de métiers. La série d'images de la Rocade ouest d'Abbeville (A28)

sont ici exemplaires de ce point de vue. Les clichés envoyés avec la DDE du département de la Somme sont de bonne facture et valorisent le projet conformément aux esquisses préliminaires (fig 8). Les vues aériennes du photographe Yann Arthus Bertrand sont plus radicales dans leur parti-pris, s'autorisent des cadrages presque abstraits qui permettent à l'ouvrage de « sortir du lot » visuellement. (fig 9)

Le spectacle photographique de la route

Le paysage de l'autoroute s'élabore dans les faits, dans le discours mais aussi dans les images elles-mêmes. Il s'articule autour de deux axes de réflexion, où l'autoroute est alternativement point de vue et sujet de la vision : lieu depuis lequel on voit le paysage, et partie prenante du paysage. Le paysage perçu par l'utilisateur depuis le « belvédère cinématique » que constitue la route à grande vitesse s'efface progressivement cependant au profit du paysage patrimonialisé de l'habitant. Il s'agit alors de contrebalancer la réception négative d'une infrastructure souvent qualifiée de « balafre » pour promouvoir une pensée créative d'un paysage à inventer.

³⁸ *Le paysage et la route*, livrets édité par la Direction des routes, juillet 2003.

³⁹ Il faut distinguer les éditions 1991, 1993, 1995, 1997 et 1999 menées sous l'égide de Christian Leyrit de l'ultime édition en 2003 organisée par Patrick Gandil.

Le paysage vu de l'autoroute : Un belvédère cinétique ?

La route, les voies fluviales, le chemin de fer : à chaque moyen de transport son tracé spécifique, ses modes de déplacement propres, et donc ses paysages caractéristiques⁴⁰. Le même territoire, traversé à pied, à vélo ou en train, ne présentera pas la même physionomie pour le voyageur. La singularité de l'autoroute est d'offrir à ses usagers le privilège de jouir d'un point de vue que les concepteurs des années 50 qualifient « d'américain » : « Elle popularise et multiplie les panoramas vastes et ouverts, aux limites de l'anamorphose, contemporains des «vues d'avion», promues par les transports aériens, et des «travelling» du cinémascope »⁴¹. Les automobiles se transforment en de véritables « belvédères mobiles » selon Bernard Lassus⁴². Engagé dans un mouvement ininterrompu, l'usager de la route voit ainsi « défiler continûment le territoire, [dans] une approche rythmée par la succession de ses pleins et de ses creux, de ses montées et de ses descentes, en contrepoint du relief le plus souvent »⁴³. Il va même jusqu'à qualifier l'autoroute d'« œuvre cinétique »⁴⁴ dans laquelle « les objets perçus développent un ballet de mouvements contradictoires, au premier plan virevoltant, lentement glissant à l'horizon »⁴⁵. Si cette description est séduisante théoriquement, rapprochant la pratique de l'autoroute d'une expérience proprement artistique, elle ne semble ne pas être véritablement reprise dans le cadre de la politique visuelle de la



Fig 10. Viabilité hivernale : autoroute sous la pluie vue de l'intérieur d'un véhicule, 1998.
© Photothèque de la direction des Routes, Albert Bérenghier,

direction des Routes. Les seules vues du paysage prises depuis l'habitacle d'une automobile vient illustrer ici les questions de viabilité hivernales (fig 10). C'est un encore un paysage de l'architecte ou de l'ingénieur qui est pensé ici : le ruban est vierge et les usagers absents.

Cette dimension cinématographique subsiste néanmoins dans l'idée que l'autoroute, plus qu'un simple moyen de transport, permet de proposer une véritable mise en scène dynamique, « un scénario »⁴⁶. Christian Leyrit insiste à plusieurs reprises sur la qualité de vitrine de ces infrastructures qui traversent le territoire : « Au XXI^e siècle les automobilistes de l'Europe entière ne découvriront la France que depuis l'autoroute »⁴⁷. Or cette dernière est souvent perçue comme un monde fermé et autonome, standardisé et uniforme, véritable « biotope artificiel plaqué sur le pays et sans relations profondes avec lui. »⁴⁸ A l'encontre de cet « effet tunnel » souvent dénoncé, Bernard Lassus

⁴⁰ Marc Desportes, *Paysages en mouvement, Perception de l'espace et transports (XVIII-XXe siècle)*, Paris, Gallimard, 2005.

⁴¹ André Guillaume, « Les différents paysages routiers », Actes du colloque *Paysages pour demain* (1994), publiés dans *L'environnement magazine hors-série*, mars 1995, p. 78.

⁴² Bernard Lassus « Découvrir, s'arrêter », dans Christian Leyrit et Bernard Lassus (dir.), *Autoroute et paysages*, op. cit., p. 37-56.

⁴³ *Ibid.*, p. 43.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 56

⁴⁵ *Ibid.*, p. 43

⁴⁶ Bernard Lassus lors du débat « Regards sur la route: photographie, cinéma, architecture » organisé le 26 février 1997 à l'occasion de l'exposition *Qu'est-ce qu'une route* retranscrit dans la revue *AD REM, Association pour le développement de la recherche en médiologie* n°2, « La route en débats », mai 1997, p. 85.

⁴⁷ Entretien avec Christian Leyrit, *Techniques et Politiques d'Équipement, Revue des ingénieurs des travaux publics de l'État* n° 105, juillet 1991, p. 9 ; Christian Leyrit, « Le paysage n'est pas l'environnement », Actes du colloque *Paysages pour demain* (1994), publiés dans *L'environnement magazine hors-série*, mars 1995, p. 82 ; Christian Leyrit, « L'autoroute, le paysage et l'environnement », dans *Autoroute et paysages*, op. cit., p. 176.

⁴⁸ Michel Tournier, « L'autoroute ou le ciel automobile », op.cit., p. 10.

⁴⁹ Bernard Lassus « Découvrir, s'arrêter », op.cit., p. 49.

défend l'idée d'une stratégie de l'arrêt⁴⁹. La spécificité cinétique du paysage vu depuis l'autoroute est ici abandonnée au profit d'une mise en récit du territoire, via l'installation d'une signalétique engageante ou la construction d'aires de repos thématiques. Le déplacement et la vitesse ne font plus partis des caractéristiques de ces nouveaux paysages créés par l'autoroute. Ils sont redevenus, classiquement, les médiateurs vers des paysages déjà existants, présents hors de l'emprise autoroutière elle-même. Les paysages du flux s'effacent au profit des paysages sédentaires.

L'autoroute dans le paysage : le complexe de la balafre

L'autoroute, parce qu'elle vient modifier le paysage existant, est souvent assimilée à une pollution visuelle, blessure qu'on doit essayer de réduire, ou du moins de dissimuler. Ce « complexe de la balafre »⁵⁰ est issu d'une conception conservatrice et avant tout patrimoniale du paysage. Partisan de l'idée que le paysage peut être transformé, qu'il doit évoluer, Alain Roger va jusqu'à qualifier cette position, défendue entre autre par la loi de 1993, de « réactionnaire ». Cependant c'est bien l'idée d'une nécessaire intégration de l'autoroute dans le paysage qui s'impose dans la pratique des aménageurs. Cela revient selon Lucien Chabanson à accepter une double négation implicite pour les concepteurs des grands ouvrages⁵¹. D'une part la négation de la légitimité de la construction de l'infrastructure, et d'autre part une perte du savoir



Fig 11. : Pont de Normandie A29, (Seine- Maritimes - Calvados), 1994.
© Photothèque de la direction des Routes, Eric Bénard

esthétique des ingénieurs. Loin de chercher à inventer un « paysage de demain », ils cherchent alors à réduire l'impact du projet par des techniques dites de camouflage. Or affirmer la possibilité de la création de nouveaux paysages permettrait « au contraire, de savoir transformer une balafre en visage et cette plaie en paysage »⁵². Dans le même ordre d'idée Bernard Lassus estime que la pensée paysagère doit être partie prenante du développement du projet d'infrastructure, afin de pouvoir élaborer une stratégie propre à chaque site⁵³. Le paysagiste réfute ici toute position doctrinale et conquérante. Il plaide au contraire pour une valorisation mutuelle des grands ouvrages et des paysages, selon des modalités diverses et à chaque fois renouvelées, allant du viaduc au souterrain. L'autoroute vient ici non plus polluer le paysage, mais le révéler à lui-même.

Les différents reportages réalisés sur le pont d'Iroise, dit Pont de Normandie, Ruban d'or 1995, peuvent être considérés comme exemplaires de ces dynamiques croisées. En effet on retrouve des clichés réalisés en 1994, avant la finalisation du chantier, jouant du contre-jour ou de la brume pour mettre en scène la prouesse technologique que représente la construction d'une telle infrastructure (fig 11). C'est ici l'ingénieur, le technicien qui révèle sa puissance. En 1995 l'ouvrage est fini et la contre-plongée permet de sublimer le geste architectural, ce grand trait qui

⁵⁰ Alain Roger « Paysage et environnement: pour une théorie de la dissociation », *op.cit.*, p. 33

⁵¹ Lucien Chabanson, « Peut-on paysager un pays comme la France? », *Le Débat, Au-delà du paysage moderne / Autour du patrimoine*, n° 65, 1991/3, mai-août 1991, p. 114.

⁵² Alain Roger « Paysage et environnement: pour une théorie de la dissociation », *op.cit.*, p. 33

⁵³ Bernard Lassus, « Aménager au contact des lieux », dans *Autoroute et paysages*, *op.cit.*, p. 136.



Fig. 12 : Pont de Normandie A29, (Seine-Maritimes - Calvados), 1995.
© Photothèque de la direction des Routes, Eric Bénard

Fig. 13 : A29, (Seine-Maritimes Calvados). © Photothèque de la direction des Routes, Albert Bérenguier



vient signer les aires et tranche sur un ciel bleu immaculée (fig 12). Jusque-là les images se reportent aux clichés déjà anciens, magnifiant les ouvrages d'art et jouant sur la démesure. La nouveauté s'introduit finalement dans une dernière composition, inusité, accolant de façon presque artificielle des éléments naturels et la structure. En jouant de la composition et de l'agencement des plans, le photographe ramène le pont à des dimensions plus modestes, celles d'un bosquet d'arbres, et l'installe au milieu d'une prairie (fig 13).

Cette combinaison visuelle entre les infrastructures et les éléments naturels n'est pas isolée au sein de la production de la photothèque, au contraire. Bouquet printanier, feuillage d'automne ou tournesol apparaissent régulièrement an avant plan des images. L'autoroute et ses avatars que sont les ponts, les aires de repos ou les barrières de péages sont alors « intégrés » à une composition se rapportant aux modèles classiques, pittoresques ou bucoliques, à la faveur d'un collage presque grossier. De plus cette identification des éléments végétaux au paysage se présente comme un raccourci visuel qui va à l'encontre de la pensée défendue par l'institution commanditaire et étayée par le collège d'experts « Paysage et environnement ». La « vieille lune »⁵⁴ de l'intégration de l'aménagement du territoire semble prendre là d'autres atouts visuels. Le ruban autoroutier ne se veut plus conquérant, tracé rectiligne venant imposer la volonté

⁵⁴ Alain Roger « Paysage et environnement: pour une théorie de la dissociation », *op. cit.*, p. 27.

des technocrates sur le territoire. Au contraire, on privilégie des vues de tracés en courbes, suivant les aspérités du relief (fig. 14). L'autoroute apparaît ainsi comme respectueuse des pays traversés, s'intégrant en souplesse dans le paysage. La synthèse de ces deux partis pris visuels se retrouve dans certains clichés, ajoutant à l'avant plan végétal un arrière-plan pittoresque, avec la vue d'un site patrimonial reconnu. L'autoroute se glisse ainsi discrètement entre les deux conceptions paysagères communes, du « naturel » et du « pittoresque », assurée de fait de « faire paysage ».

L'étude de la photothèque de la direction des Routes, de son histoire institutionnelle et de son fonds, permet de mettre en lumière la manière dont le médium photographique est associé pendant plus de dix ans à la mise en récit des autoroutes françaises à la fin du siècle. Bien que tournée avant tout vers la promotion des ouvrages d'art, puis de leur relation au paysage, la photothèque intègre au fil des années des thématiques liées aux métiers de la route. Ce n'est plus le grand geste de l'architecte, du paysagiste ou de l'ingénieur qui est rendu visible, mais ceux

plus quotidiens de l'entretien des chaussées, de leur viabilité hivernale ou de la mise en œuvre du Tour de France. Le ruban d'asphalte n'est plus le seul protagoniste, la narration inclut les « gens de la route » confrontés aux éléments. Outil de réhabilitation d'une grandeur malmenée, de légitimation d'une politique contestée ou de reconnaissance d'expertises méconnues, la photographie n'est pas sollicitée ici pour sa capacité de documentation. Elle est à chaque fois l'instrument visuel de l'élaboration d'un récit : de l'« ingénieur-artiste » et de l'« autoroute-paysage ». ★

Fig. 14 : RN7 - Allier - Déviation nord de Moulins, 1992.
© Photothèque de la direction des Routes, Eric Bénard



Des histoires de paysage : analyse croisée des itinéraires bretons de l'OPNP

Caroline Guittet,

doctorante en géographie sociale

UMR CNRS 6590 ESO – Université Rennes II

Le ministère de l'Environnement et de l'Écologie a engagé en octobre 1991 la création de l'Observatoire photographique national du paysage (OPNP). Les services de l'État associés aux collectivités territoriales et aux autorités compétentes conçoivent, sur un territoire donné, avec l'aide d'un professionnel de la photographie, un itinéraire photographique. Afin de constituer des séries photographiques, cet itinéraire va être re-photographié dans le temps avec comme objectif premier de suivre les transformations paysagères. Entre 1994 et 2003, l'OPNP a intégré dix-neuf itinéraires qui suivent la méthodologie préconisée par l'État. Cette démarche est en concomitance avec le renouvellement des politiques paysagères. Avec la loi « paysage » de 1993 et la Convention européenne du paysage de 2000, l'État français et les collectivités locales doivent identifier et qualifier les évolutions du paysage quotidien afin de mieux les intégrer dans les prises de décision publiques. L'OPNP a impulsé des dynamiques territoriales car depuis les années 2000 plus de soixante dix Observatoires photographiques du paysage (OPP), locaux, dépendant du ministère de l'Environnement et de l'Écologie, ont été mis en place. Les institutions locales à l'initiative de ces OPP empruntent soit la méthodologie recommandée par l'OPNP, ou soit elles se singularisent par l'emploi de méthodes nouvelles apportant un vivier considérable pour rénover les connaissances sur le paysage.

Remerciements

Ce travail est rendu possible grâce au soutien du conseil régional Bretagne dans le cadre de la convention de recherche « Méthodologie et prospective pour une stratégie régionale de gestion durable des paysages », à Laurence Le Dû-Blayo, responsable de ce projet régional et directrice de la présente thèse. Aussi, la contribution et les travaux menés par le personnel du CAUE 22, du PNRA et de Simon Monthulé ont été primordiaux pour la rédaction de cet article.

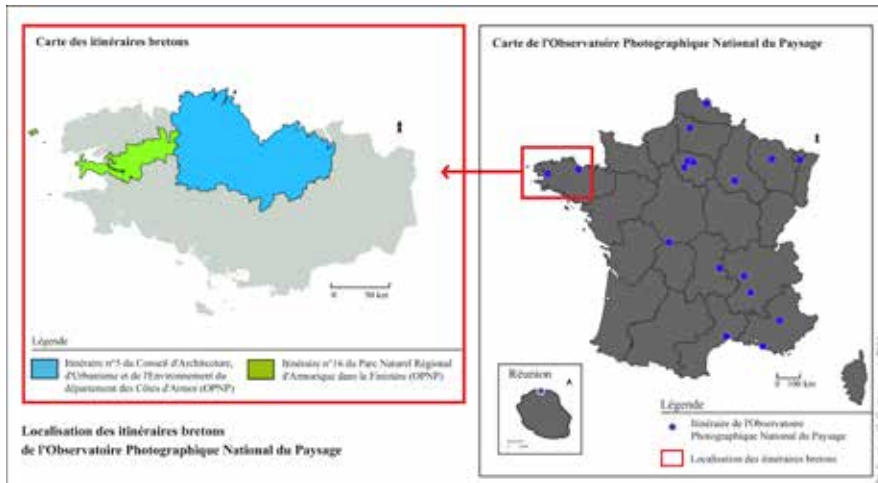


Fig.1 : Deux itinéraires de l'OPNP sont situés dans la région Bretagne : l'itinéraire 5 du CAUE des Côtes d'Armor et l'itinéraire 16 du PNR d'Armorique dans le Finistère.

Depuis maintenant une vingtaine d'années, des structures locales (syndicat mixte, Parc naturel régional, etc.) en partenariat avec le ministère de l'Environnement et de l'Écologie fabriquent une mémoire visuelle des paysages. Les paysages, en constante évolution avec des périodes de permanence ou de radicale transformation, sont difficilement saisissables par l'homme car les mécanismes de transformation s'opèrent sur des temporalités variées (du temps séculaire au temps journalier), à des échelles spatiales diverses (du grand paysage au micro-paysage). Ces évolutions incluent les actions des sociétés qui, par les choix individuels ou collectifs, contribuent à la transformation des paysages.

L'Observatoire photographique national du paysage (OPNP) a pour vocation d'appréhender ces processus complexes en constituant « un fonds de séries photo-

graphiques qui permette d'analyser les mécanismes et les facteurs de transformations des espaces ainsi que les rôles des différents acteurs qui en sont la cause de façon à orienter favorablement l'évolution du paysage^{*}».

L'OPNP se concrétise par dix-neuf itinéraires mis en place entre 1992 et 2003. Pour chacun de ces itinéraires, les structures locales volontaires ont constitué un comité de pilotage (photographe professionnel, élus, services central et déconcentrés de l'État, professionnels) pour déterminer des problématiques paysagères et sélectionner une quarantaine de points de vue dits initiaux; lesquels seront re-photographiés à des intervalles de temps réguliers.

Avec le renouvellement des politiques paysagères (loi paysage, 1993; Convention européenne du paysage,

2000), le paysage quotidien fait dorénavant l'objet de politiques spécifiques par les services déconcentrés de l'État. Le paysage quotidien est celui de tous les jours, celui qui nous entoure, *a contrario*, du remarquable, il est ordinaire. Changeant, il fait référence à la fois au passé, présent et au futur, et chacun se l'approprie de manière personnelle². L'OPNP est un dispositif précurseur car il s'attache à donner à voir ces paysages quotidiens en évolution.

La démarche des OPP a trois finalités distinctes qui sont rarement articulées entre elles : « suivi des dynamiques paysagères en elles-mêmes, suivi global ou thématique du territoire recourant à l'information paysagère, et mobilisation des acteurs par la confrontation de leurs représentations paysagères avec les transformations effectives du paysage³».

Cependant, le fonds photographique peine à être exploité par les politiques publiques, la sphère scientifique et les aménageurs. Aussi il reste méconnu du grand public. Deux questions se posent alors : est-ce qu'une même série photographique peut répondre à la fois à des attentes de l'expertise et des besoins de sensibilisation à l'évolution du paysage? Est-ce qu'une commande nationale normalisée peut s'accorder avec des attentes spécifiques à l'échelle locale?

* Dans cet article, pour une meilleure lisibilité, les notes figurent à la fin du document.

À partir de deux cas d'étude en région Bretagne (fig. 1), l'itinéraire 5 du Conseil d'Architecture, de l'Urbanisme et de l'Environnement des Côtes d'Armor (CAUE 22) et l'itinéraire 16 du Parc naturel régional d'Armorique (PNRA), nous expliciterons la mise en tension entre la commande nationale normalisée et les singularités locales lors de la conception de l'itinéraire. Dans un second temps, nous observerons les différents usages de ces archives visuelles. Ce travail⁴ nous amènera à réfléchir aux méthodes possibles d'analyse du fonds institutionnel et à ouvrir de nouvelles perspectives pour actualiser et activer⁵ ces photographies dans les projets de territoire.

La mise en tension entre commande nationale normalisée et singularités locales

La mise en œuvre de la commande de l'OPNP est originale et se distingue en partie des précédents historiques car elle associe deux commanditaires, une institution nationale et une institution locale. Afin de conserver une cohérence de l'ensemble, le protocole photographique est normalisé au niveau national. Toutefois, chaque itinéraire se singularise à la fois par le comité de pilotage constitué par la structure porteuse, par le territoire couvert et par les attentes du photographe. L'itinéraire 5 du CAUE 22 et l'itinéraire 16 du PNRA illustrent cette diversité au sein

Observatoire Photographique National du Paysage			
Itinéraire 5 du CAUE 22		Itinéraire 16 du PNRA	
Conception de l'itinéraire	Genèse > Date de création : 1995 > Comité de pilotage déjà existant avec 2 rencontres > Echelle départementale (373 communes)	Problématiques paysagères > Les entrées de bourg > Les centres bourgs > L'urbanisation du littoral > L'exploitation agricole > Les activités économiques	Genèse > Date de création : 1997 > Comité de pilotage créé avec 2 rencontres > Echelle du parc (44 communes) Problématiques paysagères > L'évolution du bocage > Le démantèlement de la centrale nucléaire de Brennilis > Les entrées de bourg > Les infrastructures routières > La construction d'ouvrage d'art > Les implantations d'éoliennes > Le camping - caravanning > Les bâtiments agricoles > Les impacts des mesures agro-environnementales
	Relatif aux séries photos	Les photos > 42 points de vue initiaux > Photos en couleur > Photos argentiques - > Reconstitutions annuelles	

Réalisation : C. Guitter _ sept. 2014

Fig. 2: Les deux itinéraires bretons de l'OPNP se singularisent par les problématiques paysagères traitées et par les choix effectués qui sont relatifs à la photographie.

d'une même région. Débuté en 1995, l'itinéraire 5 du CAUE 22 est l'un des plus anciens de l'OPNP et s'imbrique dans une démarche de concertation. En effet, dans le cadre du plan départemental pour l'environnement⁶, le CAUE a constitué une commission «paysage et cadre de vie» réunissant une cinquantaine d'organismes. Suivant de près cette démarche novatrice, le bureau des paysages⁷ sollicite le CAUE pour la conception d'un itinéraire photographique à l'échelle départementale afin de poursuivre les réflexions sur le grand paysage. En 1994, les thématiques paysagères à suivre sont discutées lors de la dernière commission «paysage et cadre de vie» en présence

du photographe Thibaut Cuisset. Le bureau des paysages en écartera d'ores et déjà certaines (les entrées de ville, les zones d'activité, etc.) car elles étaient déjà traitées dans d'autres itinéraires.

Parmi 800 photographies effectuées lors de la première campagne dite «mitraille», quarante-deux photographies initiales sont sélectionnées et cinq problématiques paysagères seront retenues (fig. 2). L'engagement financier de l'État étant irrégulier, le CAUE achète avec ses fonds le matériel de Thibaut Cuisset et négocie avec lui une formation. Le CAUE a dû s'emparer de l'outil, initié au départ par le Ministère, et se structurer en interne en se dotant de moyens humains, maté-

riels et financiers pour le pérenniser. Les reconductions annuelles restent néanmoins une lourde tâche.

Cette mise en tension entre les ambitions nationales et les moyens locaux est également effective pour l'itinéraire 16 du PNRA, malgré une conception différente. Suite à une publication *L'observatoire photographique du paysage - Mode d'emploi* par la fédération des PNR en janvier 1996, le PNRA se lance dans la démarche. Après la campagne "mitrailleuse" effectuée par Jean-Christophe Ballot en 1997, le comité de pilotage sélectionne les points de vue initiaux à partir d'une seule thématique : la typologie et les évolutions du bocage.

En 2001, après la première reconduction, au vu des clichés, le comité de pilotage va élargir les thématiques paysagères (fig. 2). En l'absence de réunion du comité de pilotage depuis 2010, il est difficile aujourd'hui d'apprécier véritablement les évolutions du paysage constatées photographiquement avec les évolutions présumées : en effet, rien de plus complexe que le constat de l'absence d'éoliennes, de caravanning, etc. La transmission orale et les traces écrites des intentions du comité de pilotage sont essentielles pour évaluer les évolutions paysagères. Par ailleurs, le PNRA connaît aussi des incertitudes vis-à-vis du partenariat avec l'État, dont le financement est fluctuant.

À travers ces deux exemples, nous remarquons que chaque itinéraire a des orientations méthodologiques et thématiques spécifiques répondant à la fois à la pratique du photographe professionnel, aux besoins du comité de pilotage et au territoire. Par le retour d'expériences des

deux structures, deux points doivent être débattus dès l'amont de la démarche.

Le premier point est la clarification de la commande auprès du photographe professionnel : le photographe participe-t-il uniquement aux premières campagnes ou à l'ensemble des reconductions ? Si le photographe est missionné pour seulement les premières campagnes, il faut dès le début du projet réfléchir à la passation : identifier le futur photographe dans la structure, le former et acquérir le matériel photographique.

Le second point est l'implication et la transmission du comité de pilotage. Ce dernier a pour objectif de réfléchir à la conception de l'itinéraire, de l'ajuster et de l'animer. Pour les deux cas d'étude présentés, ils se sont essouffés rapidement. Hormis le coût financier d'un comité de pilotage régulier (frais de déplacement, coût de l'organisation, etc.), la temporalité assignée à un OPP, une mémoire du paysage sur le long terme, est peu adaptable à la temporalité d'un groupe d'élus et de professionnels souvent en mouvement. La transmission est primordiale, et ne se limite pas au fonds photographique mais à l'ensemble des documents et discussions en rapport avec le fonds. La mise en tension entre la commande nationale normalisée et les singularités locales se joue essentiellement dans l'appropriation de l'outil par les structures locales afin de le pérenniser. D'autant plus qu'une fois que le corpus est suffisamment conséquent, les structures porteuses des itinéraires sont amenées à l'exploiter pour appréhender les dynamiques paysagères.

Une expertise paysagère par des analyses croisées des séries photos

Avec le développement des recherches sur les représentations sociales des paysages⁸ et avec l'avènement des politiques paysagères, les OPP sont de plus en plus sollicités. Il s'agit, d'une part, pour les aménageurs et chercheurs de qualifier les dynamiques paysagères et d'évaluer les projets de territoire notamment pour amender les documents de connaissance et de planification (Atlas de paysages, Plan local d'urbanisme, etc.). D'autre part, via des entretiens basés sur les séries photographiques, d'analyser des représentations sociales face aux dynamiques paysagères pour aider à caractériser la demande sociale des populations en termes de paysage⁹. Les itinéraires de l'OPNP peuvent contribuer à ce double objectif, néanmoins les études des transformations paysagères restent au stade expérimental et soulignent les limites des OPP¹⁰. En effet, les photographies sont dans bien des cas déconnectées de leur territoire¹¹ et donnent à voir la résultante uniquement factuelle des transformations paysagères¹².

Les deux structures porteuses qui nous intéressent ici, ont engagé des démarches qui répondent à ce double objectif selon leurs besoins respectifs. Le CAUE, dans sa promotion de la

qualité paysagère, doit appréhender les évolutions paysagères des Côtes d'Armor dans des optiques d'information et de sensibilisation des acteurs du territoire. Quant au PNRA, les analyses ont pour objectif d'amender le projet du parc au travers de la Charte du paysage et de l'architecture¹³. Avec comme appui une série photographique par itinéraire, nous allons expliciter la complémentarité des différentes méthodes pour mettre en lumière leurs potentialités.

À partir de la série 050026 « la plage du Vieux Bourg de Pléréhel à Fréhel » (fig. 3 : extrait de la série), une étude monographique et diachronique menée par Nolwenn Bouillaud¹⁴ en 2000 couplée à des entretiens effectués en 2013/2014¹⁵ donnent à voir des dynamiques complexes, passées, présentes et futures. L'intention photographique, ici, est le suivi de la politique de protection de la dune.

Le premier travail de N. Bouillaud consiste à décrire finement le point de vue initial de 1995. (fig. 3 analyse croisée, étape 1). Les changements visibles ensuite sont mis en lumière en comparant les éléments repérés en amont sur l'ensemble photographique entre 1996 et 2000 (étape 2). Puis, les éléments de paysage sont contextualisés plus largement par l'apport de nouvelles perspectives visuelles comme des vues d'en haut ou des vues de profil (étape 3). Il s'agit de « capter toute l'épaisseur du paysage¹⁶ » et de « connecter » la série photographique au territoire. Un travail archivistique complété par des entretiens auprès des acteurs du territoire

Extrait de la série 050026 : « la plage du Vieux-Bourg de Pléréhel à Fréhel »
Itinéraire 5 du CAUE 22 (OPNP)



N° 05 0026 01, le 23 mai 1995 à 17h00
© Thibaut Cuisset



N° 05 0026 05, le 22 mai 2000 à 14h45
© Max Grammare



N° 05 0026 10, le 8 juin 2005 à 16h45
© Max Grammare



N° 05 0026 14, le 15 juin 2009 à 16h45
© Max Grammare

Vue d'en haut depuis Google Earth

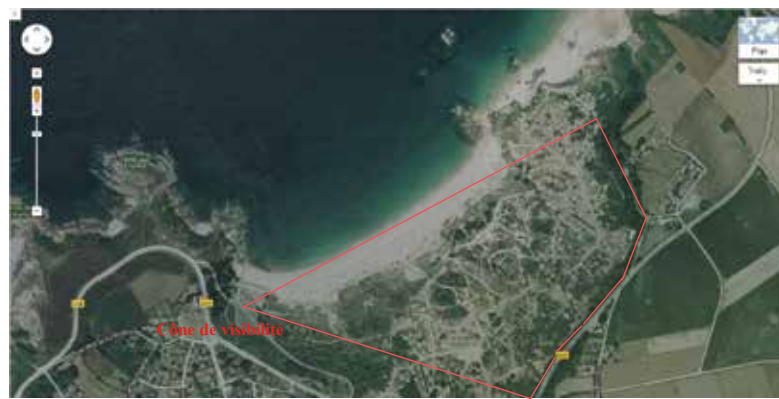


Fig. 3 : Extrait de la série 050026 de la plage du Vieux-Bourg de Pléréhel à Fréhel et la vue aérienne.

Page suivante : Analyse croisée à partir de la série 050026.

Analyse croisée

Étape 1

Description visuelle de la photographie initiale (1996) (Bouillaud, 2000)

Le premier plan est composé d'un parking privé, signifié par les barrières et par un pourpier au coin à droite de la photographie. Le second plan est délimité par la rangée de ganivelles (barrières composées de lattes de châtaigniers) qui borde le parking. Les ganivelles ont deux objectifs : fixer la dune par la diminution de la vitesse du vent et réguler la fréquentation humaine dans la dune. Éléments principaux de la photographie, le haut de la plage et le front de dunes sont séparés par une série de ganivelles. La partie supérieure de la dune est recouverte densément par les oyats tandis que la couverture végétale dans la partie inférieure est faible et disparate. Au fond, à gauche de la photographie, nous pouvons deviner le camping municipal de Fréhel avec l'insertion de quelques tentes. Au dernier plan, la pinède crée une frontière entre le ciel et la dune.

Étape 2

Analyse visuelle des changements (1996-2000) (Bouillaud, 2000)

Il est, tout d'abord, constaté que le parking privatif semble peu fréquenté, un panneau « interdiction de stationner » a été implanté. Le cyprès a une croissance rapide. Au second plan, les ganivelles se sont avérées efficaces puisque le tapis végétal est de plus en plus homogène et la dune s'engraisse d'année en année. L'arrière plan n'a pas subi de modification significative.

Étape 3

Contextualisation par l'apport de nouvelles perspectives visuelles (Bouillaud, 2000)

La photographie représente une infime partie du paysage dunaire. Les 2/3 de celui-ci sont occupés par le camping municipal du pont de l'étang. La pinède est aussi bien marquée avec 30 hectares de superficie. Cet ensemble paysager est cerné par la route départementale 34. La forme du rivage est arquée. La plage est délimitée par une pointe rocheuse à l'est par la pointe de la guette et à l'ouest par la pointe aux chèvres. Derrière cette pointe, la carrière du Port Barrier est en activité pour l'extraction du grès rose. Enfin, à l'arrière du point de vue, un parking trois fois plus grand que celui vu sur la série photographique accueille les touristes. Une cale et une digue se situent en contrebas du parking.

Étape 4

Étude diachronique via la consultation d'archives et via des entretiens auprès des acteurs du territoire (Bouillaud, 2000)

Peu fréquenté jusqu'au XIXe siècle, ce paysage est considéré comme hostile. Au début du XXe siècle, M. Barrier, exploitant de carrières du Port Barrier, vend ce site à la commune. Le camping municipal ouvre ses portes à partir de 1953. L'ensemble des aménagements (parking, calle et digue) date des années 1960/1970. La surfréquentation du site entraîne un piétinement intense de la dune et déchausse la végétation qui s'est accrue depuis le début du siècle. Les chemins se sont creusés dans la dune créant des couloirs propices au vent. Cette configuration accentue la vitesse du vent qui va ôter une quantité importante de sable. Devant ce phénomène d'amaigrissement du massif dunaire, la commune de Fréhel prend l'initiative dans les années 1990 de replanter et restaurer la dune. Elle signe alors une convention avec l'Office National des Forêts (ONF) pour l'installation de quatre kilomètres de ganivelles et pour l'implantation de 5000 nouveaux plants arbustifs dans la zone forestière déjà établie pour favoriser le maintien de la dune. La gestion de cet environnement est confiée aux syndicats des Caps. Aussi, la superficie du camping a été diminuée de 53 à 20 hectares pour mieux conserver le massif dunaire.

Étape 5

Analyse qualitative des entretiens semi-directifs auprès des acteurs du territoire (Guittet, 2012/2013)

Prénom, âge, commune, lien avec le paysage	Extraits des entretiens
1. Gaëtan, 34 ans, Saint-Briec, lieu de loisirs	1.a. « Il y a eu une politique de préservation de la dune qui a été efficace en 1995 et 2009, on voit qu'elle est plus stabilisée ». 1.b. « J'ai fait le nettoyage de la plage le mois dernier, il y a plein de trucs qui se baladent. Entre le sentier là derrière et la dune, il y a un paquet de débris qui s'est entassé et des traces de traçeurs ».
2. Jean-Christophe, 56 ans, Pléneuf-Val-André, bassin de vie	2.a. « Moi, j'avais interrogé un type du CNRS à Dinard qui ne croit pas du tout à ces trucs là [les ganivelles]. Il dit une dune ça vit, ça bouge, ça se déplace, mettre tous ces trucs là, c'est du court terme ».
3. Delphine, 34 ans, Saint-Briec, lieu de vacances	3.a. « Il y a les dunes dans lesquelles je me suis bien amusée, c'était bien avant 1995, donc il n'y avait pas encore les barrières. Après, ils se sont rendus compte qu'à force de jouer avec mon frangin, on finissait par faire tout écrouler ». 3.b. « Ça a un petit côté exotique, c'est différent, c'est pour ça que j'aime bien m'y promener avec mon frangin. [...], c'était un super terrain de jeux. Pour les lapins c'est l'éclate totale, il a des tonnes de terriers. Puis du coup, il y a l'odeur ».
4. David, 49 ans, Rennes, lieu potentiel de travail (paysagiste)	4.a. « Ils avaient déjà constaté, sans doute, avant cette époque là, une érosion artificielle de la dune stabilisée, liée je pense à une surfréquentation, le piétinement des humains et donc, les ganivelles ont été mises en place pour stabiliser le sable et assurer une stabilisation ». 4.c. « C'est peut-être les abords du parking lui-même qui va un peu s'enfricher si rien est fait sur cet espace là. A droite derrière le parking, on voit qu'il y a des arbustes qui commencent à pousser donc ça pourrait se développer sur cette vue là » 4.d. « On serait sur des propositions de traitement on va dire non minéral de ce parking là. Sachant que c'est un parking potentiellement avec un usage principalement estival, [...] on pourrait retrouver partiellement des places qui pourraient être enherbées ».
5. Marc, 73 ans, Pléneuf-Val-André, bassin de vie	5.c. « La végétation va se stabiliser, elle n'a pas beaucoup poussé beaucoup plus, sur les dunes. Il y aura des oyats comme ça et puis c'est un peu près tout ».

permet de retracer les interactions des dynamiques anthropiques et naturelles ainsi que les acteurs impliqués (étape 4).

Treize ans après cette recherche, cette même série composée alors de 18 photographies fait l'objet d'une dizaine d'entretiens semi directifs auprès d'élus, de professionnels et d'habitants des Côtes d'Armor (étape 5). Par son « regard informé¹⁷ », le paysagiste (4.a.) émet des hypothèses sur les causes de la politique de préservation de la dune. Nous pouvons constater également que par l'image, les habitants évoquent les usages comme la promenade, les jeux dans la dune, les loisirs mais aussi les conflits d'usage liés aux déchets (1.b., 3.b.) La lecture de la photographie va au-delà de la description visuelle et peut aider à exprimer des expériences sensorielles (3.b.). Les acteurs du territoire font références également aux dynamiques futures possibles liées notamment aux dynamiques végétales (4.c., 5.c.).

Ainsi, avec une série photographique, ils s'expriment et apportent des compléments en termes d'usages, de fréquentations et d'aspirations.

Le PNRA a aussi expérimenté des méthodes d'analyse, les résultats alimentent le diagnostic de la Charte du paysage et de l'architecture.

Nous allons illustrer le propos à partir de la série photographique 160041 « Sortie du Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h (D 770) » (fig. 4 extrait de la série). Elle donne à voir la requalification d'une

entrée de bourg. Tout d'abord, le PNRA a corrélé la série avec la sous-unité paysagère correspondante et avec des photographies ariennes de 2000-2009 (fig. 4 : analyse croisée, étape 1 et 2). Ceci permet de contextualiser la série photographique par une échelle spatiale et paysagère plus large. Cet état des lieux se base aussi sur un entretien auprès de l'élus¹⁸ de Pont-de-Buis-lès-Quimerç'h. Par les caractéristiques historiques de la commune décrites par l'élus, nous comprenons que la série photographique représente un espace charnière des évolutions communales puisque cette entrée de bourg permet de distribuer les différents secteurs (lotissements, zones d'activité, centre-bourg). La description des changements visibles sur la série entre 2000 et 2009 est ensuite synthétisée dans le diagnostic de la Charte du paysage et de l'architecture (étape 3). Ce travail a permis de montrer que cette problématique paysagère urbaine est représentative de la sous-unité et plus largement du périmètre du PNR (étape 4). L'enjeu est alors traduit dans les préconisations de la Charte du paysage et de l'architecture et fait l'objet d'une fiche action « Aménager les entrées de bourgs » destinées aux acteurs locaux. La série « Sortie de Pont-de-Buis-lès-Quimerç'h » a été également le support d'entretiens semi-directifs auprès de 45 habitants¹⁹ en 2013. Les habitants de la commune et les habitants vivant à proximité de la commune ont évalué la requalification de l'entrée de bourg. La plupart des habitants considèrent cet aménagement comme une réussite tout en évoquant les difficultés liées aux usages

Extrait de la série 160041: Sortie du Pont-de-Buis-lès-Quimerç'h (D 770)
Itinéraire 16 du PNRA (OPNP)



N° 16 0041 01, 2000
© Jean-Christophe Ballot



N° 16 0041 02, 2001
© Jean-Christophe Ballot



N° 16 0041 03, 2004
© Jean-Christophe Ballot



N° 16 0041 04, 2009
© Jean-Christophe Ballot

Vue d'en haut depuis Google Earth

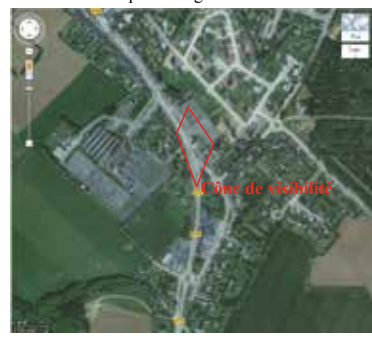


Fig. 4: Extrait de la série 160041 de la sortie du Pont-de-Buis-lès-Quimerç'h et vue aérienne du lieu de prise de vue

Page suivante : Analyse croisée de la série 160041 de la sortie du Pont-de-Buis-lès-Quimerç'h

Analyse croisée

Étape 1

Corrélation entre photo et unité paysagère (Diagnostic de la charte de paysage et de l'architecture, 2013)

La série photographique « Sortie du Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h (D770) » donne à voir une entrée de bourg se situant dans l'unité paysagère « la vallée de l'Aulne », et plus particulièrement dans la sous-unité « les collines de l'Aulne ».

Étape 2

Corrélation avec les photos aériennes de 2000/2009 et entretien avec l'élu de la commune (Document de travail du PNRA, 2013)

Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h s'est développée historiquement sur la rive gauche du cours d'eau de la Douffine. La commune s'étend sur les pentes de la vallée. L'urbanisation s'est effectuée par période successive avec notamment l'apparition de lotissements dans les années 1960, 1980, 2000, l'implantation de zones d'activités dans les années 1990 et l'étalement urbain sous forme de maisons individuelles le long de la voirie. Ainsi, les limites de l'urbanisation sont repoussées à chaque décennie. La série photographique représente un secteur charnière de ces évolutions. Son contexte hors champ montre au sud-est l'implantation d'un lotissement dans les années 2000, au nord de ce secteur, la zone d'activité, le Drenit des années 1990 et au nord-est, un lotissement des années 1960. Le long de la route départementale 770 est constitué d'une urbanisation linéaire plus ou moins continue.

Étape 3

Contextualisation des changements visibles sur la série au regard de l'historique de la commune (Diagnostic de la charte de paysage et de l'architecture, 2013)

La série photographique témoigne de la requalification des entrées de bourg et de la gestion de la signalétique. Entre 1997 et 2009, les changements sont flagrants. L'emprise de la voirie a diminué au profit d'un cheminement piéton. La rationalisation de ces usages est marquée par les alignements d'arbres de part et d'autre. Le réseau aérien est enterré. La pré-signalisation a disparu. Aussi, la circulation automobile est depuis 2005 modérée par l'implantation d'un rond-point qui est annoncé par des nouveaux panneaux de signalisation. L'alignement d'arbres masque au fur à mesure le supermarché. L'évolution de la commune, avec une croissance démographique et par conséquent une croissance des maisons individuelles, a nécessité une nouvelle maîtrise des déplacements piétons et routiers. Depuis les années 1990, les entrées de bourg sont revalorisées et embellies pour améliorer l'image de la commune puisque ce sont des espaces de transition permettant de mettre en cohérence extension pavillonnaire/cœur du bourg et espace rural/espace urbain.

Étape 4

Représentativité de la dynamique dans le PNRA (Charte de paysage et de l'architecture, 2014)

Cette problématique paysagère urbaine est représentative de la sous-unité et plus largement du périmètre du PNR. Cet enjeu est traduit dans la charte de paysage et de l'architecture. Aussi, le Parc a rédigé une fiche action intitulée « Aménager les entrées de bourg » qui présente les éléments de méthode à destination des élus locaux afin de les guider dans ce type d'aménagement.

Étape 5

Analyse qualitative des entretiens semi-directifs auprès des acteurs du territoire (Monthulé, 2013 & Guittet, 2014)

Sur 12 habitants de Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h

10 considèrent cet aménagement comme une réussite.



Extraits :

- « C'est vraiment plus sympa maintenant »
- « L'entrée de ville est bien plus agréable »
- « C'est joli »
- « C'est plus sympa, c'est déjà plus élaboré »

Changements appréciés :

- l'implantation des arbres
- la suppression de la pré-signalisation
- la limitation de la vitesse liée à l'intégration du rond-point
- l'espace piéton bien délimité et sécurisé

Les réserves sur la réussite de l'aménagement :

- « Ils ont divisé la route en deux avec des arbres au milieu et les machines agricoles ont du mal à passer. »

Sur 33 habitants résidant à proximité de Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h

24 considèrent cet aménagement comme une réussite.



Extraits :

- « Moi je préfère ça »
- « Là c'est beaucoup mieux »
- « Moi, j'aime bien que les arbres reviennent dans les villes »
- « C'est plus accueillant »

Changements appréciés :

- l'alignement d'arbres
- la suppression de la pré-signalisation
- l'enfouissement du réseau aérien
- la limitation de la vitesse liée à l'intégration du rond-point
- l'espace piéton bien délimité et sécurisé

Les réserves sur la réussite de l'aménagement :

- « Ça c'est partout, ils font partout des petites allées, des petits arbres sur le côté, des petits pavés. »
- « Entrée de bourg de moyenne importance standard pas forcément typique je trouve »
- « Enfin maintenant ça plaît, ça ne plaît pas, c'est un peu standardisé comme sur toutes les communes. Mais en attendant c'est toujours pareil. »

quotidiens. Onze sondés émettent des réserves quant à cette réussite, ils arguent notamment de la banalisation du paysage. Au-delà de la Charte de paysage et de l'architecture, les séries de l'OPNP peuvent être un appui pour faire participer les populations. Après des habitants, il s'agit d'identifier les usages, quand pour les populations en dehors de la commune, les clichés peuvent faire émerger les besoins et les aspirations pour le paysage de demain.

Les deux séries étudiées présentent des changements visibles et identifiables par tous les acteurs. Néanmoins, les temporalités paysagères diffèrent.

La série « Plage du Vieux Bourg de Pléhérel à Fréhel » révèle un paysage avec des potentialités évolutives (usages liés au parking, évolution de la dune et de la végétation, etc.) alors que la série photographique de Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h semble arriver à son épuisement. Se pose alors la question de la pertinence de re-photographier certains points de vue qui donneront à voir des changements non significatifs (cycle végétal par exemple). Dans ce sens, le PNRA et le CAUE 22 souhaitent stopper certaines séries qui montrent des opérations d'aménagement finalisées ou qui ne sont plus adaptées à l'évolution suivie (exemple : une maison s'est construite devant le point de vue). Les porteurs des itinéraires bretons voudraient aborder des problématiques actuelles, qui sont notamment soulevées par les élus locaux grâce à l'apport de nouveaux points de vue. Ainsi, la technicité relative à la photographie doit

être ajustée selon les besoins. Pour le PNRA, il y a une perte d'informations notable pour l'analyse des dynamiques paysagères liées à la photographie noir et blanc. Quant au CAUE, l'utilisation d'un appareil photo argentique ne semble plus être adaptée, le passage au numérique permettant une plus grande souplesse de l'outil avec une qualité égale (rapidité de reconstitution et malléabilité des données). Enfin, les deux structures s'accordent pour renseigner le contexte hors champ par des photographies à 360°. Il semblerait que la méthode de l'OPNP, au regard de ces expériences, nécessite une rénovation et des réajustements pour rendre le corpus plus opérationnel aux besoins en termes d'analyse. Par ailleurs, les deux structures proposent des itinéraires en corrélation avec des Plans Locaux d'Urbanisme pour suivre des évolutions paysagères en adéquation avec les politiques locales. L'échelle communale, ici, permettrait une étude moins chronophage et une exploitation plus concrète des photographies car les élus voire les habitants seraient impliqués dès l'amont du projet.

L'OPNP, un outil de sensibilisation ?

Beaucoup s'accordent à dire que l'OPP permet de susciter les discussions entre tous²⁰ et peut participer « à une prise de conscience citoyenne des habitants concernant l'évolution choisie ou subie de leur cadre de vie²¹ ». La sensibilisation auprès des populations

nécessite l'exposition et l'activation des séries photographiques. En parallèle de l'élaboration des itinéraires, le ministère de l'Environnement s'est investi dans le partage de connaissance sur la photographie de paysage via la revue *Séquences / Paysages* (n°1, 1997; n°2, 2000) et dans le partage des expériences via deux rencontres²¹. Aussi, le fonds photographique a été valorisé lors d'une exposition présentant les premiers itinéraires à la Cité des sciences et de l'industrie au parc de la Villette en 1994, elle sera itinérante durant quatre ans à travers la France. Les séries photographiques sont aujourd'hui accessibles sur le site Internet : <https://terra.developpement-durable.gouv.fr>.

R. Bertho²² a étudié la réception de ce dispositif via les actions de communication au niveau national. Les images sont comprises, par la presse et le public, comme des « outils de dénonciation » de la dégradation des paysages français ou comme « des purs relevés techniques ». Chez les chercheurs et aménageurs, les photographies font également controverses. Le caractère hybride « entre art, document et illustration²³ » et l'aspect évolutif des photographies de l'OPNP posent de véritables questions sur les modes de diffusion adaptés et sur leurs capacités à sensibiliser divers publics.

Au niveau local, le CAUE 22 et le PNRA ont diffusé à plusieurs reprises les photographies de l'itinéraire. Le CAUE 22 a organisé en 1996-1997 une exposition pour présenter l'ensemble des points de vue initiaux au public.

Puis quelques séries enrichissent de manière ponctuelle des expositions. Pour exemple, à l'occasion de l'arrivée du Tour de France à Fréhel en 2011, trois séries photographiques seront exposées par le CAUE 22. Le directeur du CAUE s'empare également de cette documentation pour alimenter ces conférences, les images faisant alors fonction de simples illustrations.

Comme pour le CAUE 22, les séries photographiques du PNRA sont montrées occasionnellement et de manière isolée. En 2013, une exposition sur le paysage présente divers témoignages des acteurs du parc dont la chargée de mission paysage qui a explicité la démarche de l'OPNP. Ces moyens de diffusion ponctuels ont pour objectif de sensibiliser soit de « faire susciter l'intérêt²⁴ » du public pour la question paysagère. Les animations locales et les enquêtes auprès des acteurs apportent une autre dimension à l'outil, celle de « prendre part à²⁵ » cette même question paysagère. En 2012, deux séries sont utilisées pour donner à voir l'évolution des bourgs dans le cadre des Armorikales, rencontres mensuelles sur le Parc entre professionnels du Parc, élus et habitants. Ici, les photographies ont eu un véritable rôle de mémoire locale pour les habitants. Aussi lors des enquêtes menées par le PNRA entre 2011-2012 pour le diagnostic de la Charte du paysage et de l'architecture, « les élus se sont prêtés au jeu des 7 erreurs. Ils ont pris conscience de certaines dynamiques qu'ils ne percevaient pas. La réception des photos est plutôt positive²⁶ ». Et c'est dans ce sens, que les structures locales

souhaiteraient poursuivre la démarche en impliquant plus encore les acteurs du territoire et notamment les habitants. Les observatoires participatifs, pour les deux porteurs des itinéraires, sont plus ludiques et appropriées pour sensibiliser les habitants aux évolutions paysagères grâce à leur implication dans l'élaboration des OPP. Ces démarches participatives ont déjà été expérimentées par plusieurs structures comme la fédération de Wallonie avec l'observatoire citoyen²⁷ ou encore le PNR de la Brenne avec l'observatoire photographique participatif du paysage²⁸. Ces derniers montrent qu'il ne s'agit pas tant d'analyser les dynamiques paysagères mais plutôt de favoriser, de valoriser la mobilisation habitante et d'étudier les représentations sociales du territoire.

Conclusion

Au-delà de la mise en tension entre commande nationale et singularités locales, les expérimentations du CAUE 22 et du PNRA ont montré comment ces séries peuvent être le support d'une expertise des dynamiques paysagères en les situant dans un contexte spatial plus large. L'étude des représentations sociales par des entretiens complète les observations visuelles. Néanmoins des difficultés persistent notamment du fait de la nécessité de pérenniser sur un temps long les reconductions dans des contextes financiers et humains fluctuants. Nonobstant, les porteurs des itinéraires bretons sont unanimes sur la portée du dispositif dans l'interaction avec les acteurs du territoire. L'OPNP peut alors être un support pour évaluer

les aménagements du territoire pour un usage expert et/ou pour faire participer les habitants afin de discuter des besoins et aspirations pour la co-construction d'un paysage souhaité. Dans le même sens, la démarche consolide les réseaux d'acteurs, le CAUE travaille avec les archives départementales des Côtes d'Armor pour archiver les négatifs ; le PNRA a échangé, dans le cadre du programme européen INTERREG IV, avec le parc du Sud Devon et du Nord Devon (Angleterre) sur la méthode et les outils de valorisation. La question de la mise en ligne du fonds photographique fait également l'objet d'une concertation entre professionnels et chercheurs. Un espace web ergonomique et informatif est d'ailleurs en construction (géolocalisation, analyse des dynamiques paysagères, commentaires des habitants, etc.). Portée par le conseil régional de Bretagne, la DREAL²⁹ Bretagne et l'UMR CNRS ESO, la POPP-Breizh³⁰ est un projet de plateforme en ligne permettant d'accueillir et d'informer l'ensemble des OPP de Bretagne³¹ (Le Dû-Blayo, Guittet, 2012). Ce projet a déjà réuni plus d'une cinquantaine de partenaires.

Les observatoires locaux, qui se développent depuis les années 2000 et qui sont indépendants du MEDDE, ouvrent aussi de nouvelles perspectives pour rénover l'outil. Ces observatoires sont adossés à des projets de territoire spécifiques comme l'OPP du schéma régional de la cohérence écologique (SRCE) de la DREAL Bretagne ou encore les OPP sur les impacts paysagers des grandes infrastructures de transport (Autoroute

89, ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire). Parallèlement aux besoins d'évaluer les projets par les experts, le dispositif permet de créer des dialogues entre artistes et habitants. Pour exemple, le projet « Paysage usagé³² » porté par Geoffroy Mathieu et Bertrand Stoffleth convie les habitants à re-photographier les photographies des deux artistes.

In fine, loin de labelliser les paysages, l'OPNP doit surtout donner aux photographies un statut d'« archive vivante³³ » nécessitant alors des accompagnements tant matériels que humains en concordance avec les objectifs visés et répondant ainsi aux valeurs portées par la Convention européenne du paysage³⁴ (Conseil de l'Europe, 2000).

Appels de notes

- 1** Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, *L'observatoire photographique au service des politiques du paysage*, Actes du colloque européen du 13 et 14 novembre 2008, Paris, MEEDM, 2009, p. 8.
- 2** Raphaële Bertho (dir.), Hélène Bailleul, Hélène Bectarte, Guillaume Chauvet, Nicolas D'Andréa, Anne Gagnebien, Caroline Guittet, Luc Greffier *Mon Paysage au quotidien, une pratique ordinaire ?*, Rapport de recherche (MICA-ADESS-ESO) pour le MEDDE, 2014, 156 p.
- 3** Pierre Dérioz, Philippe Béringuier, Anne-Elisabeth Laques, « Mobiliser le paysage pour observer les territoires : quelles démarches, pour quelle participation des acteurs ? », dans *Développement durable et territoires*, Vol. 1, n° 2, 2010, mis en ligne le 25 novembre 2010. Disponible sur : <http://developpementdurable.revues.org/8682>, p. 3.
- 4** La présente contribution est basée sur deux entretiens semi-directifs menés en 2014 auprès du directeur du CAUE 22 et auprès de la chargée de paysage du PNRA. Elle s'appuie aussi sur la thèse en cours qui a pour sujet l'analyse des dynamiques paysagères et de leurs représentations sociales à partir des Observatoires Photographiques du Paysage en Bretagne. Elle est dirigée par Laurence Le Dü-Blayo et financée par la région Bretagne.
- 5** C'est-à-dire rendre actif le corpus photographique à partir du moment où il est vu et/ou exploité.
- 6** Le Plan départemental pour l'environnement est lancé au milieu des années 1990 par le département des Côtes d'Armor et se focalise sur des questionnements environnementaux comme l'élimination des déchets, la pollution agricole, etc
- 7** Le bureau des Paysages, service rattaché aux ministères de l'Environnement et de l'Écologie, traite de toutes les questions relatives au paysage.
- 8** Amorcées avec l'appel d'offres de recherche « Paysage » de la Mission du patrimoine et ethnologique du ministère de la Culture en 1989, les recherches sur les représentations sociales des paysages en France sont nécessaires pour appréhender « les valeurs subjectives, individuelles et collectives, attribuées au paysage ». Citation issue de : Emmanuel Guisepelli, André Fleury, « Représentations sociales du paysage, négociation locale et outils de débat sur le paysage », dans *La polyphonie du paysage*, Y. Droz, V. Mieville-Ott (dir.), Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005, p. 180.
- 9** Se référer par exemple aux travaux de : - Éva Bigando, « De l'usage de la photo elicitation interview pour appréhender les paysages du quotidien : retour sur une méthode productrice d'une réflexivité habitante », *Cybergeo*, 2013. Disponible sur : <http://cybergeo.revues.org/25919>.
- Yves Luginbühl, La demande sociale de paysage, Rapport pour le Conseil National du Paysage, séance inaugurale du 28 mai 2001, Paris, 2001, 17 p.
- 10** Caroline Guittet, Caroline Le Dü-Blayo, 2013, « Les photographies du paysages : Quelles analyses des dynamiques paysagères ? », Projet de paysage. Disponible sur : www.projetsdepaysage.fr/fr/les_photographies_du_paysage_quelles_analyses_des_dynamiques_paysageres.
- 11** Pierre Dérioz, Philippe Béringuier, Anne-Elisabeth Laques, « Mobiliser le paysage pour observer les territoires : quelles démarches, pour quelle participation des acteurs ? », *op. cit.*
- 12** Hervé Davodeau, Monique Toubanc, *Le paysage-outil, les outils du paysages principes et méthodes de la médiation paysagère*, issu des conférences sur les outils pour décider ensemble, aide à la décision et gouvernance, 25-26 octobre 2010, Montpellier, 2010, 17 p.
- 13** Le PNRA réalise ce document entre 2011 et 2014. Il s'agit d'un outil de connaissance et d'aide à la décision en termes d'aménagement du territoire pour les acteurs locaux. Référence du document : Parc naturel régional d'Armorique, *Une Charte du paysage et de l'architecture pour le territoire*, Le Faou, 2014, 48 p.
- 14** Dans le cadre du stage de Nolwenn Bouillaud, se référer à Nolwenn Bouillaud, *Approche photographique du paysage : étude de deux cas dans le cadre de l'Observatoire Photographique du Paysage*, Mémoire de Géographie sous la dir. de L. Le Dü-Blayo, Université Rennes 2, 2000, 183 p.
- 15** Ces entretiens sont effectués dans le cadre de la présente thèse.
- 16** Bernard Davasse, Serge Briffaud, Juliette Carré, Dominique Henry, Jean-François Rodriguez « L'observatoire environnemental au prisme du paysage. Dynamiques paysagères, actions territoriales et représentations socio-spatiales contemporaines dans le territoire de l'OHM Pyrénées-Haut Vicdessos », *Sud Ouest Européen*, n°33, 2012, p.5.
- 17** Raphaël Larrère, Catherine Larrère, *Du bon usage de la nature : pour une philosophie de l'environnement*, Paris, Aubier, 1997, 355 p.
- 18** L'entretien semi-directif auprès de l'élu s'est déroulé durant une demi-journée le 17 janvier 2012 à Pont-de-Buis-lès-Quimerç'h. Il a été mené par la chargée de mission paysage du PNRA.
- 19** Dans le cadre du stage de Simon Monthulé, se référer : Simon Monthulé, *Entretiens de paysages : la place de l'observatoire photographique du paysage dans l'analyse des perceptions des dynamiques paysagères*, Mémoire de géographie sous la dir. de L. Le Dü-Blayo, Université Rennes 2, 2013, 94 p.
- 20** Plusieurs auteurs explicitent cet intérêt : - Monique Toubanc, *Le paysage en herbe, le paysage et la formation à l'agriculture durable*, Dijon, educagri éditions, 2004, 295 p.
- Yves Michelin, Joël Candau, « Paysage, outil de médiation », *Apport, Agriculture et Paysage*, n°8, Institut Français de la Vigne et du Vin, 2009, 24 p.
- 21** Pierre Donadieu, « De la production de l'espace à celle du rapport social à l'espace, le double sens du paysage », *Itinéraires croisés : Actes des rencontres de l'Observatoire photographique du paysage*, les 24 et 25 septembre 1999 à Rochefort, Paris, MATE, 2000, p. 37.
- 21** Les deux rencontres sont les suivantes : - *Itinéraires croisés : rencontre de l'Observatoire photographique du paysage*, Rochefort, 24-25 septembre 1999. - *L'observatoire photographique au service des politiques du paysage : colloque européen*, Paris, 13-14 novembre 2008.
- 22** Raphaële Bertho, « L'injonction Paysagère », *Territoire des images*, 2011, Disponible sur : <http://territoiredesimages.wordpress.com/2011/11/03/linjonction-paysagere/>.
- 23** Jordi Ballesta, « La commande au risque de l'illustration », *Études photographiques*, n°31, 2014. Disponible sur : <http://etudesphotographiques.revues.org/3384>, p. 13.
- 24** Définition de « sensibilisation » selon le CNRTL
- 25** Joëlle Zask, *Participer. Essai sur les formes démocratiques de la participation*, Paris, Le Bord de l'eau, 2001, 200 p.
- 26** Propos issu de l'entretien semi-directif mené en 2014 auprès de la chargée de mission paysage du PNRA.
- 27** Se référer au site Internet : www.paysages-citoyens.be
- 28** Claire Bouin-Gourbilière, « L'élaboration d'images « paysages » habitantes : un levier participatif d'aménagement du territoire. Le cas du Parc naturel régional de la Brenne », Thèse de doctorat de géographie et aménagement de l'espace, Angers, Agrocampus Ouest, 2013, 628 p.
- 29** Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.
- 30** Plateforme des Observatoires photographiques du paysage en Bretagne.
- 31** Laurence Le Dü-Blayo, Caroline Guittet, *Bilan des ateliers pour une mise en œuvre de la plateforme régionale des OPP*, Rapport de recherche dans le cadre du Programme Méthodologie et prospective pour une stratégie régionale de gestion durable des paysages bretons, Rennes, 2012, 250 p.
- 32** Se référer au site Internet : www.cnap.fr.
- 33** Les archives vivantes sont des « documents nécessaires au traitement quotidien des affaires, au sein du service ou de l'organisme qui les a produits ou reçus. ». Définition issue du site Internet : www.generale-archives.com.
- 34** Conseil de l'Europe, *Convention européenne du paysage*, Florence, 2000.



Premier inventaire des collections, fonds, photothèques, observatoire et mission photographique de l'administration «centrale»

Collections iconographiques de l'École nationale des Ponts et Chaussées	42
Fonds photographique de la restauration des terrains en montagne	44
Photothèque nationale de l'Institut national de l'information géographique et forestière	46
Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme	48
Les chantiers d'expérience du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme	
Les photographies du Salon des Arts ménagers	
Les photographies du service des travaux topographiques et photographiques	
Fonds photographique de la direction de la Communication des ministères de l'Écologie et du Logement	54
Photothèque du Tourisme	56
Photothèque de l'Aviation civile	58
Photothèque des ouvrages d'art du SETRA - CTOA	60
Mission photographique de la DATAR	62
Photothèque de la direction des Routes	64
Collection du Conservatoire du littoral : un fonds et une collection	66
Observatoire photographique national du paysage	68

Collections iconographiques de l'École nationale des Ponts et Chaussées

Producteur des documents : École nationale des Ponts et Chaussées

Nature des documents : Ce fonds s'est constitué de 1859 à 1930. Les collections iconographiques de l'École se composent de photographies des XIX^e et XX^e siècles, de dessins et cartes des XVIII^e et XIX^e siècles. L'École possède également des diapositives, des vidéos, des films 16mm ainsi que des plaques de verre

Histoire administrative : Dès sa création en 1747, l'École des ponts a pour mission de transmettre aux futurs ingénieurs un savoir scientifique et technique leur permettant de répondre aux grands défis de leur temps. Les ingénieurs témoignent très tôt d'un intérêt pour la photographie, dès 1858, le conseil de l'École souhaite organiser des conférences sur le sujet pour les élèves-ingénieurs de première classe. Le ministère de tutelle prend alors la décision d'introduire la photographie dans l'enseignement de l'École le 5 mai 1858. Trois conférences sont organisées et confiées à Louis-Rémy Robert. Elles sont suivies de manipulations pratiques qui marquent les débuts de la création d'un atelier photographique. Quatre professeurs se succèdent jusqu'en 1911, date qui marque la fin de l'enseignement théorique : Louis-Rémy Robert, Louis-Alphonse Davanne, Lucien Bordet, enfin le colonel du génie Moëssard. De 1911 à 1936, l'enseignement de la photographie est maintenu au travers d'ateliers pratiques. Les programmes d'enseignement indiquent que, pendant les manipulations pratiques, les élèves apprennent à réaliser des clichés au collodion humide et à la gélatine, des tirages d'épreuve aux sels d'argent et de fer, et à employer du papier Artigue.

Présentation du contenu : La collecte et la conservation de photographies à l'École commencent en 1859 en même temps que les premières conférences. L'École conserve aujourd'hui une collection exceptionnelle de photographies dont l'intérêt

patrimonial repose tant sur la qualité des œuvres qui la composent que sur la diversité de ses thématiques. Trois grandes thématiques composent le fonds : la construction des chemins de fer avec la construction du métropolitain et celle du chemin de fer de ceinture de Paris ; les ponts et viaducs ; les travaux publics divers : grands ouvrages d'art parisiens, travaux hydrauliques et maritimes, chantiers de carrières...

Le fonds photographique est essentiellement composé de :

- la production de l'École avec les épreuves réalisées par les élèves-ingénieurs jusqu'à la fin de l'enseignement de la photographie en 1911 ;
- dons d'ingénieurs comme Ferdinand de Darstein, Jules Daigremont, Victor Fenoux, Charles Rabut, Jean Rézal ;
- dons de directeurs de l'École comme Camille Onfroy de Bréville, Léon Lalanne, Louis Planchat ;
- dons d'organismes et de particuliers tels que la Compagnie du PLM (Paris- Lyon à Marseille), ou plus récemment de M^{me} Thomson, descendante de Léonce Reynaud (directeur de l'École) ;
- commandes faites par le ministère des Travaux publics auprès de grands photographes comme Edouard Baldus ;
- dons de photographes.

Figurent également dans le fonds des photographies d'architecture, de monuments anciens français (remparts de la ville d'Avignon par Baldus) ou étrangers (ponts et monuments de la Perse par Dieulafoy) ; des photographies des expositions universelles de Paris (1867, 1889, 1900), de Vienne (1873) ou encore de Philadelphie (1876) ; des travaux publics réalisés en Europe, aux États-Unis ainsi qu'au Brésil.

Aujourd'hui l'accroissement du fonds iconographique est plus restreint, il arrive à l'École d'acheter certaines photographies, comme récemment une photographie de Collard. La direction de la communication, enfin, alimente la photothèque avec des photographies prises en lien avec les événements marquants qui ont lieu à l'École.

Importance matérielle : Le fonds se compose d'environ 7800 photographies, 3600 dessins, 1800 cartes, 6000 diapositives, 400 Vidéos, 45 films 16 mm, 1500 plaques de verre. L'École possède également un fonds d'environ 6000 diapositives (1930-1997), illustrant des thèmes comme les ponts, le génie industriel, Paris, ou l'urbanisme.

Cette collection est également le reflet des techniques utilisées aux débuts de la photographie : 80 % des photographies ont été tirées sur papier albuminé, 7 % ont été réalisées sur papier gélatino-argentine, et 5 %, sur papier salé.

Valorisation et diffusion du patrimoine photographique de l'École : Avec l'appui financier de la BnF, l'École réalise des campagnes de numérisation, ces images sont consultables sur la bibliothèque numérique patrimoniale de l'École : <http://patrimoine.enpc.fr>. et pour une partie d'entre elles, sur Gallica, la bibliothèque numérique de la BnF. Deux cours de photographies dispensés par Alphonse Davanne en 1883 et Lucien Bordet en 1888 sont consultables en ligne.

Afin de faire connaître les fonds iconographiques de l'École, deux à trois expositions par an sont organisées dans son hall.

Conditions d'accès : Documents originaux consultables uniquement sur place et sur rendez-vous : patrimoine@enpc.fr
Documents consultables sur internet : <http://bibliotheque.enpc.fr/exl-php/phototheque>. Contact : johanna.descher@enpc.fr
Possibilité de prêt des documents originaux à des partenaires

institutionnels dans le cadre d'expositions à caractère patrimonial et/ou scientifique. Contact : catherine.masteau@enpc.fr

Sources complémentaires : *Rapport sur la XI^e exposition de la Société Française de Photographie*, Louis Alphonse Davanne, Palais de l'Industrie, 1876

La photographie appliquée aux sciences, Louis Alphonse Davanne, Paris, 1881

Conférences sur la photographie, Louis Alphonse Davanne, Paris, 1883

Traité théorique et pratique, Louis Alphonse Davanne, Paris, 1886

Conférences sur la photographie, Lucien Bordet, Paris, 1888

Annales des Ponts et Chaussées 1831-1981, n°19, 1981

Bibliographie : « Collections de l'École nationale supérieure des Ponts et Chaussées » Michel Yvon, article paru dans le numéro spécial n°5 « Photographie, art moderne & technologie », *revue Photographies*, Juillet 1984

La diffusion du savoir des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la première moitié du XIX^e siècle, Jean Michel, 107^e congrès national des sociétés savantes, Brest, 1982, sciences, fasc. IV p.409-417

La représentation photographique d'architecture en France dans la seconde moitié du XIX^e siècle, thèse de Nathalie Pintus, 1987

Auteurs de la notice : **Johanna Descher**, Responsable photothèque et des systèmes d'information documentaire.



Pont Saint-Michel à Paris
1857 ©Auguste-Hippolyte Collard/
Fonds ENPC

Fonds photographique de la restauration des terrains en montagne

Producteur de document : Service de reboisement du ministère de l'Agriculture

Nature des documents : Ce fonds photographique s'est constitué entre les années 1875-1963. Il est clos.

Histoire administrative : Au XIX^e siècle, de nombreuses catastrophes naturelles ont affecté les massifs montagneux français (crues, éboulements, avalanches). Les grandes inondations de 1855 et 1859 ont marqué l'histoire du monde rural. L'État connaissant les problèmes que génèrent ces calamités météorologiques et géographiques, va le 28 juillet 1860 promulguer une loi sur le reboisement des terrains en montagne, complétée par celle du 8 juin 1864. La loi du 4 avril 1882 sur la restauration des terrains en montagne (RTM) est l'aboutissement de ce processus législatif. De cette loi découle la création de services spécialisés dans la conservation et la restauration des terrains en montagne dans vingt-huit départements de la France métropolitaine, sous l'autorité du ministère de l'Agriculture (intégrés à l'Office national des forêts depuis 1971). Ces services ont pour mission de corriger les torrents à la fois par des travaux de génie civil (barrages, drains...) et par des actions de génie biologique (reboisement et végétalisation). Il s'agit de rétablir l'équilibre sur ces territoires entre la montagne et les activités humaines et de protéger les populations. Grâce à cette loi, les périmètres RTM sont délimités. En 1913, le dispositif RTM est complété par une loi sur la régularisation du régime des eaux qui permet de créer un périmètre RTM à partir de l'instant où un danger est actuel et constaté. Après la Première Guerre mondiale et jusque dans les années 1940, la politique de restauration des terrains en montagne s'essouffle : peu de terrains sont acquis et peu de nouveaux travaux sont lancés. Les moyens sont concentrés sur l'entretien des travaux réalisés auparavant.

Deux circulaires publiées en 1886 organisent la systématisation des prises de vue, la conservation et l'archivage des pho-

tographies qui en découlent. L'année suivante, des stages de deux mois sont mis en place pour former les forestiers à la pratique photographique. La circulaire sur l'archivage des photographies précise que chaque original est tiré en plusieurs exemplaires : un pour le service local RTM, deux pour l'administration centrale (ministère de l'Agriculture) et un pour l'École nationale forestière de Nancy.

Le service de reboisement – confié à Prosper Demontzey, à l'origine du développement des services de la restauration des terrains en montagne – est créé par le décret du 18 février 1882 et complété par le décret du 23 octobre 1883 (repris dans la circulaire n° 320 du 31 décembre 1883).

Auteurs des photographies : 138 opérateurs photographiques ont participé à la constitution du fonds. Parmi les plus impliqués on retrouve Philippe Bauby, Claudius Bernard, Félix Briot, Arthur Brouilhet, Henry de Coincy, Charles Kuss, Max Negre, Jean Messines Paviot du Sorbier, Paul Mougín, Mathieu Tardy, tous agents du ministère.

Présentation du contenu : Ce fonds comprend 15 m.l. soit 110 Cauchard, 30 000 vues, contenant chacune en moyenne 130 à 140 vues différentes tirés en double exemplaire – soit 30 000 photographies dont 15 000 tirages originaux – le fonds est issu de la fusion menée à l'échelon central, dans les années 1980, des collections destinées à la direction générale des forêts, de l'office national des forêts et des services RTM. Chaque photographie coexiste ainsi en deux exemplaires minimum. Ce fonds est conditionné en dossiers au format 24x30 cm. Pour un même lieu, un dossier est, en principe, composé d'une pochette double page (de réemploi) avec mention du titre en couverture. Les supports peuvent être différents d'une collection à l'autre : soit la photographie est enchâssée sur une feuille de papier grâce à des encoches, soit elle est collée sur carton. Les photos sont légendées, d'autres informations complémentaires sont souvent jointes à cette légende tel que le périmètre, la série,

la date de prise de vue et le nom de l'opérateur. Les tirages photographiques, même les plus anciens, ne présentent pas de signe majeur de détérioration.

Ce fonds est un exemple remarquable d'archives photographiques volontairement constitué dans une perspective administrative et pédagogique, puisque ces photographies ont été prises dans le cadre de présentation de projets ou d'exécution des travaux de restauration et de reboisement des terrains de montagne. Il illustre la politique de protection et de labellisation des paysages de montagne.

Ce fonds, précieux par sa continuité et l'extrême régularité des prises de vues, s'échelonne de 1875 à 1963. Les périodes les plus représentatives étant 1880-1920 et 1936-1955. Il constitue une source essentielle de l'histoire des zones de montagnes sur un siècle et recèlent une approche ethnographique (vie quotidienne en montagne, les fêtes de village, conditions de travail des ouvriers employés sur les chantiers). Tout en restant le plus souvent utiles aux techniciens pour les travaux d'aménagement actuels, ces photographies sont des témoignages irremplaçables de l'histoire des paysages, de l'habitat, de l'évolution géophysique du paysage, des plantations forestières, du personnel forestier, des techniques de construction, de reboisement et de l'évolution du matériel.

Mode de classement : Le classement d'origine du fonds a été conservé : par département, par périmètre (fleuve, rivière ou torrent important) puis par série (commune, forêt ou torrent secondaire).

Historique de la conservation : En 1985, la mission des archives du ministère de l'Agriculture entreprend d'inventorier deux collections photographiques distinctes, une provenant de la Direction des forêts et l'autre de l'Office national des forêts, chacune étant le fruit des deux tirages envoyés à l'administration centrale du ministère de l'agriculture, conformément à une circulaire de 1886, qu'elle a récupérées quelques années auparavant. L'indexation qui s'ensuit, permet en 1989, d'effectuer quelques rapprochements entre les clichés. Cette logique est poursuivie pour l'ensemble du fonds puisqu'en 1991, les deux collections sont fusionnées en une seule qui porte depuis la cote 1 RTM.

Conditions d'accès : Le fonds RTM est conservé à la mission des archives de l'administration centrale du ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt.
charles.andre-buffet@agriculture.gouv.fr

Bibliographie : *Restaurer la montagne, photographies des Eaux et Forêts du XIX^e siècle*, cat. exp., textes de B. Coutancier, G. Brugnot et Y. Cassayre, L. Lebart, et al, Musée Arlaten, Somogy, Paris, 2004, 188 p.

Charvolin Florian et Veilt Philippe, *Les usages administratifs de la photographie de paysage. Une évaluation du cadrage politico-administratif du paysage*, Université Jean Monnet Saint-Étienne et Université Lumière Lyon 2. CRESAL-URA 899 du CNRS, 1995.

Auteur notice : **Frédéric Gaumont**, responsable du pôle archives historiques.



Photothèque nationale de l'Institut national de l'information géographique et forestière

Nom du producteur : Avant l'intégration de l'inventaire forestier national (IFN), il était nommé Institut géographique national, dénomination dont il a conservé l'abréviation IGN.

Nature des documents : Une des missions de l'IGN est d'assurer le renouvellement de la couverture photographique aérienne de la France. Pour ce faire, les avions de l'IGN photographient le territoire français depuis 1945.

Histoire administrative : L'IGN a été créé par décret le 27 juin 1940 et a succédé au Service géographique de l'armée (SGA). Après la guerre, un décret du 8 avril 1946 confirme l'appartenance de l'IGN au ministère des Travaux publics. Le 26 mai 1946, un décret définit l'organisation du Centre de documentation de photographie aérienne. Enfin, par le décret du 6 février 1986, le Centre de documentation prend la dénomination de Photothèque nationale, sa gestion est confiée à l'IGN.

Présentation du contenu : Ces documents sont composés d'images numériques ou analogiques (négatifs originaux) issues de photographies aériennes à usage photogrammétrique, concernant le territoire national, effectuées par l'IGN ou par les services publics ou pour leur compte.

Les documents archivés à la Photothèque nationale sont donc de diverses origines :

- les clichés réalisés à partir de 1921 par le Service géographique de l'armée, puis produits par l'IGN (prise de vue régulière du territoire par l'IGN tous les 5 à 10 ans à partir de 1945, demandes ponctuelles)
- les dépôts réglementaires conformément au décret du 6 février 1986 de missions financés sur fonds publics (ministère de la Reconstruction, Équipement, direction générales des impôts (cadastre), ONF, IFN, EDF...) « [...] Tout service

ou administration de l'État [...] qui exécute ou fait exécuter des enregistrements aériens à usage métrique est tenu de remettre à la Photothèque nationale [...] les enregistrements originaux [...] ».

- l'acquisition de fonds privés qui reste exceptionnelle, seules deux collections sont issues fonds privés : la Compagnie aérienne française (CAF) et la société LPVA (« Les Prises de vues aériennes » de M. Robert Durandau, ancien photographe de la CAF, passé à son compte). Ces fonds sont constitués plutôt de vues obliques, d'images événementielles, industries, travaux routiers, plus quelques prises de vues topographiques pour la CAF.

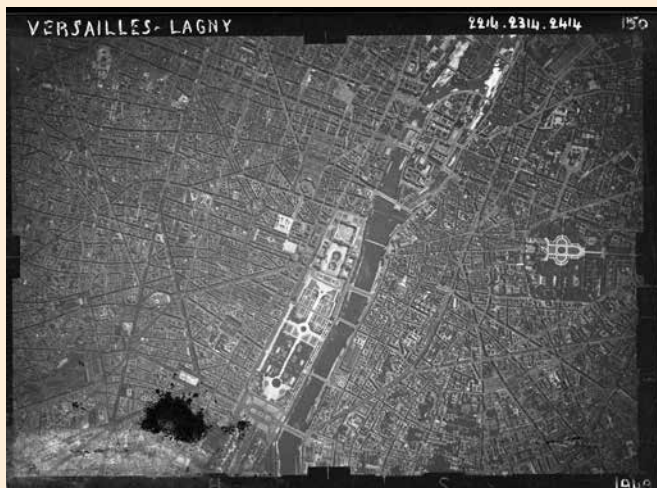
Selon leur origine, les caractéristiques des documents varient :

Prises de vue régulières du territoire par l'IGN à partir de 1945 : prises de vues verticales à l'échelle du 1/25000 en moyenne. Selon l'année, différents supports de négatifs :

- négatifs sur plaque de verre jusqu'en 1966 (formats 18x24 cm, 13x18 cm, 18x18 cm)
- négatifs sur film jusqu'en 2005 (formats 18x24 cm, 18x18 cm, 24x24 cm, 30x30 cm)
- fichiers numériques à partir de 2003

Prises de vues par l'IGN pour des demandes ponctuelles (villes, cours d'eau, chantiers routiers ...) et prises de vue en dépôt réglementaire (aménagement du territoire, cadastre) : prises de vue verticales à moyenne ou grande échelle (1/5000 à 1/20000)

- clichés réalisés par le Service géographique de l'armée (SGA) : prises de vues verticales à moyenne échelle (1/10000), sur plaque de verre format 18x24 cm.
- collection Durandau : prises de vue obliques, sur plaque de verre format 13x18 cm.
- collection CAF : prises de vue obliques ou verticales, essentiellement au format 18x24 cm sur plaque de verre.



Paris en 1949 - échelle 1/25000 (négatif 13x18 cm sur plaque de verre)
© IGN

Clichés verticaux principalement à grande échelle (1/5000). L'essentiel de ces documents est en noir et blanc. Une faible proportion est en infra-rouge ou bien en couleur ou infra-rouge couleur. La résolution actuelle de prise de vue est de 25cm.

Importance matérielle : Entre le premier cliché réalisé à partir d'un ballon dirigeable au-dessus d'Alençon, en 1886, aux dernières missions prises avec la caméra numérique, elle compte plus de 4,5 millions d'originaux, dont 3 millions sur la métropole et 600 000 plaques de verres.

Mode de classement : L'ensemble des plans de vol (« tableaux d'assemblage ») ont été numérisés. La recherche de clichés se fait grâce à ces plans de vols via une position géographique (coordonnées, commune, etc).

Accroissements : L'IGN effectue une prise de vue de chaque portion du territoire tous les 3 ans en moyenne.

Auteurs des photographies : Selon les collections, les producteurs sont très variés et les noms des photographes n'y figurent pas ; l'administration ayant souvent été amenée à sous-traiter la production photographique à des entreprises privées ou d'autres administrations.

Il peut s'agir d'organismes publics : le Service géographique

de l'armée (SGA, groupe de marche du SGA, Escadrille spécialisée du SGA) de 1920 à 1940 ; l'armée de l'Air ou l'US Army Air Force à la fin de la Seconde Guerre mondiale ; le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale (SGACC) de 1946 aux années 1960 ; l'IGN (Groupe des escadrilles photographiques puis Service des activités aériennes à partir de 1965) des années 1940 jusqu'à nos jours.

Mais aussi des organismes privés ayant répondu à des appels d'offre de l'administration : l'Union aérotopographique dans les années 1920-1930 ; les entreprises Carlier, Chrétien, Danger, Ménard, Michaud, Moreau, la Société générale de photo-topographie: dans les années 1930 ; la Compagnie aérotopographique, la Compagnie aérienne photographique, la Société internationale de photogrammétrie : avant-guerre sur l'Afrique du Nord ; le Service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports dans les années 50/60 ; les sociétés : SINTEGRA, COFAIPA, EUROSENSE, APEI, AIR, AEROSCAN, AERODATA, AERIAL des années 70/80 jusqu'à nos jours.

Enfin quelques organismes privés dont les fonds ont été acquis exceptionnellement par la Photothèque (legs, achat) LPVA (R. Durandea) et la Compagnie aérienne française.

Conditions d'accès : Les clichés sont consultables sur place à l'IGN à St-Mandé. Ils sont également visualisables et téléchargeables gratuitement sur le Geoportail (www.geoportail.fr). Des tirages, agrandissements ou gravure sur CD peuvent être effectués à la demande.

Bibliographie : IGN Magazine n°67 Dossier « Les couloirs du temps » : http://www.ign.fr/publications-de-l-ign/Institut/Publications/IGN_Magazine/67/IGNMag_67.html gravure sur CD peuvent être effectués à la demande.

Auteure de la notice : **Nathalie Sillard**, responsable de Photothèque nationale

Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme

Producteur des documents : Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, direction de l'Information, photothèque.

Nature des documents : La collection s'est constituée dans l'immédiat après-guerre et regroupe les fonds jusque dans les années 1977.

Histoire administrative : Organisé en 1945 au sein de la direction de l'Information, le service photographique assure la documentation des chantiers et des activités du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Ce service était composé de cinq opérateurs dont Henri Salesse et avait un rôle de relais entre les délégations départementales et le ministère. Il s'agissait de transcrire et de documenter le projet d'urbanisme mis en place par l'État de 1945 à 1971. La circulaire n°49-1503 du 7 octobre 1949 modifiant la circulaire C.G.844 du 29 mai 1947 indique que la documentation photographique illustrant les différentes activités du Ministère est conservée au sein de l'administration centrale auprès du service central du Budget et de la Coordination et de la sous-direction de la Documentation et de l'Information. Actuellement, la direction de la Communication des ministères de l'Écologie, et du Logement, gère des fonds photographiques qui ont pour but d'illustrer l'actualité de ces deux administrations.

Une fois centralisée, cette production photographique a souvent été utilisée lors de réunions, de conférences, d'expositions (Salon des Arts ménagers par exemple). Elle avait pour but de documenter les opérations d'urbanisme et de convaincre l'opinion de la nécessité de rebâtir. Les documents étaient classés et catalogués : ils pouvaient servir aux besoins généraux des services et des demandes d'utilisation provenant d'administrations déconcentrées ont souvent été référencées.

Présentation du contenu : La collection se divise en deux types d'albums :

- Une série thématique consacrée à la période de l'immédiat après-guerre et à ses problèmes spécifiques, destructions et chantiers d'expérience destinés à tester de nouveaux procédés de construction. Cette série n'a pas été numérisée.
- Une série départementale majoritairement composée de photos d'édifices publics ou d'immeubles ou d'habitations à caractère individuel faisant l'objet de financements publics ou de mise en œuvre de procédés spécifiques, encouragés par l'aide publique. L'ensemble du territoire français est représenté à l'exception de l'Ariège, de la Corse, de la Creuse et du Puy-de-Dôme.

Il s'agit pour les deux types d'albums, essentiellement de tirages noir et blanc de format 18x24 cm, au dos desquels figurent parfois des annotations, telles que le numéro du cliché, sa légende ou la mention de l'auteur. Au sein de la série départementale, il a également été découvert près de 3 000 tirages non numérisés ainsi qu'une centaine de documents à valeur informative : cartes, dépliant promotionnel, documentation sur les communes et les chantiers, etc.

Importance matérielle : 382 albums, soit 30 000 à 40 000 photographies.

Mode de classement : Par départements puis communes ou classement thématique.

Historique de la conservation : La photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme a été versée en 1979 aux Archives nationales par le ministère de l'Équipement, héritier du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Les photographies ont été partiellement numérisées et intégrées à une base de données, « Reconstruire la France »,



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Saint-Denis - Bidonville, 1965, tirage argentique, 18x24 cm, Archives nationales, F/14/18364 (base RF, cliché n°27762).
© MLETR-MEDDE / Tous droits réservés.



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Aubervilliers - Projet de centre commercial, 1959, tirage argentique, 18x24 cm, Archives nationales, F/14/18362 (base RF, cliché n°27411).
© MLETR-MEDDE / Tous droits réservés.

dans le cadre d'une convention avec le ministère versant. La photothèque du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie conserve les négatifs originaux de ces tirages. Elle dispose par ailleurs d'une version actualisée de la base de données consultable sur rendez-vous dans ses locaux. Le fonds d'archives est réputé clos. Cependant, il n'est pas certain qu'il recouvre l'ensemble des collections concurrentes, en administration centrale ou déconcentrée. Ces albums constituent, avec le « maquetoscope » du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, les derniers témoignages de l'activité du service producteur.

Instrument(s) de recherche : Fiche d'aide à la recherche consultable dans la Salle des inventaires virtuelle des Archives nationales :

<https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr>

Un répertoire méthodique détaillé de la série thématique, non inventoriée jusqu'alors, est en cours de rédaction. Il sera publié prochainement dans la Salle des inventaire virtuelle.

Cotes : F/14/18261-F/14/18365

Sources complémentaires : Archives nationales :

- « Maquetoscope » du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme : microfilms en bandes et rouleaux reproduisant de la documentation et des photographies.
- Versement 19850378 : photographies de la Reconstruction (immeubles d'État, chantiers, chantiers expérimentaux), 1936-1968.
- Versement 19860221 : photographies de ponts (reproductions réalisées dans le cadre d'une exposition).
- Versement 19860387 : diapositives relatives aux autoroutes et au logement.

Les Archives départementales conservent souvent un jeu des photographies prises dans les communes de leur département.

Auteure de la notice : Coralie Dusserre, secrétaire de documentation, d'après Sylvie Le Goëdec, chargée d'études documentaires, Archives nationales.

Les chantiers d'expérience du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (1944-1951)

Producteur des documents : Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, bureau des chantiers d'expérience.

Histoire administrative : Les documents conservés par les Archives nationales ont été produits par le bureau des chantiers d'expérience chargé de gérer les expérimentations en matière de matériaux et de techniques de construction.

Présentation du contenu : Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la Reconstruction offre une occasion inédite de penser les questions du logement, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire dans leur globalité. Gérés par le bureau des chantiers d'expérience, des concours sont organisés ils portent sur des petits ensembles de logements jusqu'en 1947.

À partir de 1948, des programmes de plus grande envergure sont lancés : les chantiers expérimentaux sont mis en œuvre de 1944 (Orléans) jusqu'en 1951 (cité Rotterdam à Strasbourg). Ils ont pour but de soutenir la politique d'industrialisation du bâtiment menée par le Ministère, et de porter certaines opérations innovantes en matière de construction.

Les archives apportent une vision très concrète des démarches entreprises lors des chantiers expérimentaux, car le Ministère suivait attentivement toutes les étapes des opérations depuis le lancement des projets jusqu'à leur achèvement. Les dossiers comportent fréquemment des photographies. Plusieurs chantiers sont emblématiques, comme la construction de la cité de Noisy-le-Sec, avec ses maisons individuelles, mais aussi le chantier d'expérience de la cité Rotterdam à Strasbourg qui avec l'édification d'un ensemble de 800 logements marque un changement d'échelle dans la construction de logements en France.

Importance matérielle : 7 versements. Les photographies sont toutefois éparses, hormis dans les articles 19771081/1 et 19771081/2 qui portent sur la cité Rotterdam, à Strasbourg.

Mode de classement : Classement par chantiers et, le cas échéant, par prototypes.

Auteur de la notice : Alice Marsal, chargée d'études documentaires, Archives nationales.



Bureau des chantiers d'expérience, vue panoramique de la cité Rotterdam, à Strasbourg, août 1952, assemblage de tirages argentiques, noir et blanc, 15 x 118 cm, Archives nationales (France), 19790651/2.

Les photographies du Salon des Arts ménagers (1945-1951)

Producteur des documents : Centre national de la Recherche scientifique, Commissariat général au Salon des Arts ménagers.

Histoire administrative : Le Salon des Arts ménagers était une manifestation annuelle très connue du grand public, devenue une véritable institution, qui a fonctionné pendant soixante ans. Le Salon des Arts ménagers est né en 1923 sous la forme d'un concours d'appareils ménagers organisé à l'initiative de Jules-Louis Breton, ancien sous-secrétaire d'État aux inventions pendant la guerre de 1914-1918, créateur et premier directeur de l'Office national des recherches scientifiques et industrielles et des inventions (ORNI), créé en 1922, et supprimé en 1938, il est l'ancêtre du Centre national de la recherche scientifique. Sous le contrôle d'un conseil de direction formé de membres de l'Office national des recherches scientifiques et industrielles et des inventions, puis du Centre national de la recherche scientifique et du Comité français des expositions, les salons des Arts ménagers étaient organisés par un Commissariat général dont la particularité a été son caractère d'entreprise familiale, la famille Breton qui a assuré le fonctionnement du Salon pendant plus de cinquante ans.

Présentation du contenu : Créé à l'origine pour « récompenser les inventeurs des meilleurs appareils ménagers », le Salon a très vite connu une grande diversification de ses activités, englobant tout ce qui contribue au confort du foyer. Parmi les thèmes des sections parfois éphémères ou quasi permanentes du Salon, on trouve l'habitation (exposition d'architecture et de design), l'ameublement, l'enseignement ménager, l'art gastronomique, etc.

Les archives photographiques, regroupent 646 albums datés de 1927 à 1983, elles comportent notamment 23 albums qui portent plus spécifiquement sur les expositions du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, qui organise à cette

occasion en 1945 l'exposition de la Reconstruction, en 1946 l'exposition des techniques américaines, en 1947 l'exposition internationale de l'urbanisme et de l'habitation. La participation active à cet événement annuel du ministère se poursuivra durant les années 1950, avec les différentes éditions de l'exposition de l'habitation. Les albums documentent précisément ces expositions : photographies des structures éphémères et des pavillons construits à l'occasion, visites officielles, stands et panneaux d'exposition. Ceux-ci portent sur des projets d'urbanisme, sur le remembrement, sur la préfabrication mais aussi sur le confort moderne et l'équipement intérieur. Plusieurs sections sont consacrées aux expériences menées à l'étranger ou dans les colonies. Les photographies montrent également les maisons installées pour l'occasion sous forme de prototypes, aménagées et meublées.

Auteure de la notice : Alice Marsal, chargée d'études documentaires, d'après Yvette Le Brigand, conservateur du patrimoine, Archives nationales.

Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, «Exposition de la Reconstruction. Gare des Invalides, 31 octobre-6 janvier 1946», p.53, tirage argentique monté sur carton, noir et blanc, 18 x 24cm ©Archives nationales F/14/18281/4.



Les photographies du service des travaux topographiques et photographiques (1948-1976)

Producteur des documents : Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), direction générale de l'urbanisme de l'habitation et de la construction, sous-direction des travaux topographiques ; ministère de la Reconstruction et du Logement, direction de l'Aménagement du territoire, groupes techniques des travaux topographiques ; ministère de la Construction, direction de l'Aménagement du territoire, division des travaux topographiques ; ministère de la Construction, direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme, service du Permis de construire et des travaux topographiques, division des travaux topographiques ; ministère de la Construction, direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme, service du Contrôle foncier et des travaux topographiques.

Histoire administrative : Ces photographies sont issues de l'activité de plusieurs services successifs. Le rattachement des travaux topographiques et photographiques a en effet quelque peu varié, jusqu'à la création, en 1976, du service technique de l'urbanisme (STU).

Ils sont d'abord confiés à la sous-direction des travaux topographiques avec deux bureaux, placée au sein de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitation et de la construction du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Ils passent ensuite à la direction de l'aménagement du territoire du ministère de la Reconstruction et du Logement, où les groupes techniques des travaux topographiques se répartissent en 4 bureaux.

Il convient de souligner que le service d'aménagement de la région parisienne est longtemps distinct du service des travaux topographiques et photographiques.

L'organisation de la direction des travaux topographiques, que l'on retrouve, au sein du ministère de la Construction,

sous cette même direction de l'aménagement du territoire, est identique. En revanche, la division des travaux topographiques, qui dépend du service du permis de construire et des travaux topographiques de la direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, va réunir les deux derniers groupes techniques, pour devenir enfin le service du contrôle foncier et des travaux topographiques (en 1965). Il semble que le développement des négatifs photographiques ait été confié, en tout ou partie, à des laboratoires extérieurs.

Présentation du contenu : Il s'agit ici de photographies aériennes à usage photogrammétrique, sous la forme de films et, dans une moindre mesure, de tirages, réalisées entre 1948 et 1976. Technique visant à restituer, à partir de plusieurs points de vue, le relief du territoire et le volume du bâti, la photogrammétrie est inventée en France au milieu du XIX^e siècle. Elle prend son essor durant l'entre-deux-guerres, à la faveur du développement de l'aviation.

Ces photographies présentent des vues à axe oblique ou, très rarement, vertical, des agglomérations françaises, survolées à l'occasion de missions aériennes. Elles donnent à voir diverses infrastructures (logements, usines, routes...), ainsi que des monuments historiques, en particulier à Paris, ou encore des paysages naturels. Elles constituent une étape préalable à l'exécution de plans topographiques.

Trois typologies se distinguent : des vues verticales, minoritaires, de dimensions 21 x 21 cm, et des vues obliques, les unes de dimensions comprises entre 6 x 9 cm et 13 x 18 cm et les autres de dimensions 32 x 32 cm. Les films photographiques, de polarité négative ou positive, sont de support acétate et nitrate. On dénombre quelque 200 vues stéréoscopiques, et autant de tirages, presque exclusivement noir et blanc.

Les plans topographiques contenus dans le même versement

sont reproduits au moyen d'un procédé photomécanique et miniaturisés sous la forme de cartes à fenêtre.

Importance matérielle : 24 articles, environ 13 000 photographies issues de 1 411 missions.

Mode de classement : Classement par numéro de mission (chronologique).

Historique de la conservation : Ces photographies aériennes font partie d'un ensemble de documents laissés en déshérence lors du déménagement du ministère de l'Équipement en 1988, puis transportés indûment aux archives municipales de Poitiers. Plusieurs enveloppes, dont la dégradation était très avancée, ont dû être éliminées. Sauf exceptions notables, les plans de vol ou tableaux d'assemblage des photographies manquent. Les pho-

tographies produites durant les dernières années d'activité du producteur n'ont pour la plupart pas été retrouvées à ce jour. Un Guide pratique des photothèques publié par la Documentation française en 1974 évaluait la production annuelle du service des travaux topographiques et photographiques entre 17 000 et 20 000 photographies.

Instrument(s) de recherche : Le répertoire numérique détaillé du versement 20130290, qui doit permettre une recherche par nom de lieu, est en cours de rédaction. Il sera prochainement disponible dans la Salle des inventaires virtuelle.

Auteur de la notice : Marie Chouleur, conservateur du patrimoine, Archives nationales.

Sous-direction des travaux
topographiques et photographiques,
Marseille - Vieux port, mission n°328,
3 mai 1952, négatif sur support souple
(polarité inversée numériquement),
975 x 775 mm ©Archives nationales
F201/30290/4.



Fonds photographique de la direction de la Communication des ministères de l'Écologie et du Logement

Producteur des documents : La direction de la Communication des ministères de l'Écologie et du Logement.

Nature des documents : Ensemble des photographies produites ou conservées, de mars 1945 à nos jours, par la direction de la communication de nos ministères.

Histoire administrative : La photothèque est créée en février 1945, et intégrée à la direction du Plan du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU). Celui-ci deviendra le ministère de la Reconstruction et du Logement en 1953, puis en 1958, on ne parle plus de Reconstruction et le ministère devient le ministère de la Construction. Entre-temps, la photothèque intègre le service des Relations extérieures. En 1966 est créé le ministère de l'Équipement qui durera jusqu'à 2008, période pendant laquelle le service deviendra celui de l'Information et de la Communication. En 2008, le ministère devient celui de l'Écologie et du Développement durable. Le service devient une direction, celle de la Communication.

Présentation du contenu : Le fonds photographique de la direction de la Communication est riche à ce jour de 210 000 photographies. Depuis 70 ans, il offre sans discontinuer un appui documentaire et technique à ce grand ministère, qui s'en est servi pour ses études, ses travaux, mais aussi et surtout pour communiquer, en interne comme en externe, pour convaincre un large public du bien fondé des mesures gouvernementales en cours.

En 70 ans, les différents périmètres administratifs des ministères qui se sont succédé ont révélé de grandes différences, liés à l'évolution évidente des différentes politiques sur une si grande période. Les techniques photographiques

ont connu des changements majeurs, de l'argentique au numérique, du noir et blanc à la couleur, pour ne citer que les plus marquants. Mais dans l'observation de ces changements le fonctionnement du service photographique est quant à lui resté sensiblement le même : des photographes salariés, fonctionnaires d'une administration centrale parisienne, effectuent des reportages photographiques sur tout le territoire français pour servir une politique gouvernementale. À partir des années 60 et jusqu'à nos jours, cette mission de reportages se doublera d'une mission davantage liée à l'activité des ministres en place, lors de sorties officielles, d'inaugurations ou de réceptions.

Aujourd'hui, l'ensemble de ce fonds en consultation est présenté pour des raisons pratiques en trois fonds : le fonds Patrimoine, qui intéresse notamment les chercheurs, les historiens, les enseignants ou les étudiants, le fonds Illustration qui concerne tous les reportages actuels permettant de communiquer sur la politique du ministère, le fonds Actualité qui suit l'activité ministérielle, des événements ou des personnalités en lien avec le ministère.

Auteurs des photographies : Pour 95 % des photographes fonctionnaires : A.L. Guillaume, Henri Salesse, Pierre Mourier, Paul Harlé, Albert Kuhn, Hubert Vogtenberger, François Cépas, Bernard Suard, Gérard Crossay, Laurent Mignaux, Arnaud Bouissou...

5 % photographes indépendants : Paul Henrot, Lucien Hervé, Willy Ronis, A. Berenguier, Patricia Marais, Fabrice Roger...

Importance matérielle : 67 000 négatifs noirs et blanc, 45 000 diapositives couleur, 110 000 photographies numériques.



Enquête sur l'habitat défectueux -
Rue du Faubourg-Martainville -
Rouen 1951 -
© Henri Salessse - MEDDE/MLETR

Accroissements : Le service photographique poursuit ses activités depuis 70 ans. Actuellement, 12 000 à 15 000 photographies nouvelles par an sont intégrées dans la photothèque en ligne Terra. Cette photothèque en ligne propose environ 110 000 photographies en consultation ou téléchargement, soit la moitié du fonds total (l'autre moitié n'étant pas numérisée).

Mode de classement : Les 67 000 négatifs noir et blanc (1945-1980) sont classés par ordre séquentiel (chronologique et numérique), de la n°1 à la n°53291 (certains numéros peuvent impliquer la présence de plusieurs photos). 35 000 diapositives couleur (1981-2002) sont classées par ordre séquentiel (chronologique et numérique) et par reportages, du reportage n°60000 au reportage n°61239. 10 000 diapositives couleur (1951-1980) ont été classées de différentes manières au cours du temps et sont restées en marge du fonds principal, composées de négatifs noir et blanc. Leur identification est en cours de traitement. 100 000 photos numériques (2004-2014) sont conservées sur le serveur de la photothèque en ligne Terra. Les initiales du photographe précèdent un classement séquentiel propre au photographe.

Historique de la conservation : Le fonds a toujours été conservé au sein de l'administration centrale du ministère, par le service du Plan, le service des Relations extérieures, le service de l'Information et de la Communication puis la direction de la Communication. Les négatifs et les diapositives sont conservés dans des Kardex à l'abri de la lumière, les tirages argentiques qui n'ont pas été versés aux Archives nationales sont conservés dans des boîtes, classées soit par département, soit par thématiques.

Conditions d'accès : Consultation de la photothèque en ligne Terra qui propose à ce jour 110 000 photos disponibles. <https://terra.developpement-durable.gouv.fr/> Phototheque@developpement-durable.gouv.fr Possibilité de consultation sur place sur rendez-vous : Contact : daniel.coutelier@developpement-durable.gouv.fr

Sources complémentaires : Fonds F14 des Archives nationales, cf. la notice intitulée la photothèque de ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Bibliographie : Bruno Vayssière, *Reconstruction-déconstruction. Le hard french ou l'architecture des trente glorieuses*. Paris, Picard, 1988.
Didier Mouchel, *Henri Salessse. Enquêtes photographiques Rouen, 1951 et Petit-Quevilly, 1952*. Éditions Gwinzegal, 2008
Didier Mouchel et Danièle Voldman, *Photographies à l'œuvre. Enquêtes et chantiers de la reconstruction. 1945-1958*. Éditions Le Point du Jour/Jeu de Paume, 2011
Brigitte Druenne-Prissette et Daniel Coutelier (dir), *Royan : photographies de la Reconstruction (1950-1961)*. Archives photographiques du MRU. Éditions Musée de Royan, 2013
Didier Mouchel, *la Reconstruction de la Normandie 1945-1962*. Archives photographiques du MRU. Éditions des Falaises, 2014.
Collectif, *Lorient 1946-1956. Clichés de la Reconstruction - Archives photographiques du MRU*. Éditions ville de Lorient 2015.
Michael Houlette et Daniel Coutelier. *Nouveau monde Henri Salessse* Éditions Tumuult, 2015.

Auteur de la notice : **Daniel Coutelier**, responsable photothèque des ministères de l'Écologie et du Logement

Photothèque du Tourisme

Producteur des documents : Commissariat général au tourisme

Nature des documents : La photothèque du Tourisme est une documentation photographique rassemblée pour les besoins de l'administration du Tourisme entre les années 1946 et 1970.

Histoire administrative : La première organisation administrative du tourisme date de 1910. Il s'agit de la création simultanée, sous l'impulsion d'Alexandre Millerand, alors ministre des Travaux publics, de l'Office national du tourisme et d'un organe consultatif, le Conseil supérieur du tourisme. L'Office national du tourisme va promouvoir le secteur par une politique d'aide fiscale et par la diffusion de publicité. Mais, à la suite de difficultés financières, l'Office du tourisme disparaît en 1935 au profit d'un Commissariat général au tourisme, administration centrale rattachée au ministère des Travaux publics. Pendant l'entre-deux-guerres et avec le vote de la loi sur les congés payés, l'État s'intéresse particulièrement à l'activité touristique. Plusieurs initiatives vont être lancées pour promouvoir notamment le développement des hébergements touristiques et l'aménagement des zones touristiques. Une première réglementation des professions voit également le jour.

Le Commissariat général est ensuite transformé en 1940 en un secrétariat d'État aux communications, avant de réapparaître en 1946. Il devient en 1952 une direction générale du tourisme et est rétabli comme Commissariat au tourisme en 1959, alors que l'administration centrale est restructurée en profondeur. Le ministre en charge du tourisme est de plus en plus constamment assisté d'un secrétaire d'État à qui est spécialement confiée cette attribution. La présence du Commissariat ne se justifiant plus, il est supprimé en 1974 et l'administration du tourisme retrouve le statut de direction dépendant du ministère de la Jeunesse et des Sports.

L'administration du Tourisme va ensuite être rattachée à différents ministères suivant l'impulsion et l'orientation que le pouvoir politique veut lui donner : qualité de la vie, culture, temps libre, commerce extérieur, poste et télécommunication, équipement, économie et finances.

Présentation du contenu : La photothèque est principalement constituée de deux provenances : agences photographiques et photographes privés chargés de reportages particuliers (dont Henri Cartier-Bresson, Willy Ronis ou Janine Nièpce). Cette documentation a servi à la production d'un matériel promotionnel varié pour développer le tourisme en France : dépliants, affiches, brochures, dont certains exemplaires sont conservés aux Archives nationales.

La photothèque se présente sous de multiples supports : négatifs, ektachromes, tirages noir et blanc ou couleur, diapositives. Les clichés concernent soit une région à travers ses paysages, ses monuments ou son folklore et ses activités, soit un thème particulier (vues d'hôtels, de stations de sports d'hiver ou de stations balnéaires, d'aires de camping...). Les différents versements qui composent la photothèque sont munis de répertoires numériques détaillés.

Importance matérielle : 14 versements.

Historique de la conservation : La photothèque du Tourisme a été versée aux Archives nationales en octobre 1984. Elle a fait l'objet d'une exposition à l'automne 2014 [Destination France! La photothèque du tourisme, Archives nationales, livret de l'exposition du 19 au 25 septembre 2014]. Ce fonds d'archives est aujourd'hui réputé clos.

Instrument(s) de recherche : Fiche d'aide à la recherche et répertoires numériques consultables dans la Salle des inventaires virtuelle :

<https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr>

Côtes : 20000333 , 20000335 & 20090175 : Paysages et monuments ; 20000334 : Paysages, monuments, scènes de la vie quotidienne en Bretagne et Normandie ; 20070552 & 20070581 : Paysages, monuments, œuvres d'art ; 20070595 : Hôtels ; 20070607 : Sports d'hiver ; 20070624 & 20080186 : Paysages, monuments, scènes de la vie quotidienne ; 20080573 : Vues aériennes ; 20080607 : Monuments et sites touristiques ; 20080691 : Hôtels et restaurants ; 20090142 : Vues du pays basque.

Sources complémentaires : Affiches de promotion du tourisme en France : versements 20050042, 20050205, 20050330, 20050331, 20050332, 20050333. Ces affiches

Le Pic du Midi d'Ossau, affiche élaborée pour une campagne publicitaire par le comité touristique du Béarn en coordination avec le commissariat au tourisme [vers 1965], 60x40 cm, ©Archives nationales, F2005 0331/4.

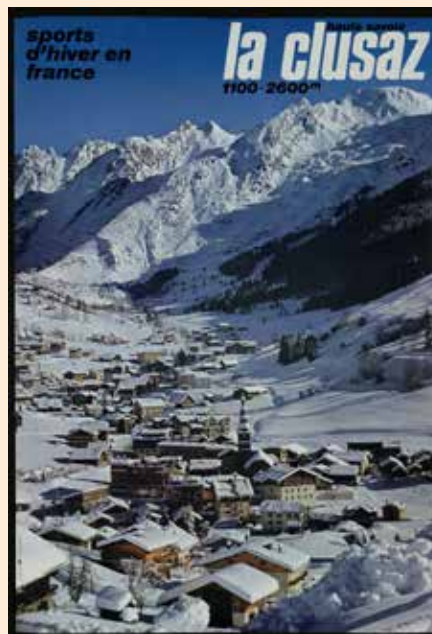


ont été systématiquement numérisées afin de faciliter leur consultation. Se renseigner auprès du personnel de la Salle de lecture des Archives nationales.

53AS (versements 20000028, 20030521, 20070306) : fonds du Touring Club de France. L'association, créée en 1890, reconnue d'utilité publique en 1907, participe activement à l'équipement touristique de la France. Pour plus de détail, consulter l'onglet « Plan d'orientation général » de la Salle des inventaires virtuelle.

Auteur de la notice : Geneviève Profit, conservateur du patrimoine, d'après Thibaut Hair, chargé d'études documentaires, Archives nationales.

Station de ski de La Clusaz, affiche élaborée pour une campagne publicitaire en faveur des sports d'hiver en coordination avec le commissariat au tourisme [vers 1970], 60x40 cm, ©Archives nationales, F2005 0331/17.



Photothèque de l'Aviation civile

Producteur des documents : A la direction générale de l'Aviation civile, le Service technique de l'Aviation civile (STAC).

Histoire administrative : Le Service technique des bases aériennes (STBA) a été créé en 1946. Une activité photo et cinéma (16 mm) a été mise en place à partir de 1949 pour accompagner les activités, études et réalisations, du STBA et des autres services du Secrétariat général de l'Aviation civile (SGAC). Dans les années 1970, la direction des bases aériennes, direction de tutelle du STBA, a eu besoin d'actualiser la couverture photographique des infrastructures aéroportuaires. C'est dans ce contexte que la photothèque du STBA a été créée, en 1977. En 1994, le Service des bases aériennes a demandé au STBA de programmer une nouvelle couverture photographique, vues aériennes, au sol et intérieures, des principales infrastructures, soit 30 aéroports métropolitains. En 2005, la DGAC connaît une profonde réforme structurelle qui voit notamment la création du Service technique de l'Aviation civile (STAC) par intégration au STBA de certaines activités de l'ancien Service technique de la navigation aérienne. En 2007, le service communication de la DGAC qui avait créé une photothèque destinée aux services de communication, confie sa gestion au STAC et lui verse l'intégralité de son fonds iconographique. L'unité des fonds photographiques de l'Aviation civile est à nouveau préservée.

Présentation du contenu : La photothèque de l'Aviation civile est riche à ce jour de 69 000 photographies en ligne (constituées de diapositives numérisées et de fichiers numériques) auxquelles s'ajoutent de nombreux fichiers numériques (non mis en ligne), 100 000 négatifs 24x36 (NB et couleur), 100 000 diapositives couleur 24x36, des tirages et quelques plaques de verre. Depuis sa création, ce fonds constitue un appui documentaire et technique à la DGAC qui s'en sert pour ses études, ses travaux, mais aussi pour communiquer sur le secteur de l'aviation civile, les aéroports, le transport aérien,

les problématiques de sécurité ou de sûreté, ainsi que sur son patrimoine. La revue de l'aviation civile créée en 1958 et toujours publiée aujourd'hui (sous des appellations différentes) en est un exemple. Les guides techniques publiés par le STAC ou les ouvrages édités par la mission Mémoire de l'aviation civile en sont d'autres.

Le fonds iconographique illustre principalement les thématiques suivantes :

- infrastructures et activités aéroportuaires de 1945 à nos jours,
- suivi des activités techniques du STBA, puis du STAC,
- services de formation aéronautique et aviation légère de 1960 à 1990,
- navigation aérienne de 2010 à nos jours,
- salons aéronautiques (1949, puis 1959 à nos jours) et meeting aériens,
- Algérie, Maroc (1953).

Mode de Classement : Le mode de classement diffère selon les périodes et les supports :

Négatifs noir et blanc ou couleur (1949-1980) classés dans des boîtes mais non inventoriés,

Diapositives couleur (1953-1990) classées par aéroport ou thèmes (année/n° chronologique),

Depuis 1991, le système de cotation comprend la syntaxe « année (4 chiffres)-n° de reportage (3 chiffres)-n° de photo (2000-001-001, etc.), que ce soient pour les fichiers numériques NB ou C (2000 à ce jour) ou les diapositives couleur (1991-2000), numérisées ou non.

Diapositives couleur (1993-2006), numérisées, provenant du service de communication de la DGAC sont classées avec la cotation « année (2 chiffres), mois (2 chiffres), n° de reportage (1 lettre), numéro de la photo (3 chiffres) ». Lors de l'insertion dans la photothèque en ligne, ces images reçoivent une cotation conforme à celle retenue en 1991 pour la photothèque du STAC (voir ci-dessous),

Une partie des diapositives provenant du service de

communication de la DGAC, non inventoriée, est classée dans des meubles à diapos.

Un fonds avion a reçu une cotation « avion-n° chronologique ».

Principaux auteurs des photographies : Depuis la mise en place de l'activité jusqu'en 1976, les reportages photos et cinéma ont été réalisés par Henri Perrault & Henri Bouvier (opérateur). Leur ont succédés, Jean-Claude Romano (1978-1980), Gilbert Nèel (1980 à 1990), Marie-Ange Froissart (1991 à ce jour), Richard Metzger (2002 à ce jour), Isabelle Rossi (2008 à 2015), tous agents du STBA ou STAC.

Des photographes professionnels ont réalisés des reportages photos (dont aériens). Parmi les principaux, il faut citer Alexandre Paringaux (1992 à 2004), Véronique Paul (1991 à 2009), Gabrielle Voinot (2003 à 2011), Vincent Colin (2010 à ce jour) et Sylvain Cambon (2010 à ce jour).

Importance matérielle : 69 000 images en ligne dont 25 000 visualisables en mode invité (diapositives numérisées & fichiers numériques).

100 000 Négatifs noir et blanc 24x36 & / 100 000 diapositives couleur 24x36 / tirages NB, couleur ou plaques de verre.

Conditions d'accès : Informatisée en 1995, la photothèque est consultable sur Internet depuis 1999 <http://phototheque.aviation-civile.gouv.fr/>

Fonds historique consultable sur rendez-vous Contact : stac-phototheque@aviation-civile.gouv.fr

Sources complémentaires : L'ensemble des films et rushes réalisés par le STBA de 1949 à 1978 a été numérisé (400 fichiers). Ces documents portent sur la navigation aérienne (films années 1950), les salons et meetings aéronautiques, le parachutisme, les barrières d'arrêt pour avions, le péril animalier, les chantiers aéroportuaires et les essais d'adhérence des pistes.

Auteure de la notice : Marie-Ange Froissart, responsable de l'Unité audiovisuelle

Airbus A 318-111 d'Air France au décollage à Paris-Charles de Gaulle
© Richard Metzger/STAC



Avion cargo NC 211 Cormoran (F-WFKH) exposé à Orly lors du salon aéronautique de 1949 © Henri Bouvier/STBA



Photothèque des ouvrages d'art du SETRA - CTOA

Producteur des documents : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), direction technique infrastructures de transports et matériaux (DTITM), anc. service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA), Centre des techniques d'ouvrages d'art (CTOA).

Nature des documents : Ces archives, relatives aux ouvrages d'art, sont constituées de photographies, de diapositives et de supports audiovisuels. Elles couvrent les années 1940 à 2012

Histoire administrative : Ces photographies sont issues de l'activité de services dont les noms ont changé au cours des âges. La construction des grands ouvrages d'art est historiquement exercée par l'École nationale des Ponts et Chaussées. Après la première guerre mondiale, divers services centraux s'occupent de ce domaine. En 1918, le Service central d'études techniques (SCET) est constitué. Il est spécialisé dans les grands ouvrages d'art. En 1948, il est secondé par le Service spécial des autoroutes (SSA), spécialisé dans les tracés et les ouvrages d'art types. Ces deux structures cohabitent, à partir du 1^{er} janvier 1968, au sein du SETRA, Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, anciennement Service d'études technique, des routes et autoroutes. Les deux divisions qui les composent fusionnent, sans disparaître, au sein du Centre technique des ouvrages d'art (CTOA), à l'origine du premier versement aux Archives nationales.

Le SETRA, reste jusqu'en 2014, un service technique français à compétence nationale qui intervient dans les domaines de la route, des ouvrages d'art et plus largement des transports en France. Il peut être considéré comme un des mail-

lons fondateurs d'une politique pleine d'ambition qui, achevant la reconstruction d'après-guerre, vise à mettre la France sur la voie de la modernité en matière de développement des infrastructures.

En 2014 le SETRA fusionne avec d'autres services pour former le CEREMA

Auteurs des photographies : le fonds des années 1940-1970 n'est pas renseigné ; celui des années 1987-2012 apparaît avant tout comme le fonds d'un seul photographe, Gérard Fourquet.

Présentation du contenu : Le fonds en provenance du CTOA comprend des photographies argentiques, noir et blanc ou couleur, de divers formats semblant dater des années 1940 aux années 1970 et d'un ensemble de 33 classeurs contenant au total près de 2 336 diapositives concernant les ponts, les routes et techniques des ouvrages d'art de 1947 à 1951.

Le fonds du SETRA, constitué par Gérard Fourquet du milieu des années 1980 à sa retraite en 2012, documente de manière extensive les étapes de construction de 63 grands ouvrages d'art réalisés par le SETRA. Il travaille en négatif argentique jusqu'à la fin des années 1990 puis en numérique. Il double sa pratique photographique par l'utilisation de supports audiovisuels portant sur les mêmes sujets.

Importance matérielle : Le fonds du CTOA est réparti en trois versements constitué de 75 articles conservés sur 8,74 mètres linéaires. Il est composé de photographies, noir et blanc ou couleur, de divers formats, et de 33 classeurs renfermant près de 2336 diapositives relatives aux ponts, aux routes et aux techniques des ouvrages d'art de 1947 à 1951. Le fonds du SETRA comprend 229 classeurs de tirages 10x15

(environ 30 000 photographies argentiques) et des photographies numériques dont le nombre n'est pas défini.

Mode de classement : Un classement thématique ou par départements a été adopté pour le fonds du CTOA. Le fonds du SETRA est classé par ouvrages d'art ou par thématique.

Historique de la conservation : La photothèque du Centre des techniques d'ouvrages d'art a été versée aux Archives nationales en 1983 et 1986 sous les cotes 19830483 et 19860335. La photothèque du SETRA n'est plus en activité depuis 2012 et le fonds est conservé dans les locaux de Sourdun. L'inventaire a été réalisé par la Mission de la politique documentaire.

Conditions d'accès : Pour le fonds du CTOA, les documents sont consultables en salle de lecture des Archives nationales en application des dispositions du règlement de la salle. Les archives du SETRA sont consultables sur le site de Sourdun.

Sources complémentaires : Christian Despres, Le SETRA et l'histoire tourmentée des autoroutes, Presse des ponts, 2014

Auteurs de la notice : **Stéphane Rodriguez-Spoli**, secrétaire de documentation, Archives nationales et **Raphaële Bertho**, Maître de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours



Viaduc de Millau en hélicoptère
©SETRA Gérard Fourquet

Mission photographique de la DATAR

Producteur du document : Mission photographique de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR).

Histoire administrative : À l'occasion de ses vingt ans, la DATAR lance une commande artistique ayant pour objet de « représenter le paysage français des années 1980 », avec le soutien financier de diverses administrations publiques et entreprises privées. Le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 avril 1983 constitue l'acte fondateur du projet. Le relevé de décisions stipule, dans son article 3-7, le financement d'un projet de « Photographie de la France de 1983 ». Prévu pour une seule année à l'origine, il réunit dans un premier temps une quinzaine de photographes sous la direction de Bernard Latarjet, alors Secrétaire général du Fonds interministériel de développement et d'aménagement rural géré par la DATAR, et de François Hers, photographe. Elle est reconduite pendant quatre ans, jusqu'en 1988, et réunit au final les travaux de 29 photographes français et étrangers.

Nature des documents : Commande de photographies artistiques réalisées entre 1984 et 1988.

Présentation du contenu : Les photographes, qui ont réalisés chacun une ou plusieurs campagnes, sont laissés libre du choix du sujet. La seule contrainte contractuelle est de devoir passer plusieurs mois sur le terrain. Ce parti-pris initial, qui ne les astreint pas à une géolocalisation des images, permet d'affirmer la dimension créatrice des photographies en les distinguant d'un travail d'inventaire. Loin d'être un quadrillage systématique du territoire hexagonal, les campagnes photographiques sont avant tout le lieu d'une recherche artistique, impliquant un engagement personnel, du corps comme de l'imaginaire, afin de faire ressortir la dimension sensible de cette expérience.

Les premiers résultats de la Mission sont dévoilés à la fin de l'année 1985 dans une exposition qui présente les travaux des quinze premiers photographes sollicités, et une partie des clichés est publiée dans: *Paysages, photographies, travaux en cours, 1984-1985*. Ce catalogue se veut « un carnet d'étape » d'un projet au long cours, l'exposition n'étant elle-même que la présentation d'un « atelier provisoire ».

Après 1985, la Mission continue son travail, avec l'arrivée de nouveaux photographes ou pour certains, la poursuite des recherches déjà initiées. Elle se termine en 1989 avec l'édition d'un second ouvrage, *Paysages, photographies, En France les années quatre-vingt 1984-1988*. Ce dernier constitue un bilan raisonné de ces années d'expérimentation photographique et visuelle sur le paysage français.

Auteurs des photographies : Dominique Auerbacher, Lewis Baltz, Gabriele Basilico, Bernard Birsinger Alain Ceccaroli, Marc Deneyer, Raymond Depardon, Despatin et Gobeli, Robert Doisneau, Tom Drahos, Philippe Dufour, Gilbert Fastenaeken, Pierre de Fenoyl, Jean-Louis Garnell, Albert Giordan, Franck Gohlke, Yves Guillot, Werner Hannapel, François Hers, Joseph Koudelka, Suzanne Lafont, Christian Meyen, Christian Milovanoff, Vincent Monthiers, Richard Pare, Hervé Rabot, Sophie Ristelhueber, Holger Trülzsch.

Importance matérielle : 168 classeurs de planches-contacts 1285 tirages d'épreuves dont 973 noir et blanc et 312 couleurs

Mode de classement : Le classement du fonds est réalisé par photographe et par séries, lesquelles sont issues de la sélection opérée à l'époque par les photographes.

Conditions d'accès : Le fonds est clos et a été déposé à la Bibliothèque nationale de France en 1988.

Possibilité de consulter sur demande les tirages d'épreuves et les planches contacts.

L'ensemble des tirages d'épreuves numérisées est consultable sur le site : <http://missionphoto.datar.gouv.fr/>

Sources complémentaires : Possibilité de consulter les archives administratives de la Mission aux Archives nationales : Versement 20040212 Contact : <http://www.archives-nationales.culture.gouv.fr/>

Bibliographie : Publication de la Mission photographique de la DATAR : *Paysages, photographies, travaux en cours, 1984-1985*, Mission photographique de la Datar, Paris, Hazan, 1985. 517 p. *Paysages, photographies, 1984-1988*, Mission

photographique de la Datar, Paris, Hazan, 1989, 683 p. *Bulletins de la Mission photographique de la Datar*, suppléments de la revue *Photographies*, n° 1 et n° 2, Paris, 1984.

Travaux scientifiques : Vincent Guigueno, « La France vue du sol, Une Histoire de la Mission photographique de la Datar (1983-1989) », *Etudes photographiques* n° 18, mai 2006, pp 96-119. [En ligne] URL : <http://etudesphotographiques.revues.org/index1432.html>

Auteure de la notice : **Raphaële Bertho**, Maîtresse de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours

Argenteuil Cité Champagne 1984. ©Atelier Robert Doisneau



Porte de Bagnolet 1984. ©Atelier Robert Doisneau



Photothèque de la direction des Routes

Producteur des documents : Section de l'information, de la communication et de la documentation de la direction des Routes, ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports.

Nature des documents : Fonds constitué par des commandes à des professionnels et le versement de reportage par les sociétés d'autoroutes et les services déconcentrés (DDE) de 1986 à 1999.

Histoire administrative : La direction des Routes mets en place une photothèque autonome des services photographiques ministériels au tournant des années 1990. Initiée par une politique de commande à partir de 1986 sous la direction de Jean Berthier, elle se développe sous la direction de Christian Leyrit à partir de 1989. Placée sous la responsabilité de la section de l'information, de la communication et de la documentation dirigée par Yannick Le Du et gérée par Jean-Pierre Chouvet jusqu'en 1999, elle accompagne le développement d'une politique paysagère. Le départ de Christian Leyrit en 1999 marque de fait la fin des activités de la photothèque, même si l'exploitation du fonds se poursuit de façon ponctuelle jusqu'en 2001.

Présentation du contenu : L'histoire du fonds n'est pas linéaire, et s'articule autour de deux périodes structurées par le passage de relai entre Jean Berthier et Christian Leyrit à la tête de la direction des Routes en décembre 1989. Ce changement s'accompagne d'une réorientation de la politique visuelle menée par l'institution, passant d'une valorisation des métiers de la route dans les années 1980 à l'invention d'un paysage de l'autoroute dans les années 1990. Il s'agit moins d'une rupture radicale que d'un glissement progressif de thématique.

La politique visuelle entamée au milieu des années 1980 souligne la dimension esthétique des grands ouvrages d'art. Cette orientation est le fruit d'une valorisation culturelle de la route. La direction des Routes en collaboration avec le SETRA passe une série de commande à Albert Bérenquier portant sur les grands ouvrages d'art. L'ensemble de cette dynamique à la publication en 1989 de l'ouvrage : *L'Art et l'autoroute*.

Le tournant de la décennie est marqué par une nouvelle orientation dans la politique de communication de la direction des Routes, avec le développement d'un discours centré sur la valeur paysagère des grandes réalisations autoroutières. Le développement de la photothèque suit les différentes étapes institutionnelles du processus. Dans un premier temps la documentation du lancement de la politique « 1 % paysage et développement » donne lieu à une série de commandes importantes à partir de 1989. La mise en place du concours des Rubans d'or à partir de 1991 fait évoluer le fonds de la photothèque, avec le versement des images des dossiers de candidatures présentés par les services déconcentrés ou les entreprises privées.

Importance matérielle : Le fonds de la photothèque compte environ 37 000 prises de vues qui constituent 19 003 « images singulières » du fait de la pratique des « doubles originaux » : chaque vues est dupliquée par le photographe au moment de la prise de vue.

La majorité des photographies sont réalisées en ektachrome couleur 24X23mm.

En 1999, 4 000 clichés sont numérisés, conservés sur des CD-Kodak.

Auteurs des photographies : Daniel Fromholtz, Bernard Suard, Albert Bérenquier, C. O'Sughrue, Gérald Buthaud, J.F. Crozet, Jean-Pierre Jovet, M. Lavaux, Marie-Pierre Saulnier,

A86 - Carrefour Pompadour : échangeur, 1992. © Photothèque de la direction des Routes, Eric Bénard



P. Schwartz, Raymond Pouy, Richard Nespoulous, Stéphane Dévé, Sylvie Marcombe. Jean-Pierre Boulesteix, JM Favre, Patrice Coppe, Patrick Ecoutin et Didier Fontan, Paul Maurer, Philippe Guignard, Bruno Bade, Carole Barriquand-Treuille, Christian Gitton, Cyril Le Tourneur, D. Rigault, E. Cuvillier, E. Michelot, Alain Goulard, Bruno Prudhomme, F. Bataillard, Ingrid Hoffmann, Eric Bénard, Jean-Luc Rigaux, Patrice Pettier, Dragan Tomitch, Y. Collet, Yann Arthus Bertrand.

A noter : Certaines vues qui proviennent d'autres organismes, privés ou publics ne portent pas systématiquement la mention des auteurs. Tous les auteurs ne sont pas photographes de profession.

Mode de classement : L'unité de classement de la photothèque est le reportage, soit un ensemble de photographies réalisées sur un sujet unique. Les reportages sont classés de manière chronologique par année, puis par

numéro de reportage correspondant à la date d'entrée dans le fonds.

Historique de la conservation : Fonds conservé par la Mission de la politique documentaire (SG/SPSSI/MD).

Conditions d'accès : Contact : Laurent.saye@developpement-durable.gouv.fr

Sources complémentaires : Albert Bérenquier, *L'Art et l'autoroute*, Barcelone, Belfond, 1989.

Christian Leyrit et Bernard Lassus (dir.), *Autoroute et paysages*, Paris, Editions du Demi-Cercle, 1994.

Auteure de la notice : **Raphaële Bertho**, Maitresse de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours

Conservatoire du littoral : un fonds et une collection

Producteur des documents : Le Conservatoire du littoral

Nature des documents : Depuis 1986 a été constitué un fonds documentaire et une collection « artistique »

Histoire administrative : Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, dit Conservatoire du Littoral, est créé en 1975. Il est chargé de la protection des espaces littoraux les plus remarquables et les plus menacés. Il voit ses prérogatives renforcées en 1986 avec le vote de la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Cette réaffirmation de son rôle s'accompagne d'un véritable effort de sensibilisation sur les raisons d'être de son action. Constatant le manque d'intérêt et une certaine désaffection de l'opinion publique, l'institution le Conservatoire décide une politique de communication visuelle afin d'expliquer à l'opinion publique son rôle pour protéger les espaces naturels, en s'appuyant sur les valeurs culturelles du paysage et de l'environnement. Cette politique aboutit à la constitution d'un fonds documentaire à visée pédagogique, et d'une collection ayant pour objet de valoriser « artistiquement » l'action du Conservatoire.

Auteurs des photographies : Des agents du service et photographes professionnels comme Frédéric Larey ont alimenté le fonds documentaire, quant à la collection elle est constituée par des commandes artistiques : Jane Evelyn Atwood, John Batho, Jean-Christophe Ballot, Frédéric Bellay, Alain Ceccaroli, Thibaut Cuisset, John Davies, Sabine Delcourt,

Raymond Depardon, Marc Deneyer, Eric Dessert, Marcello Fortini, Thierry Girard, Harry Gruyaert, Werner Hannapel, Michael Kenna, Bogdan Konopka, Josef Koudelka, Suzanne Lafont, Olivier Mériel, Vincent Monthiers, Anna Papoulias, Bernard Plossu, François Sagnes, Frédéric Schwalek, Michel Séméniao, Magdi Sénadji, Aldo Soare, Françoise Stijepovic, Joachim Vallet, Olivier Verley, Massimo Vitalli.

Présentation du contenu : Dès sa création le Conservatoire du Littoral sollicite l'image, à des fins de documentation avec la constitution d'un fonds, et pour une valorisation à travers la collection artistique de photographies. Celle-ci débute dans le cadre d'un partenariat avec la Mission photographique de la DATAR en 1986. Trois photographes, Suzanne Lafont, Alain Ceccaroli et Vincent Monthiers sont conviés à travailler sur cinq sites protégés. Depuis le Conservatoire a poursuivi cette politique de commande, sous la direction artistique de Line Lavesque avec le soutien de la Fondation Gaz de France jusque dans les années 2010. Une quarantaine de photographes, français mais aussi étrangers, ont ainsi été invités sur les sites du Conservatoire. Les images de cette collection *Figures du Littoral* ainsi rassemblées ont donné lieu à une soixantaine de publications et de nombreuses présentations locales et internationales. Il ne s'agit pas ici de suivre les évolutions du paysage mais d'interpeller le public, de susciter grâce à ces travaux une prise de conscience de la beauté des sites. Au fil des ans la partition entre le fonds et la collection est parfois moins évidente qu'il n'y paraît. Une commande récente passée à un photographe naturaliste pour couvrir en ULM

l'ensemble des sites contribue à brouiller la frontière. En effet ces images, initialement destinée à la sensibilisation, bénéficie d'une qualité esthétique qui leur confère une certaine valeur esthétique.

Historique de la conservation : Le fonds documentaire est composé de diapositives et photographies numériques. L'ensemble des clichés a été numérisé et est conservé au siège du Conservatoire du Littoral à Paris. La collection comprend des tirages qui se trouvent dans les locaux du Conservatoire à Rochefort.

Importance matérielle : Le fonds documentaire comprend environ 15 000 photographies et la collection est constituée d'environ 2 000 photographies. Le fonds et la collection sont en développement.

Conditions d'accès : Le fonds est consultable sur un poste fixe. La collection photographique est accessible en ligne sur le site du Conservatoire du Littoral <http://www.conservatoire-du-littoral.fr/45-la-collection-photographique.htm> Elle est régulièrement présentée au public dans le cadre d'expositions.

Auteur de la notice : **Raphaële Bertho**, Maitresse de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours

Delta de la Leyre ©Conservatoire du Littoral Sabine Delcour



Observatoire photographique national du paysage

Producteur des documents : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, bureau des paysages et de la publicité, Observatoire photographique national du paysage (OPNP) en collaboration avec les services déconcentrés (PNR, CAUE) et les collectivités territoriales.

Nature des documents : Séries photographiques constituée par les itinéraires de l'OPNP depuis 1991, 20 itinéraires ont été créés.

Histoire administrative : La politique du paysage est placée sous la responsabilité du ministre chargé de l'environnement. Elle est structurée par la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages. Cette protection des paysages a été intégrée au Code de l'urbanisme et le traité de la construction européenne du paysage est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006. Le développement de l'Observatoire du Paysage a pour objet d'accompagner en acte la mise en œuvre de cette politique. Le ministère de l'environnement engage sa création en octobre 1991, à la suite d'une communication en conseil des ministres du 22 novembre 1989.

Présentation du contenu : La photographie est utilisée dans le cadre des observatoires afin de documenter l'évolution des paysages français, d'évaluer les politiques publiques visant à préserver la qualité paysagère et de sensibiliser les administrés à ce patrimoine. L'objectif est de «constituer un fonds de séries photographiques qui permette d'analyser les mécanismes et les facteurs de transformations des espaces ainsi que les rôles des différents acteurs qui en sont la cause de façon à orienter favorablement l'évolution du paysage».

Pour cela, les services de l'État associés aux collectivités territoriales et aux autorités compétentes chargés de l'aménagement du territoire, sur un territoire donné, passe commande à un photographe afin de créer en collaboration un itinéraire photographique, en coopération avec des organismes locaux chargés de l'aménagement du territoire. Ce parcours virtuel dans le paysage

naît de la rencontre entre les attentes de la maîtrise d'ouvrage et du projet artistique du photographe.

L'itinéraire est composé d'une quarantaine de points de vue initiaux (choisis pour être reconduits) et d'une soixantaine de points de vue supplémentaires qui ne seront a priori pas reconduits mais qui pourront l'être si besoin. Une fois l'itinéraire défini, chacun des points de vue initiaux est reconduit afin de constituer des séries photographiques, successions de prises de vue effectuées du même point de vue, à des intervalles réguliers ou irréguliers. Les séries photographiques se présentent ainsi comme un travail rigoureux de relevés de données visuelles. Chaque image est associée à un relevé topographique et à une description détaillée des conditions de la prise de vue. Cette technique doit permettre la comparaison des photographies et par conséquent l'analyse des changements intervenus.

Importance matérielle : En 2015, le fonds est constitué par la reprise de vue régulière (annuelle en principe) de 866 points de vues, depuis dix ou vingt ans, constituant ainsi un ensemble d'environ 6 000 images. Certains itinéraires, les 18 et 19 intègrent des images d'archives.

Un fonds est déposé aux archives nationales : 1152 photographies pour le premier versement, photographies non dénombrées pour le second versement. Les photographies conservées aux Archives nationales se partagent entre tirages d'exposition, de dimensions 30 x 40 cm à 40 x 50 cm, signés au verso par l'auteur, et tirages de travail, de dimensions 18 x 24 cm. Ce fonds en développement avec la création de nouveaux itinéraires et la reconduction des points de vue établis.

Auteurs des photographies : Sophie Riselhueber, Raymond Depardon, Alain Ceccarolli, Dominique Auerbacher, Thibaut Cuisset, John Davies, Gérard Dufresne, Jean-Marc Tingaud, Anne Favret, Patrick Manez, Gilbert Fastenaekens, Thierry Girard, Anne-Marie Filaire, Gérard Dalla-Santa, Jacques Vilet, Claude Philippot, Jean-Christophe Ballot, Fred Boucher, Alain Blondel, Laurent Sully-Jaulmes, François-Louis Athenas. Michel Propier, Floriane Reitzer, Frédéric Hébraud, Jean-Paul Bouilloud,

Samuel Dhote, Olivier Comte, Max Grammare, Sophie Riquel, Christian Molitor, Nadine Jovet, Jean-Paul Chairon, Olivier Comte, David Betzinger, Raphaël Flichman, Laurent Mignaux, Franck Sichy, Pierre-Luc Vacher, Serge Chaleil, François Riquiez, Christian Varlet, Henri Salomon, Jean-Luc Vuillet.

Historique de la conservation : Les images sont conservées par les partenaires locaux de l'OPNP, lesquels doivent communiquer un double des tirages au bureau des paysages du Ministère. Les tirages d'exposition ont été versés pour partie aux Archives nationales en 2009. Les tirages de travail ont quant à eux été versés à une date inconnue, et enregistrés dans le système d'information des Archives nationales en 2012.

Conditions d'accès : Depuis 2015 il est intégré à la photothèque Terra <https://terra.developpement-durable.gouv.fr/observatoire-photo-paysage/home/>

Côtes : Dépôt aux Archives nationales : 20090266/1-20090266/24, 20120107/1- 20120107/29

Bibliographie : Quesney, Daniel, Stefulesco-Guilloteau, Caroline et Ristelhueber Véronique, *L'Observatoire photographique du paysage*, ministère de l'Environnement/Cité des Sciences et de l'Industrie, Paris, 1994, 36 p. Mollie-Stefulesco Caroline (dir.), *Séquences/Paysage, revue de l'Observatoire photographique du paysage* n°1 et n°2 ministère de l'Environnement, 1997 et 2000.

Méthode de l'Observatoire photographique du paysage, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 2008, 71 p.

Itinéraires croisés, Actes des rencontres de l'observatoire photographique du paysage, les 24 et 25 septembre 1999 à Rochefort, organisées par le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, la ville de Rochefort et la Région Poitou-Charentes, septembre 2000, 133 p.

L'Observation photographique au service des politiques du paysage, Actes du colloque européen des 13 et 14 novembre 2008, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, 2009, 196 p.

Travaux scientifiques : Raphaële Bertho, « Du territoire au paysage, la Mission photographique de la DATAR et l'Observatoire photographique du paysage » dans *Photographier le territoire*, Acte de la journée d'études du 2 décembre 2008 organisée par le Service de l'Inventaire du Patrimoine culturel de la Région Île-de-France, Paris, Somogy, 2009, pp. 109-117. Caroline Guittet, Laurence Le Dû-Blayo, 2013, « Les photographies du paysage : Quelles analyses des dynamiques paysagères ? », *Projet de paysage*.

Auteurs de la notice : Marie Chouleur, conservateur du patrimoine, Archives nationales et Raphaële Bertho, Maîtresse de conférences, Historienne de la photographie, Université François Rabelais, Tours.

Point de vue n° 122 • Ernolsheim, Bas-Rhin. Point de vue original février 2009. Dernière photo 2015, paysage traditionnel du piémont alsacien (arbres fruitiers, banc-reposoir). Percement de la ligne LGV Est. Transformation radicale du paysage. Disparition des arbres fruitiers, déplacement du banc-reposoir inscrit aux Monuments historiques. © Thierry Girard - ONPP Itinéraire n°11, Parc naturel régional des Vosges du Nord.



Pratiques et usages de la photographie : l'exemple des fonds produits par les ministères chargés de l'Équipement et de l'Environnement conservés aux Archives nationales

Sandrine Bula, conservateur du patrimoine

Marie-Eve Bouillon, chargée d'études documentaires

Archives nationales, mission Photographie

Comme tout autre document écrit ou figuré, les photographies entrent pleinement dans la catégorie des archives, celles-ci se définissant comme « l'ensemble des documents, quels que soient leur date, leur lieu de conservation, leur forme et leur support, produits ou reçus par toute personne physique ou morale et par tout service ou organisme public ou privé dans l'exercice de leur activité »¹. Les photographies acquièrent ainsi le statut d'archives en vertu de cette définition, aussi bien dans le cas d'un album familial que de celui de milliers de négatifs provenant de l'activité d'un studio. Il en est de même pour les innombrables pièces accompagnant des dossiers administratifs, témoignant en masse de la production d'un service ou de la constitution d'une photothèque.

Dans les fonds des Archives nationales, les photographies sont présentes depuis l'origine du medium, sous forme de pièces isolées comme d'ensembles volumineux. Elles proviennent d'institutions publiques et de structures privées² dans une moindre proportion, et se rapportent à des thèmes variés : vie politique, architecture, beaux-arts, industrie, agriculture et tourisme, etc.

Des fonds entiers de photothèques et de services photographiques sont ainsi conservés. Ils correspondent à un mouvement général de collecte et de production de photographies qui s'est amplifié après la Seconde Guerre mondiale au sein des institutions de l'État, et en particulier des administrations centrales. On peut citer à cet égard les fonds des services photographiques de la Présidence de la République et

du Premier ministre, les photothèques du Tourisme, de la Reconstruction... Aujourd'hui encore, les photographies sont omniprésentes dans les fonds accueillis aux Archives nationales.

Un premier état des sources photographiques du XX^e siècle aux Archives nationales a été réalisé. Il constitue un premier repérage et un outil d'orientation dans des fonds représentatifs³.

Diversité des modes de production

L'institution peut commanditer ou elle-même produire les images qu'elle gère. Dans le premier cas, lorsqu'elle passe commande à des photographes professionnels indépendants, on connaît le plus souvent le nom des auteurs des photographies, mais les contrats détaillant le type de cession des droits attachés aux images n'ont pas toujours été conservés. Cette incertitude juridique relative à l'application du droit d'auteur rend complexe les recherches universitaires qui nécessitent souvent un corpus de référence obtenu par reproduction de ces images, et diffusable par voie de publication. De plus, les photographes auteurs ont conservé leurs négatifs, qui de fait ne se retrouvent pas dans le fonds photographique. La photothèque du Tourisme, par exemple, se compose en grande partie de tirages fournis par des photographes aussi célèbres que Ronis, Dieuzaide, Boucher, Cartier-Bresson, Jahan, Doisneau⁴.

Lorsque l'administration assure elle-même sa production photographique en



Charles Maïndron, « Construction du chemin de fer métropolitain municipal de Paris. Traversée de la Seine au Châtelet, 20 février 1906, tirage au gélatino-chlorure d'argent développé, Archives nationales, F/14/12568/1.

employant des photographes salariés qui peuvent aussi être fonctionnaires, elle reste titulaire des droits attachés à leur production. Les photographes pouvaient encore récemment être considérés comme des opérateurs⁵, et leur nom apparaît rarement sur les photographies. Leurs photographies sont diffusées au sein même de l'administration productrice, mais également pour les besoins d'autres institutions. Les photographies produites dans le cadre des expositions de l'urbanisme et de l'habitation à Paris au Grand Palais par les agents du ministère de la Reconstruction peuvent se trouver au sein de la photothèque du ministère dans le fonds des expositions provenant du cabinet du ministre et de celui du Salon des Arts ménagers⁶. Ainsi, deux

¹ Code du patrimoine, article L. 211-1.

² Dans les fonds d'origine privée se trouvent des photographies à caractère familial comme à usage professionnel (fonds d'architectes, de journaux, d'associations).

³ Sur le site des Archives nationales, salle des inventaires virtuelles, conseils pour la recherche. Fiche 30. Sources photographiques : les fonds du XX^e siècle

⁴ Voir le livret édité à l'occasion de l'exposition *Destination : France !* La photothèque du Tourisme, du 19 au 25 septembre 2014 au théâtre municipal de Fontainebleau

⁵ La loi n°2006-961 du 1^{er} août 2006 relative au droit d'auteur et aux droits voisins dans la société de l'information, dite loi DADVSI, reconnaît un statut d'auteur pour les agents de l'État, des collectivités territoriales et établissements publics à caractère administratif.

albums relatifs à l'exposition de 1947 sont conservés dans un versement du cabinet et services rattachés aux ministres chargés de la Construction puis de l'Équipement⁷, et 17 albums relatifs à la même exposition sont conservés dans un versement du Centre national de la recherche scientifique (CNRS), ayant sous sa tutelle le Commissariat général au Salon des Arts ménagers, actif de 1923 à 1983⁸.

Si les conditions de production d'origine de certains documents photographiques peuvent être facilement identifiées, leurs modes d'utilisation par l'administration et d'entrée aux Archives nationales est parfois plus difficilement traçable. C'est le cas d'un ensemble de huit albums relatifs aux travaux du métropolitain de Paris⁹. Ils sont conservés dans la partie du fonds du ministère des Travaux publics sous-série F/14 relative au Conseil général des Ponts et Chaussées. S'ils semblent bien avoir été constitués à l'origine par l'administration de la ville de Paris¹⁰, ils voisinent, dans la sous-série F/14, avec un ensemble de rapports et de documents techniques émanant de la ville de Paris, mais sans qu'aucune de ces pièces ne vienne documenter leur voie d'entrée ni leur utilisation au Conseil général des Ponts et Chaussées. De plus, les trois albums in-folio portent sur leur page de garde le cachet de la bibliothèque du ministère des Travaux publics ainsi qu'un numéro d'ordre, et au dos une cote de la bibliothèque historique des Archives nationales, qui témoignent de leur conservation par plusieurs services antérieurement à leur intégration dans la sous-série F/14.

Diversité des supports et des modes de présentation

Utilisé comme outil de documentation, de communication et de promotion, la photographie offre une grande diversité de supports : négatifs sur verre ou film, diapositives, tirages sur papier en noir et blanc ou en couleur. En fonction de leur exploitation et de l'histoire administrative, les supports réalisés au cours des différentes étapes de la production photographique sont parfois conservés à plusieurs endroits.

Dans le cas du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, le ministère versant a choisi de conserver les négatifs, c'est-à-dire les matrices, afin de continuer l'exploitation de son fonds entièrement numérisé. Les albums de tirages de lecture, organisés par séries, thématique et départementale, ont été versés aux Archives nationales. Des éléments précieux de l'organisation de la photothèque et de l'exploitation de ses images, de l'après guerre jusqu'à la fin des années 1970, sont encore visibles dans ces albums, notamment leur numérotation d'origine et marques de sélection.

L'on peut également signaler à cet égard les photographies issues du fonds de la restauration des terrains de montagne. Les services départementaux de restauration des terrains de montagne (RTM) ont été créés en 1881 au sein du ministère de l'Agriculture pour lutter contre les effets de la déforestation et de l'érosion des sols en montagne. Leur

⁶ Le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme organise en 1945 l'exposition de la Reconstruction, en 1946 l'exposition des techniques américaines, et en 1947 l'exposition internationale de l'urbanisme et de l'habitation. Cette participation active de la part du ministère de la Reconstruction puis de la Construction et du Logement se poursuivra dans les années 50, avec les différentes éditions de l'exposition de l'habitation.

⁷ Archives nationales, versement 19790660, articles 25 et 26 : expositions d'urbanisme internationales à Paris, 1947.

⁸ Archives nationales, versement 19850024.

⁹ Archives nationales, F/14/12567/1-F/14/12567/3 : 3 albums in-folio relatifs aux travaux de 1898 à 1900 ; et F/14/12568/1-F/14/12568/5 : 5 albums in-quarto relatifs aux travaux de 1904 à 1909.

¹⁰ Ils sont à rapprocher des albums conservés à la bibliothèque de l'Hôtel de Ville (anciennement bibliothèque administrative de la ville de Paris) et au musée Carnavalet. Voir notamment Tartié, Agnès, *Vincennes-Maillot : la construction de la ligne 1 du métropolitain (1898-1900) dans les collections photographiques de la bibliothèque administrative de la Ville de Paris*, Paris bibliothèques, 1998.



Anonyme, tirages de lecture concernant le Calvados, album « maquettes », tirage argentique noir et blanc, Archives nationales, F/14/18267/2.

activité s'est ensuite étendue à la gestion des risques géologiques. Des campagnes photographiques ont été entreprises pour chaque département, par bassin torrentiel subdivisé en plusieurs zones. Chaque campagne donnait lieu à un exemplaire pour le service RTM concerné et un second pour la direction des forêts de l'administration centrale. Les collections de tirages issues de ces campagnes couvrent la période 1870-1960. Celles qui étaient destinées à la direction centrale des forêts et de l'Office national des forêts (ONF) et aux services RTM ont été fusionnées dans les années 1980, confiées à la mission Archives du ministère de l'Agriculture et de la Pêche et destinées à être versées aux Archives nationales. Les négatifs sur

verre correspondant aux tirages sont aujourd'hui conservés par les services d'archives départementales des zones de montagne (Savoie, Hautes-Alpes...). En raison de la diversité des procédés employés et de leurs modes de présentation (montages, constitution d'albums, types d'annotations), les photographies se présentent comme des objets « composites », et non comme de simples images. Les caractéristiques techniques de chaque génération de tirages, suffisamment identifiées, déterminent les moyens de conservation les plus adéquats.

Spécificités de conservation

L'usage des photographies a déterminé bien souvent leur mode de conditionnement et leur état de conservation. Les contenants présentent souvent un intérêt historique en raison des mentions qui y sont reportées, mais ne sont pas adaptés à une conservation sur le long terme. Pour le fonds du service des travaux topographiques du ministère de la Reconstruction, les négatifs sur supports souples en nitrate et acétate de cellulose étaient ainsi regroupés par missions, sans précautions particulières, dans des enveloppes kraft. Ces enveloppes répondaient à un besoin de documentation technique et étaient peu coûteuses pour ces fonds volumineux, mais susceptibles de dégrader les photographies à leur contact.

Les campagnes de reconditionnement qui sont engagées visent à concilier la conservation des informations



Kuss, Périmètre de l'arc supérieur, série de Beaune, Torrent de la Grollaz, 5 octobre 1889, aristotype et phototypie, Archives nationales, 1 RTM 73/757.

portées sur les contenants d'origine (en prélevant par exemple une partie d'enveloppe où figurent des annotations, ou en reportant celles-ci sur un nouveau contenant) et la conservation dans des conditionnements de conservation.

D'autre part, les différents types de supports exigent des conditions spécifiques de conservation : les plus anciens en particulier, par leur fragilité chimique, nécessitent une exposition contrôlée à la lumière ainsi qu'une température et une hygrométrie strictement régulées pour une préservation optimale. L'émulsion des négatifs sur verre au gélatino-bromure d'argent, par exemple, est d'autant plus sensible aux variations brutales de température et d'hygrométrie qu'elle comporte déjà des altérations (notamment des décollements et lacunes périphériques). Les dégradations comme le décollement et l'enroulement subit de parties d'émulsion lors d'un passage sans transition d'un local frais et humide à une pièce chauffée et à l'atmosphère sèche sont des phénomènes bien connus. De même, les tirages sur papiers albuminés, par ailleurs très sensibles à la lumière, peuvent se couvrir d'un réseau de micro-craquelures sous l'effet des variations thermo-hygrométriques.

Les Archives nationales ont fait le choix d'organiser les différents supports photographiques dans la mesure du possible, en fonction de leur niveau de sensibilité aux facteurs d'altération. Le nouveau bâtiment des Archives nationales de Pierrefitte-sur-Seine, inauguré en février 2013, dispose de trois magasins spéciaux à l'hygrométrie et à la température contrôlées, conçus pour les

supports photographiques : un magasin à 18°C, et deux magasins équipés de sas. Un de ces magasins, à 7°C, est destiné aux négatifs sur supports souples (nitrate et acétate) ainsi qu'aux supports couleur chromogènes (négatifs, tirages et diapositives). En effet, leur conservation au froid permet de ralentir leur processus chimique de dégradation.

Afin de pouvoir communiquer ces documents tout en garantissant leur conservation, un processus de communication a été mis en place par la mission Photographie en collaboration avec les départements de la direction des fonds et la direction des publics.

La consultation des photographies conservées en magasins spéciaux à basse température s'effectue en salle de lecture, sur des places spécifiques, sur réservation préalable. Les conditions de conservation des photographies, au froid, impose un délai de 48h entre la réservation et la communication.

Le processus de communication prévoit les étapes de la mise à disposition des photographies en fonction des procédés et formats qui nécessitent des dispositifs de visionnage particuliers, comme les diapositives par exemple, sur table lumineuse ou lecteur-reproducteur de microfilm équipé de zoom.

La mission Photographie des Archives nationales

À l'occasion de la réorganisation des services consécutive à la création du centre de Pierrefitte-sur-Seine, une mission Photographie a été créée : cette dernière a supervisé notamment le transfert



Enveloppe ayant contenu les négatifs du fonds du service des travaux topographiques, Archives nationales / Rémi Champseil.

depuis Paris et Fontainebleau jusqu'à Pierrefitte-sur-Seine des ensembles devant intégrer les magasins destinés aux photographies.

La mission Photographie, composée de deux personnes, œuvre de manière transversale dans le but de promouvoir au niveau des Archives nationales une politique globale de conservation, de description et de valorisation des photographies. Des archives photographiques publiques sont encore actuellement versées aux Archives nationales, par l'intermédiaire du service interministériel des Archives de France (missions des archives). La mission Photographie des Archives nationales peut alors intervenir pour conseiller et expertiser les fonds avant leur versement.

Ses tâches sont multiples : elle s'assure, en lien avec les climaticiens, de la performance des magasins dédiés aux photographies. Elle collabore étroitement, notamment avec le département de la conservation des Archives nationales, pour les questions de conservation préventive et de restauration des photographies, en assurant au besoin des formations auprès des services concernés, comme les responsables de fonds ou de la salle de lecture. Elle élabore les processus destinés à la communication au public des photographies, dans le respect de leurs conditions de conservation et est associée aux projets de valorisation (numérisation, expositions). Elle entreprend enfin le classement de certains fonds photographiques et concourt, avec les départements de la direction des fonds, à une meilleure connaissance des photographies au sein des Archives nationales.



Vue d'un des trois magasins froids destinés aux photographies sur le site de Pierrefitte-sur-Seine, Archives nationales/Marianne Kuhn.

Un chantier de conservation préventive : les films nitrate et acétate du versement 20130290

Marie Chouleur, conservateur du patrimoine,

Archives nationales, département de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'agriculture



Réalisation d'un test à la diphénylamine sur le « maquetoscope » du MRU – Le restaurateur dégage l'angle d'un film. © Marianne Kuhn Archives nationales



Réalisation d'un test à la diphénylamine sur le « maquetoscope » du MRU – Le restaurateur s'apprête à prélever un échantillon. © Marianne Kuhn Archives nationales.

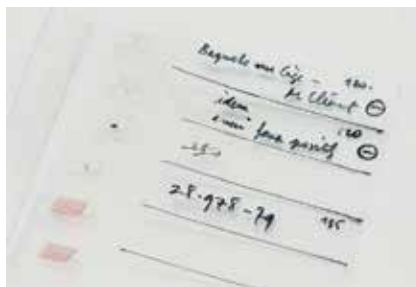
Les Archives nationales ont reçu à l'automne 2013 un ensemble de plans, photographies aériennes, microformes, inventaires et fichiers produits au lendemain de la Seconde Guerre mondiale par le service des travaux topographiques du ministère chargé de la Reconstruction. Ce versement comprenant un grand nombre de films photographiques a été expertisé par les deux chargées de mission Photographie de l'institution. Sur leur recommandation, au printemps 2014, des spécimens ont été prélevés en vue de la réalisation, par un restaurateur spécialisé, d'un test à la diphénylamine. En effet, la date des photographies et les altérations observées ont rapidement fait soupçonner la présence de nitrate de cellulose. Ce produit employé dans la fabrication des supports photographiques et cinématographiques est très instable chimiquement, et constitue un risque pour la santé et l'environnement. Parvenus à un état avancé de dégradation, les films nitrate sont sujets à l'auto-combustion, d'où l'appellation de « films flamme ».

Lors du test, le restaurateur dégage un angle du film de la couche sensible et découpe à l'aide d'un scalpel quelques millimètres carrés de surface. Le prélèvement est déposé sur un plastique non réactif,

sous hotte aspirante. Il prend, s'il contient du nitrate, une coloration bleue foncée sous l'effet de la diphénylamine. Le nombre de films au sein du versement ayant été évalué à dix mille environ, ce test a été pratiqué sur un échantillon considéré comme représentatif sur le plan de la typologie. Les résultats ayant confirmé la coexistence de films nitrate et acétate, un protocole de traitement a été rédigé afin qu'ils puissent être classés, décrits et reconditionnés dans les meilleures conditions. D'une durée de trois semaines, le chantier a mobilisé huit agents équipés, en application du principe de précaution, de masques respiratoires.

Réunies dans plus de 1 400 enveloppes, soit autant de missions aériennes, les photographies ont ainsi été reconditionnées dans des pochettes en papier permanent, de Ph neutre et sans activité photographique. Un examen visuel a donné lieu, par comparaison avec les spécimens testés, à l'identification et au comptage des films nitrate. Le plan « Nitrate », en cours d'élaboration, participe en effet de la politique générale de prévention des risques des Archives nationales. La dangerosité des films nitrate croît à mesure de leur décomposition. Les constats ont ici été rassurants. Ces opérations ont permis le transfert des photogra-

phies vers un magasin de conservation spécifique dans les meilleurs délais. S'il ne suffit à arrêter le phénomène physico-chimique à l'œuvre, l'abaissement de la température ralentit l'apparition d'altérations plus sévères. La surveillance sanitaire qui y est exercée profite également aux films acétate, victimes quant à eux d'un phénomène d'acidification, dit « syndrome du vinaigre ». Le chantier a par ailleurs été l'occasion d'approfondir la connaissance des photographies contenues dans le versement. Il est désormais établi qu'elles résultent de missions aériennes effectuées entre 1948 et 1976 et sont, à quelques exceptions près, des vues à axe oblique. 12 751 films, dont 807 sur support nitrate, 194 stéréoscopies et 227 épreuves ont été dénombrés, soit un total de 13 172 photographies. Les caractéristiques matérielles des films, qui prennent la forme de segments de bobines et, plus rarement, de plans films utilisés à des fins de reproduction ou d'agrandissement, livrent de précieuses indications sur le fonctionnement du service des travaux topographiques et photographiques, dont on a peu de témoignages par ailleurs. L'enjeu est aujourd'hui de parvenir à communiquer au public ces documents singuliers...



Réalisation d'un test à la diphenylamine sur le « maquetoscope » du MRU - Le restaurateur compare les résultats obtenus à partir d'échantillons de référence. © Marianne Kuhn. Archives nationales.



Traitement du versement 20130290 - Les agents reconditionnent les films nitrate et acétate. © Marianne Kuhn. Archives nationales.



Traitement du versement 20130290 - Les agents relèvent les indications présentes sur les photographies. © Marianne Kuhn. Archives nationales.

Un chantier de restauration : la série thématique de la photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme

Coralie Dusserre, Secrétaire de documentation, Archives nationales
département de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'agriculture



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, « Noisy-le-Sec. Chantiers d'expérience 2. Maisons américaines » - Couverture de l'album (après dépose de la reliure), Archives nationales, F/14/18265/5.



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, « Noisy-le-Sec. Chantiers d'expérience. 2. Maisons américaines » - Page de garde de l'album (après dépose de la reliure), Archives nationales, F/14/18265/5.

Versée en 1979 par le ministère de l'Équipement, la photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (F/14/18261 à F/14/18365) a été classée en deux sous-séries dites départementales et thématique. Étudiée et numérisée à la fin des années 1980, une version numérique de la série dite départementale (F/14/18285 à F/14/18365) est consultable depuis la base de données Reconstruire la France sur le site des Archives nationales de Pierrefitte-sur-Seine.

Tout d'abord, un récolement a été réalisé pour connaître de manière détaillée la typologie et l'état matériel des documents de la série thématique : albums à clef, albums à spirale, état matériel des planches cartonnées et des tirages photographiques. Des altérations ont été observées : déformations, coloration, tâches de colle, etc. Elles ont été causées tant par des facteurs externes liés à de mauvaises conditions de conservation (environnement, stockage, manipulation des documents) que par des facteurs internes de détérioration induits par les éléments constitutifs et les procédés chimiques utilisés pour créer les supports photographiques et les albums.

Cette première étape terminée, les dif-

férents services des Archives nationales (département de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'agriculture, département de la conservation, mission Photographie) ont travaillé conjointement pour reconditionner et restaurer ces albums en choisissant des matériaux neutres et stables appropriés à la conservation des photographies. Des boîtes individuelles sur mesure ont été façonnées pour chacun des 77 albums. La conception et la fabrication de ces boîtes en carton neutre biface type « Boxboard » ont été réalisées en interne par le service de la Conservation à l'aide d'une machine spécifique.

Le restaurateur de photographies des Archives nationales a identifié les procédés photographiques et en caractérisé les altérations. Des interventions ont été définies pour pallier en particulier les dommages liés à l'évolution chimique des colles à l'origine du jaunissement des documents. Une analyse archivistique a ensuite été menée pour mieux connaître le contenu des albums. Un instrument de recherche méthodique a été rédigé pour favoriser la connaissance et la consultation de ce fonds auprès des chercheurs. Mais ce fonds fragile reste soumis à des demandes de consultation exception-

nelle pour des raisons de conservation préventive et de droits de reproduction.

Aujourd'hui la valorisation de ce fonds est à l'étude. Les Archives nationales souhaitent numériser les 77 albums thématiques pour compléter la précédente campagne sur la série départementale. D'autres actions sont aussi envisagées pour valoriser ces photographies, dont certaines en partenariat avec la photothèque de la direction de la communication du ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie qui gère les négatifs du fonds Ministère. Au sein des Archives nationales, ce chantier s'inscrit dans un travail en cours sur les sources liées aux dommages de guerre et à la Reconstruction. ★



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, « Noisy-le-Sec. Chantiers d'expérience. 2. Maisons américaines » - Désassemblage des photographies en page 9, Archives nationales, F/14/18265/5.



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme - Les Archives nationales valorisent le chantier grâce aux réseaux sociaux. Bertrand Sainte-Marthe. Archives nationales. <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.706121746117853.1073741885.138120952917938&type=3>



Photothèque du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme - Prototype de boîte classeur pour la série départementale. © Marianne Kuhn. Archives nationales.

Une histoire d'exposition(s) : redécouvrir le fonds photographique du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (1945-1958)

Daniel Coutelier Responsable de la photothèque des MEDDE et METLR

Didier Mouchel Chef de projet photographie au Pôle Image Haute-Normandie, Rouen

Persuadés l'un comme l'autre de la qualité du fonds ancien des photographies du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) nous avons progressivement mis à jour plusieurs séries remarquables, réalisées en leur temps, par les opérateurs salariés de l'administration. Comment s'est construite la présentation, la documentation et l'étude de ce fonds de négatifs ? Fonds simplement utilisé de façon sporadique à des fins documentaires par des historiens de l'architecture et de l'urbanisme jusqu'au moment où la Reconstruction est devenue un sujet d'études au début des années quatre-vingt. Comment s'est imposé l'intérêt pour ce fonds d'images au point qu'aujourd'hui il sort des dossiers d'archives du ministère pour accéder aux cimaises du musée ?

Cet intérêt contemporain nécessite de refaire l'histoire du service photographique et de la photothèque du ministère créés en mars 1945. Cette histoire s'est en partie perdue alors même que nos missions continuent de fonctionner selon les mêmes principes qu'à l'origine, avec une constance presque étonnante au vue des transformations fondamentales qu'ont connues dans cette même période la communication politique comme la photographie. Nous verrons comment le passage actuel à un usage patrimonial de ces photographies a permis à travers une succession d'expositions d'engager des recherches et d'accroître la connaissance sur le fonds photographique du MRU.

Une photographie au service du sujet

Quand Daniel Coutelier est arrivé en poste en 2002, ni la photographie numérique ni la numérisation des documents anciens n'avaient encore accaparé le métier de photothécaire au ministère. Dans le local de la photothèque, pièce sans fenêtre maintenue à température constante, les visiteurs venaient sur rendez-vous consulter les diapositives ou les négatifs sur une table lumineuse à l'aide d'un compte-fil (fig. 1 et 2) Ils sélectionnaient les photographies qui les intéressaient et chaque jour, le coursier d'un laboratoire venait chercher cette sélection de documents originaux afin de ramener le lendemain des duplicatas de diapositives pour le fonds couleur récent, des épreuves noir et blanc tirées des négatifs pour le fonds plus ancien. Ces copies, duplicatas, tirages, étaient prêtés à ces visiteurs qui devaient les restituer une fois l'utilisation

terminée. Des bordereaux joints au prêt des documents indiquaient aux utilisateurs les crédits photo à respecter obligatoirement en cas d'utilisation.

Si pour le fonds des diapositives couleur, allant de 1980 à 2002, le nom des photographes était clairement identifié, ce n'était pas le cas pour le fonds plus ancien, correspondant au temps des ministères de la Reconstruction ou de la Construction, dans les années 1950 et 1960. Dans les cahiers d'inventaires de l'époque, l'auteur de la photographie était rarement mentionné et quand il l'était, rien ne certifiait qu'il ne s'agissait pas plutôt du nom de l'architecte, a contrario très présent dans les préoccupations des documentalistes de l'époque.

Il faut savoir qu'en général, toutes les personnes qui viennent consulter une photothèque comme celle du ministère viennent uniquement car elles ont besoin d'illustrer leur propos. C'est le cas bien sûr pour les photos du moment qui servent à communiquer sur les actions d'un ministre en place, sur les mesures défendues par le gouvernement, mais c'est aussi le cas pour ceux qui s'intéressent à l'histoire du ministère, de l'urbanisme, de la reconstruction : les chercheurs, les historiens, les architectes, les étudiants qui eux utilisent des images en relation avec leur article, leur mémoire, leur livre, leur rapport. Cet usage traditionnel de la photothèque correspondant à son objectif premier d'outil d'illustration. Rarement les photographies sont considérées pour elles-mêmes, ce sont les sujets représentés qui sont utiles aux chercheurs en seconde intention pour



Fig. 1 : juillet 2003, © Bernard Suard, MEDDE/MLETR.

appuyer des discours établis le plus souvent en dehors de la connaissance des images. Cette photographie au service du sujet a toujours été la règle et si des expositions de photographies avaient lieu, comme par exemple aux jardins des Tuileries pour célébrer les 60 ans du ministère du Logement en 2004, les sujets représentés intéressaient davantage que les photographies elles-mêmes et a fortiori leurs auteurs.

Le véritable « coup de foudre » qu'avait ressenti Daniel Coutelier pour ce fonds photographique dès son arrivée l'aidait à pratiquer son métier avec passion, à passer des journées entières le nez dans les cahiers d'inventaires, à partager les découvertes photographiques avec les divers visiteurs souvent érudits. Malgré tout persistait une légère frustration qu'il n'arrivait pas vraiment

à exprimer à l'époque et qui était née de la contradiction suivante : toutes les personnes qui ont besoin de ces illustrations ne prêtent pas attention en premier lieu à la photographie.

En 2007, l'intérêt de Didier Mouchel, historien de la photographie, deux reportages remarquables du fonds ancien, va enfin commencer à ébranler cette contradiction ancrée. Si d'autres historiens de l'architecture, Bruno Vayssière¹, ou de la photographie, Dominique Gauthey², s'étaient penchés déjà sur le fonds dans les années 80 et 90, Didier Mouchel va différemment s'en préoccuper, en bien des points. En effet

¹ Bruno Vayssière, *Reconstruction-Déconstruction, Le Hard-French ou l'architecture française des Trente Glorieuses*, Picard éditeur, Paris, 1988

² Dominique Gauthey, « Les archives de la Reconstruction - Territoires de l'anonyme », *Etudes photographiques*, n°3, novembre 1997.



Fig. 2 : Négatif 9x12cm n°14281, ISAI, Sotteville-lès-Rouen, architecte Lods, © Paul Henrot, MEDDE / MLETR.

progressivement l'élargissement du cercle des personnes concernées par ces images, qu'elles soient du monde de la photographie ou de la valorisation du patrimoine architectural.

Retour sur la patrimonialisation

Cette patrimonialisation du fonds photographique du MRU s'est déroulée en plusieurs étapes. La première fut le versement en 1979 des archives papier du ministère qui contenaient en particulier les albums des photographies constitués dès 1945 par la photothèque (fig. 3). Les négatifs constituant les documents originaux, fondateurs de la photothèque, n'ont pas intéressé les archivistes à l'époque car leur support celluloïd ou verre nécessitaient des conditions de conservation jugées trop délicates alors même qu'une bonne connaissance du fonds pouvait se faire par les albums. Devenue disponible, cette archive a dans un premier temps permis l'écriture de l'histoire de la Reconstruction en France avec Anatole Kopp³, Danièle Voldman⁴ et Bruno Vayssière parmi les plus cités. Ce dernier avait remarqué la qualité du fonds des photographies du MRU au point d'encourager Dominique Gauthey, chercheur et photographe, à y consacrer une étude spécifique. Pour ce faire, Gauthey, premier historien de la photographie à appréhender le fonds photographique du MRU en tant que tel, s'est appuyé sur la collection des albums des Archives nationales ainsi que sur la première base numé-

il s'intéresse alors aux photographes jusque-là fonctionnaires anonymes et fait entrevoir aux photothécaires les possibilités de valorisation du fonds. Oubliant pour un temps le contexte de production des photographies, ces images sont alors considérées pour leur valeur esthétique afin d'être exposées dans des musées ou des centres d'art. Toutes ces expositions vont non seulement valoriser de manière inédite le fonds photographique, le glisser modestement dans le flux de l'histoire de la photographie, mais elles vont aussi permettre de bien mieux le connaître, donc de mieux le gérer du point de vue de la photothèque, de mieux répondre aux personnes qui viennent le consulter avec leur unique souci documentaire. Tout ceci a favorisé

³ Anatole Kopp, Frédérique Boucher, Danièle Pauly, *L'architecture de la Reconstruction en France 1945-1953*, Editions Le Moniteur, Paris, 1982.

⁴ Danièle Voldman, *La Reconstruction des villes françaises 1940-1954*, L'Harmattan, Paris, 1997.

rique constituée dans les années quatre-vingt-dix «Reconstruire la France». Celle-ci était une première formalisation du fonds permettant d'accéder à partir de vidéodisques à une majorité d'images indexées par date, lieu, type de construction, architecte. On notera que cette base n'a pas prévu le champ «photographe» dans son indexation. La numérisation d'une large sélection du fonds par les Archives nationales s'est donc faite à l'époque à partir des tirages papier contenus dans les albums. Ces premiers outils ont conduit Dominique Gauthey à considérer le fonds comme une archive globale dont la logique de la constitution pouvait s'appréhender à travers les albums. En véritable défricheur du fonds des photographies, il l'a approché comme un « chantier archéologique et dépôt de fouilles »⁵ dont il s'agit de mettre en valeur la « logique interne ». De cette masse impressionnante d'images, il va dégager une chronologie et une géographie pour s'attacher à montrer le lien entre le fonds, les étapes de la Reconstruction et la politique du ministère. Dominique Gauthey travaille à partir de corpus d'images, de leur regroupement en albums pour « procéder à une véritable anamnèse en articulant savoir historique et observations de terrain ». Il constate une évolution entre les albums thématiques, de 1945 au milieu des années 1950, qui correspondent à une phase de constat ou de bilan, vers les albums géographiques, des années 1950 à la fin des années 1970, qui sont des catalogues énumératifs des projets classés par département. Cette transformation traduit ainsi une nouvelle appréhension du



Fig.3 : Planche de tirages par contact de 12 négatifs 6x6cm, album Noisy-le-Sec, 27 mars 1947, © MRU Henri Salesses ou Pierre Mourier, MEDDE / MLETR.

territoire. Travaillant sur un large corpus constitué par les albums et la base « Reconstruire la France », dont les dernières images datent de 1969, allant de fait au-delà de la période historique de la Reconstruction (le mot reconstruction disparaît de l'intitulé du ministère en 1958), l'analyse de Dominique Gauthey se veut globale et archivistique. Bruno Vayssière comme Dominique Gauthey destinaient leurs travaux à des publications où ils défendaient leurs thèses et recherches. Pour eux, l'exposition des photographies, avec la nécessité de se pencher sur des choix d'images voire sur le travail des photographes, n'était pas leur objectif principal.

Sans doute ici, la séparation du fonds

⁵ Dominique Gauthey, op. cit. p.117

photographique en deux entités à l'époque du versement aux Archives nationales, albums de tirages d'un côté et négatifs de l'autre, a entraîné une occultation du fonds original conservé à la photothèque. Les photographies numérisées à partir des albums ne représentent en fait qu'un tiers du fonds : 28000 images sur les 67000 négatifs et 10000 diapositives qui sont conservés à la photothèque au titre de ce qu'il est convenu d'appeler « fonds ancien » c'est-à-dire avant 1979. Pour nous il a été plus simple de circonscrire le corpus des photographies à la période de la Reconstruction c'est-à-dire jusqu'en 1958. Nous l'avons appréhendé à partir du fonds des négatifs par sondages progressifs mais exhaustifs à propos de lieux et sites bien définis liés à nos différents projets d'expositions. Les sélections opérées alors devenaient plus probantes quand Dominique Gauthey travaillait lui sur une période plus large s'étalant jusqu'en 1969 mais surtout sur le corpus lacunaire des albums qui constituait de fait une pré-sélection du fonds, une mise en récit initiale dont il a été tributaire. Sa recherche, qui s'est poursuivie avec l'aide du ministère par une étude de faisabilité d'un CD-Rom concernant le fonds, a finalement abouti à une publication dans une revue spécialisée d'histoire de la photographie².

Comme l'évoque Raphaële Bertho⁶, sans doute les années 2000, voient l'histoire de la photographie sortir du paradigme artistique pour s'intéresser à la photographie appliquée liée à l'information, la publicité ou l'industrie. Elles seront plus propices

à la réception de ces photographies administratives, anonymes au prime abord. Le développement des approches culturelles qui mettent l'accent sur le contexte de production des photographies et non plus seulement sur la notoriété des opérateurs. Elle autorise désormais l'étude des fonds de négatifs et avec eux d'une pratique sociale de la photographie qui échappait à une histoire liée au marché de l'art et aux tirages d'époque sur papier. Ces conditions se trouvant réunies, il devenait possible d'appréhender le fonds par des extraits significatifs des reportages et d'en constituer l'histoire par bribes successives en fonction de lieux et de sujets choisis.

Saint-Etienne du Rouvray : la (re) découverte des photographies

En 2005, à l'occasion de la préparation d'une commande sur les paysages urbains de la Reconstruction en Normandie au photographe Benoit Grimbert⁷, menée en collaboration avec le centre photographique Le Point du Jour de Cherbourg, Didier Mouchel visualise dans les locaux des Archives nationales, sur un vidéodisque. Les images du fonds photographique du MRU concernant sa région. Parmi les 3000 photographies regardées qui concernaient surtout des chantiers et réalisations, une douzaine semblait totalement atypique, représen-

⁶ Raphaële Bertho, « Didier Mouchel, Danièle Voldman, Photographies à l'œuvre. Enquêtes et chantiers de la reconstruction 1945-1958 », *Études photographiques*, notes de lectures, janvier 2013, [En ligne], mis en ligne le 29 janvier 2013. URL : <http://etudesphotographiques.revues.org/3298>, consulté le 10 octobre 2014.

⁷ Benoit Grimbert, texte de François Laisney, *Normandie - Paysages de la Reconstruction*, Centre d'Art / Éditeur Le Point du Jour, Paris/Cherbourg, 2006.

tant des scènes de rues ou des intérieurs des quartiers anciens de Rouen et Petit-Quevilly. Hors sujet pour la matière de la commande en cours et pour le livre en préparation, ces images frappent néanmoins les esprits par leur thème mais surtout par leurs qualités photographiques. « On dirait du Doisneau et celle-là c'est Walker Evans ! », autant d'allusions à des photographes déjà consacrés⁸. Comme une bonne image est surtout une image dont on se souvient, l'historien décide de revenir un jour examiner de plus près ce corpus si particulier dans le fonds photographique du MRU. L'opportunité s'est présentée l'année suivante quand une collectivité locale commanda au Pôle Image une exposition sur le thème de la Reconstruction dans l'agglomération rouennaise. C'est l'occasion pour Didier Mouchel de rencontrer Daniel Coutelier, le responsable de la photothèque dans les locaux du ministère et de découvrir avec lui, à partir des classeurs géographiques des photographies récemment retrouvés, la centaine de photographies de Rouen intitulée « Taudis, septembre 1951 » ainsi que les quatre-vingts photos de Petit-Quevilly légendées « Enquête sociologique pour le musée de l'homme, novembre 1952 ». Pour ces deux reportages un nom de photographe apparaissait « Salesse » sans plus de précisions. Didier Mouchel vérifia alors que les images du vidéodisque étaient des numérisations de tirages extraits des albums conservés aux Archives nationales. Ces numérisations qui ont constitué dans les années 90 la base de consultation « Reconstruire la France » ne représentaient, on l'a vu, qu'une sélection

tion dans les reportages, moins de la moitié de l'ensemble du corpus. Ainsi le reportage sur les quartiers insalubres à Rouen en 1951 constitue un album numérisé d'une trentaine de tirages extraits d'un ensemble de 106 négatifs.

Pour le responsable d'un centre photographique à Rouen dont la mission consiste d'une part à valoriser les fonds photographiques concernant une région et d'autre part à mettre en avant les photographes auteurs des images ainsi que le contexte de leur production, ces deux cents négatifs concernant Rouen et Petit-Quevilly représentaient un beau projet d'exposition. Et surtout un formidable terrain de recherches sur un corpus issu d'une administration, anonyme et jusque-là totalement inédit. Comme il n'existait qu'une série de tirages de lecture de qualité médiocre regroupés dans des albums conservés aux Archives nationales, cette première exposition, à Saint-Etienne du Rouvray, a permis de faire réaliser des tirages de grande qualité par un professionnel reconnu pour son approche de la photographie ancienne. Le parti pris a été de réaliser des nouveaux tirages tout en restituant les photographies au plus près de leur procédé d'origine : tirage optique et argentique sur papier baryté à partir des négatifs originaux noir et blanc dans un format moyen cependant lisible de 30 x 30 cm. La qualité de ces tirages modernes a été un des grands atouts de la reconnaissance des talents de l'auteur des images, qui à ce stade cependant restait quasi anonyme. En effet lors de cette première exposition nous ne connaissions ni le prénom, ni la biographie du nommé Salesse.

⁸ Daniel Coutelier a récemment découvert que lors de l'Exposition des Techniques américaines de la construction et de l'urbanisme qui s'est tenue après-guerre au Grand-Palais à Paris (14 juin-21 juillet 1946), une partie des images présentées provenaient de la division photo de l'Office of War Information (OWI), héritière de celle de la Farm Security Administration (FSA). En 1945, Jean Kerisel, directeur du Plan au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) en mission aux États-Unis, demande à Paul Nelson, l'architecte élève d'Auguste Perret, de convaincre le gouvernement américain de la nécessité d'organiser à Paris l'exposition sur les techniques américaines de construction. Coproduite par le ministère, le National Housing Agency et l'Office of War Information, cette exposition se compose essentiellement de fresques photographiques rendant compte des programmes de logements réalisés pendant la guerre aux USA, d'échantillons de matériaux et de catalogues de composants innovants. À ce titre, des photographies du fonds de la FSA, signées Dorothea Lange, Russel Lee ou John Vachon entre autres opérateurs reconnus, composent les panneaux de l'exposition que Henri Salesse et Pierre Mourier, les deux photographes du MRU à l'époque, n'ont pas manqué de remarquer, puisqu'ils les ont méticuleusement photographiés.



Fig. 4 : Vue de l'exposition « Henri Salesse, Enquêtes sur l'habitat 1951-1953 », centre d'art Le Point du Jour, Cherbourg-Octeville, octobre 2009, © David Barriet, Le Point du Jour.

Rouen : la découverte d'un photographe

Une seconde exposition dans le lieu dont Didier Mouchel est responsable, la galerie photo du Pôle Image Haute-Normandie à Rouen, avec cette fois le projet d'une publication⁹, va permettre d'aller plus loin dans la connaissance du photographe et du contexte de production de ces images (fig.4). L'intérêt soulevé au ministère par la réussite de la première exposition qui corrobore les intuitions du responsable de la photothèque allait permettre de faire remonter des archives le dossier de retraite du salarié Salesse. Ainsi il a été possible de reconstituer une carrière de photographe de l'administration débutée en juillet 1945 au sein du MRU et menée jusqu'en 1977 au ministère de l'Équipement, avec un prénom Henri et une date de naissance en 1914 à Paris. Autodidacte, passé en 1939 dans les laboratoires de l'armée de l'Air, premier embauché en 1945, les brillants états

de service successifs d'Henri Salesse attestent sa forte présence dans le service photographique du MRU. Il était le principal contributeur car le plus souvent sollicité et l'un des plus expérimentés, la qualité de son travail se vérifiant, quant à la découverte de chacune des bonnes photographies, il était devenu habituel de déclarer « c'est du Salesse ! ». Dans ce dossier de retraite figuraient deux adresses auxquelles, par acquit de conscience et comme des bouteilles à la mer, Didier Mouchel adressait une demande de renseignements. Quelle ne fut pas sa surprise lorsque Jeanine Salesse, la fille unique du photographe, toujours propriétaire de la maison à la campagne de ses parents, le contacta au téléphone pour l'informer que son père était décédé en 2006 mais qu'elle serait ravie de compléter sa biographie et notre documentation.

La recherche pouvait ainsi se poursuivre et s'élargir au contexte de production des images. Pour le reportage « Taudis » de Rouen, alors au centre de nos recherches, Didier Mouchel, par un ami, eut connaissance du livre *La ville et l'homme*¹⁰ écrit par un prêtre, Michel Quoist, qui à partir de 1947 a réalisé une thèse de sociologie dans le quartier Est de Rouen. Dans ce livre, publié en 1952, figuraient imprimées une dizaine des photographies rouennaises de Salesse signées « MRU » et l'ouvrage mentionnait une aide de cette administration. Parallèlement, dans les cahiers d'inventaire, le nom d'Auzelle apparaissait en face de ces reportages, indiquant que cet architecte-urbaniste en était le probable commanditaire alors qu'il s'occu-

⁹ Didier Mouchel, Henri Salesse, *Enquêtes photographiques, Rouen, 1951 et Petit-Quevilly, 1952*, Pôle Image Haute-Normandie avec Gwin Zegal éditeur, Guingamp, 2008

¹⁰ Michel Quoist, *La ville et l'homme - Rouen, étude sociologique d'un secteur prolétarien*, Editions ouvrières, Paris, 1952.

paît, au début des années 50, des études sur l'habitat insalubre au sein du MRU¹¹. De la même façon, il fut possible d'établir le lien avec Paul-Henry Chombart de Lauwe, responsable du laboratoire d'ethnologie sociale au Musée de l'homme, qui à l'époque préparait sa thèse sur « la vie quotidienne des familles ouvrières » avec nombre d'études notamment sur le logement. Dans la publication de sa thèse, Chombart de Lauwe¹² a d'ailleurs utilisé quelques photographies de Salesse à Petit-Quevilly et au Chambon-Feugerolles. Ces photographies d'« habitats défectueux », comme préférerait les qualifier Auzelle pour insister autant sur la sociabilité des habitants que sur la salubrité des murs, s'inscrivaient dans un dispositif d'enquêtes qualitatives très détaillées inspirées de l'essor de la sociologie urbaine en France, mais restaient cependant de simples illustrations. La dimension allégorique de ces quelques reportages (le fonds n'en contient que cinq où les photographes s'attachent autant aux portraits des habitants qu'à leur logement ou quartier) sur l'habitat insalubre est d'ailleurs recherchée. Une photographie à Rouen par Henri Salesse d'une petite fille jouant avec une casserole dans la saleté a été contretypée et publiée de nombreuses fois (fig. 5), sans doute pour son impact émotionnel, dans les fascicules et les revues du ministère comme emblème de la lutte contre les taudis.

Un troisième projet d'exposition en 2009, avec le Centre d'art éditeur Le Point du Jour à Cherbourg-Octeville, allait nous permettre de poursuivre nos recherches (fig. 4). Cette fois il s'agissait de présen-



Fig. 5 : Numérisation du négatif 6x6cm n°14867, Fillette au 3, rue Marin-le-Pigny, Rouen, septembre 1951, © Henri Salesse, MEDDE/MLETR.

ter les cinq reportages conséquents liés à des enquêtes sociologiques que nous avons repérées dans le fonds. À Rouen et Petit-Quevilly, s'ajoutaient cette fois Le Chambon-Feugerolles, Montreuil et Pantin ; seul ce dernier reportage de Paul Harlé n'a pas été réalisé par Henri Salesse. Comme pour Petit-Quevilly, les reportages au Chambon et à Montreuil

¹¹ Robert Auzelle, *Recherche d'une méthode d'enquête sur l'habitat défectueux*, Vincent Fréal éditeur, Paris, 1949 et Robert Auzelle (dir), *Urbanisme et Habitation - La Vie urbaine*, organe de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris, numéro spécial sur « l'habitat défectueux », n°3-4, juillet-décembre 1955.

¹² Paul-Henry Chombart de Lauwe, *La vie quotidienne des familles ouvrières*, CNRS, Paris, 1956.

PHOTOGRAPHIES À L'ŒUVRE

26/11/2011 – 20/05/2012



EXPOSITION AU CHÂTEAU DE TOURS

produite par



Exposition organisée conjointement par le Musée de Paume et le Musée de Tours en collaboration avec le service de l'Équipement, du Développement durable, des Territoires et du Logement. Le Musée de Paume est un établissement public du Musée de la Ville de Paris. Le Musée de Tours est un établissement public du Musée de la Ville de Paris.



Bannière de l'exposition « Photographies à l'œuvre », château de Tours, novembre 2011

¹³ Didier Mouchel, introduction par Danièle Voldman, *Photographies à l'œuvre, Enquêtes et chantiers de la Reconstruction 1945-1958*, Jeu de Paume et Le Point du Jour éditeurs, Paris, 2011.

accompagnaient une enquête sociologique par le laboratoire du Musée de l'homme de Chombart de Lauwe, celui de Pantin accompagnait une enquête diligentée directement par les services du MRU. Les équipes de Robert Auzelle avaient en fait réalisé une cinquantaine d'enquêtes sur le logement dans les grandes villes françaises, ce qui explique, dans les années 50, la fréquence des images concernant les quartiers anciens dans les reportages sur les villes en reconstruction. À Cherbourg l'exposition des cinq reportages spécifiques du MRU sur l'habitat insalubre était accompagnée d'autres photographies sur le même thème réalisées par des photographes reconnus (Robert Doisneau, Jean-Philippe Charbonnier, Pierre Boulat, Jean Michaud). Cette confrontation visait à valoriser les qualités des images de Henri Salesse et Paul Harlé en les hissant à égalité des meilleurs praticiens de l'époque.

De Tours à Royan : la mise en lumière d'une « œuvre commune »

Dans notre approche du fonds photographique du MRU jusque-là limitée aux reportages accompagnant les enquêtes sur l'habitat défectueux, un grand pas allait être franchi avec l'exposition « Photographies à l'œuvre - Enquêtes et chantiers de la Reconstruction 1945-1958 » en novembre 2011 au châ-

teau de Tours, en lien avec Le Jeu de Paume, le Centre d'art/éditeur Le Point du Jour et le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. L'importante surface d'exposition et la perspective d'une nouvelle publication¹³ offraient, en plus de la reprise des cinq enquêtes originales présentées à Cherbourg, la possibilité de développer l'histoire et l'organisation du service photographique du MRU lui-même. Elle permit de présenter les chantiers pilotes que furent les îlots du centre d'Orléans et la cité expérimentale de Noisy-le-Sec, auxquels s'ajoutèrent quelques chantiers d'État emblématiques. La découverte récente de l'inventaire des photographies dans des classeurs groupés géographiquement par département, et l'important travail de documentation des photothécaires faisant resurgir : ordres de missions, notes de service, et une très précieuse circulaire de 1949 sur les archives photographiques, contribuèrent largement à la compréhension de l'activité du service photographique du MRU. Après Henri Salesse, de nouveaux auteurs salariés sont apparus, Paul Harlé et Pierre Mourier. Un chef de service, deux ou trois photographes, autant de techniciens de laboratoire et de gestionnaires des commandes, telle était l'organisation du service photographique. Leurs prestations alimentaient, via le service des relations extérieures, aussi bien la presse et les magazines spécialisés comme *Urbanisme* ou *Techniques et architecture* que les fascicules émanant directement du ministère ou les présentations d'expositions comme celles incontournables du Salon

des Arts Ménagers au Grand-Palais à Paris. Cette exposition au château de Tours a permis de vérifier l'inscription de la photographie au MRU dans une « œuvre commune » liant commanditaires, photographes, techniciens et diffuseurs au service d'images produites pour convaincre élus, associations de sinistrés et grand public du bien-fondé des doctrines du ministère, au plus près des différentes étapes de sa politique en matière de reconstruction et de rénovation urbaine. La photographie était bien, comme son homologue le cinéma dont la projection de films commandités par

le MRU trouva également sa place dans l'exposition de Tours, constituée en outil de propagande et de communication¹⁴. Prolongement de l'exposition de Tours, la présentation de « Photographies à l'œuvre » dans un centre d'art au Bourget fin 2013 puis aux Archives départementales de Seine-Saint-Denis à Bobigny en 2014 a complété considérablement la documentation des photographies de la Cité expérimentale de Noisy-le-Sec, grâce aux recherches menées sous la direction d'Hélène Caroux¹⁵. À Noisy, nœud de chemin de fer particulièrement détruit en 1944,

Raoul Dautry, le premier ministre de la Reconstruction, choisit d'édifier un véritable salon d'exposition consacré à la maison individuelle. Cet ensemble pavillonnaire, où chaque maison est un prototype, constitue pour le MRU une sorte de laboratoire permanent où sont expérimentés différents types de constructions françaises et internationales. On comprend pourquoi cette cité expérimentale visitée régulièrement par les officiels et les délégations étrangères a fait l'objet de campagnes photographiques systématiques entre 1945 et 1952. Noisy-le-Sec est avec les îlots d'Orléans le chantier du MRU le plus photographié et les images d'ouvriers au travail y abondent particulièrement. L'une d'elles, fréquemment reproduite, représentant un maçon à l'ouvrage avec son fil à plomb, est devenue une véritable icône au sein des publications et des salons d'expositions du MRU (fig. 6).

En 2013, l'opportunité d'une exposition au musée de la ville de Royan¹⁶ grâce à Brigitte Druenne-Prissette, ancienne directrice adjointe du service de l'Information et de la Communication,



Fig. 6: Numérisation du négatif 6x6cm n°1400, Maison STUP, Noisy-le-Sec, 30 oct. 1945, © MRU (Henri Salesses ou Pierre Mourier), MEDDE/ MLETR.

¹⁴ Camille Canteux, « Les grands ensembles en images. Les ministères en charge du logement et leur production audiovisuelle (1944-1966) », *Histoire urbaine*, 2007/3, n°20, pp 55-76.

¹⁵ Hélène Caroux (dir.), *Réinventer la maison individuelle en 1945 - La cité expérimentale de Noisy-le-Sec*, Département de Seine-Saint-Denis avec Somogy éditeur, Paris, 2012.

¹⁶ Brigitte Druenne-Prissette et Daniel Coutelier (dir.), Royan : photographies de la Reconstruction (1950-1961 - Archives photographiques du MRU, catalogue d'exposition, Musée de Royan, septembre 2013. 13 Didier Mouchel, introduction par Danièle Voldman, *Photographies à l'œuvre, Enquêtes et chantiers de la Reconstruction 1945-1958, Jeu de Paume et Le Point du Jour éditeurs*, Paris, 2011.



Fig. 7 : Numérisation de la diapositive 24x36mm n°STU01282, plage du Mirado, Royan, août 1955
© Pierre Mourier MEDDE/MLETR.

a permis d'explorer le fonds de façon exhaustive à propos d'un territoire bien circonscrit, la commune de Royan, et d'aborder deux aspects du fonds jusque-là négligés, d'une part l'intervention d'un photographe indépendant extérieur au MRU, Lucien Hervé, et d'autre part la réalisation de photographies en couleurs dans les années 1950 et 1960. Le croisement du fonds personnel du photographe Lucien Hervé sur Royan avec les négatifs qui lui sont attribués dans la photothèque du ministère pose autant de question qu'il n'en résout Pourquoi le reportage d'Hervé sur Royan, qui ne concerne qu'une partie de ses prises de vues dans l'ouest de la France pour le MRU, se trouve pour une part dans son fonds personnel et pour une autre

dans la photothèque du ministère, pratique alors totalement inhabituelle pour un photographe indépendant ? La commande d'un reportage à Lucien Hervé dans l'ouest de la France et à Royan en 1953 est sans doute la conséquence de la circulaire de 1949 sur les archives photographiques appelant à développer la collecte d'images susceptibles « de faire connaître les réalisations obtenues par les services ». Auprès de ce photographe renommé, proche de Le Corbusier, la photothèque a acquis d'autres images réalisées indépendamment du MRU, sous forme de tirages ou de contretypes, mais ce reportage dans l'ouest de la France semble être le seul qui lui fut demandé. Pourquoi cette collaboration s'est-elle arrêtée à ce moment ? L'hypothèse la

plus probable est que cet appel à des photographes extérieurs n'a en fait duré que peu de temps. Après 1950, passé le pic du lancement des grands chantiers de la Reconstruction, le service photographique du MRU a pris en charge la plupart des demandes d'images à l'exception des photographies aériennes, qui nécessitaient le recours à des officines spécialisées comme celle de Roger Henrard.

À Royan, un remarquable reportage du photographe du MRU, Pierre Mourier, en 1955, confirme dans le fonds la progression de l'utilisation de la photographie couleur (fig. 7) en double du noir et blanc. Cet aller-retour entre le traditionnel 6x6 cm et la diapositive Kodachrome 24x36 qui existe parcimonieusement depuis le début des années 1950, trouve dans le reportage de Pierre Mourier à Royan sa plus belle expression sous le soleil de la station balnéaire au mois d'août. L'exposition à Royan a été l'occasion de présenter plusieurs diaporamas de ces diapositives couleurs qui, en leur temps, pouvaient être projetées directement lors des conférences et réunions des services du ministère, plus rarement publiées dans les revues car leur reproduction restait à l'époque très onéreuse.

Du celluloïd à la couleur, de l'archive au musée

Depuis la sortie d'anonymat du premier photographe salarié du service

photographique du MRU, Henri Salesse, jusqu'à la redécouverte des premières photographies couleurs, que de chemins parcourus. Souvent de traverse, car la réalisation d'une exposition oblige à des résultats visuels qui privilégient l'édition et la sélection des images au détriment de la recherche d'une exacte documentation. D'une certaine façon c'est la nécessité qui a été notre guide puisque nos recherches toujours trop rapides s'appuyaient sur le calendrier des expositions. On peut le regretter, mais en même temps c'est la passion pour la qualité de ces photographies et la mise en valeur de leurs auteurs qui ont été premières dans notre démarche. Remettre le photographe et son talent au centre de notre approche à partir de l'observation attentive des images tout en élargissant progressivement le corpus des photographies exposition après exposition, telle a été finalement notre démarche. Des deux reportages normands sur l'habitat insalubre, nous sommes passés aux cinq spécifiques réalisés en France. Puis notre sélection s'est enrichie des deux chantiers pilotes de Noisy-le-Sec et d'Orléans, les plus conséquents dans le fonds avec 2000 photographies chacun, ainsi que de quelques sondages dans des chantiers d'État au Havre, Boulogne, Mulhouse, etc. Ensuite il a été possible grâce au musée de Royan de travailler à l'échelle d'une commune, puis d'un département avec les Archives départementales de Seine-Saint-Denis, enfin d'une région avec la publication d'un livre à partir des 4000 photographies de la reconstruction en Normandie¹⁷. À chaque fois, le spectre géographique

s'élargissant, du reportage à la vue d'architecture, des opérateurs salariés aux photographes indépendants, du noir et blanc à la couleur, il a été possible de cerner davantage *in fine* l'organisation du service photographique du MRU.

Finalement l'étonnement et l'émotion que suscitent ces photographies ont toujours été le moteur de leur redécouverte. En 2012, un colloque d'histoire de l'architecture les a exposées durant les trois jours de leurs conférences à l'École des Beaux-Arts de Paris et elles ont scandé la visite de l'hôtel de Castries, siège du ministère du Logement, lors des journées du Patrimoine. En 2013, l'émission La Fabrique de l'histoire sur France-Culture a réalisé, dans le cadre d'une semaine sur l'histoire de la photographie, un reportage audio de 52 minutes sur les traces de Henri Salesse à Rouen. D'autres projets de valorisation se concrétisent en 2014 et 2015 : une publication sur les photographies du Havre dans le fonds du MRU¹⁸ jusque-là peu utilisées ni montrées, ainsi que l'ouvrage déjà cité sur les photographies du MRU entre 1945 et 1962 dans les cinq départements de la Normandie. Enfin les expositions à Lorient, Grande-Synthe, Beauvais, Le Havre, puis l'une d'elle monographique consacrée à Henri Salesse à la Maison de la photographie de Gentilly, près d'où il habitait, permettent d'élargir à chaque fois l'exploration et la connaissance des images du fonds ancien de la photothèque.

Avoir redonné vie à ce fonds, y intéresser un maximum de contributeurs, qu'ils soient historien, architecte,

photographe, responsable de centre d'art ou du patrimoine constitue un objectif atteint. L'exemple de l'intérêt récent pour le fonds ancien de la photothèque de la part des services du patrimoine des « Villes d'Art et d'Histoire » qui revalorisent et labellisent leur reconstruction est éloquent à ce titre. Encore faut-il rappeler que ces images ont une histoire et que nous les regardons aujourd'hui hors de leur contexte de production avec un souci de valorisation que ne pouvaient imaginer leurs auteurs. Le déplacement de la valeur d'usage à la valeur d'exposition a fait glisser ces photographies des pages des magazines spécialisées de l'après-guerre aux cimaises des centres d'art. Pour excessif que cela puisse paraître du point de vue esthétique, il reste que le fonds des photographies du MRU accroît au fil du temps sa valeur patrimoniale. Et ceci à double titre puisque au-delà d'un usage strictement documentaire, il importe d'avoir toujours à l'esprit qu'il y avait un opérateur derrière l'appareil et que la qualité de son travail photographique peut être aujourd'hui reconnue.

Pour chacun de nous, avec nos parcours et missions respectives, nous sommes fiers d'y avoir contribué. ★

¹⁷ Didier Mouchel, *La Reconstruction de la Normandie - Archives photographiques du MRU (1945-1962)*, Editions des Falaises, Rouen, octobre 2014.

¹⁸ Didier Mouchel, « Photographier pour convaincre : Les photographies du Havre dans le fonds du MRU », 2017 et plus, *revue culturelle de la ville du Havre*, n°8, janvier 2015.

L'aviation civile et sa mémoire

Dans son numéro 14, *Pour mémoire* a consacré une note de lecture à l'ouvrage *Le temps des ingénieurs de la navigation aérienne, mémoires techniques, 1945-1985*, publié en décembre 2013 dans la collection mémoire de l'aviation civile.

L'année précédente, cette même collection avait édité un volume intitulé *L'aviation civile, une administration dans Paris, 1919-2009*, signé de Pierre Lauroua, créateur de la mission mémoire de l'aviation civile et membre de l'Académie de l'air et de l'espace. L'ampleur de l'ouvrage, sa richesse iconographique et la pluralité des témoignages recueillis ont incité la revue à lui consacrer deux entretiens. *Pour mémoire* a donc invité, début 2015, Pierre Lauroua à présenter son livre puis à revenir sur la création de la mission qu'il a animée de 2004 à 2011.

Il a aussi demandé à Yves Meusberger et à Joël Vergne, qui ont pris le relais, de présenter les actions qu'ils ont conduites depuis 2011 au service du patrimoine et de la mémoire de l'aviation civile.

La caravelle de l'aviation civile, immatriculée F-BJT1, utilisée de 1973 à 1989 pour le contrôle en vol des aides radio et pour l'instruction en vol des élèves de l'ENAC. ©Gilbert Néel/ DGAC-STAC



L'aviation civile, une administration dans Paris, 1919-2009



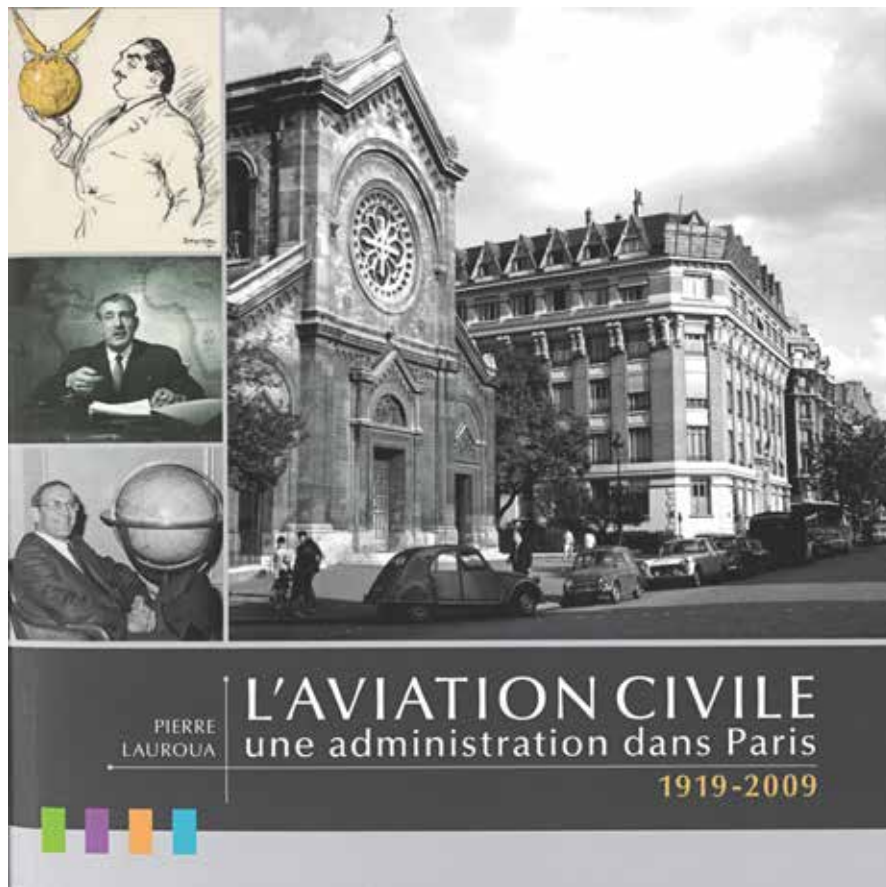
Entretien avec Pierre Lauroua

N'est-il pas paradoxal, à propos d'aviation civile, de parler d'une administration dans Paris ? L'appellation ferait plutôt penser à des compagnies aériennes et à des terrains d'aviation, ce qui cadre mal avec un paysage urbain.

Effectivement, la création d'aérodromes dans Paris est restée du domaine de l'utopie. André Lurçat avait bien imaginé en 1932 une piste d'atterrissage sur l'île aux Cygnes, à proximité de la tour Eiffel, mais cela correspondait à une époque où les avions restaient de taille modeste. En fait, l'ouvrage ne s'intéresse pas aux lieux d'exercice de l'activité opérationnelle, les tours de contrôle ou les aérodromes, mais à ceux dont on ne parle presque jamais et qui abritent pourtant l'essentiel des activités de conception et de gestion. Ce sont les bâtiments de l'administration centrale et des services techniques centraux.

Comment vous sont venues l'idée et l'envie de traiter ce sujet ?

De façon fortuite. La mission mémoire était placée auprès du chef de l'inspection



générale de l'aviation civile et de la météorologie, l'IGACEM, installée au 93, boulevard du Montparnasse. Lorsqu'il s'est avéré que la fusion de cette inspection générale et du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) allait s'accompagner de la vente de l'immeuble du « 93 » par France Domaine, il m'a semblé nécessaire de raconter l'histoire des soixante années que l'aviation civile avait passées dans ce bâtiment et de compléter ainsi la monographie qu'Edouard Goulon-Sigwalt, chef du bureau du cabinet du directeur général, avait consacrée en 1979 à l'histoire de l'immeuble, érigé en 1908.

Il s'agit bien du bâtiment présenté sur la couverture ?

Tout à fait. Y figurent aussi en médaille trois dirigeants emblématiques de l'aviation civile : Laurent-Eynac, qui fut le premier ministre de l'Air en 1928, Max Hymans, grand résistant et premier secrétaire général à l'aviation civile en 1945, Claude Abraham enfin, premier directeur général de l'aviation civile (DGAC) en 1976.

Mais votre livre ne se contente pas d'évoquer l'immeuble de Montparnasse...

Dès lors qu'il s'agissait de parler non seulement du lieu mais aussi de ceux qui

l'avaient habité, il était inévitable d'évoquer les autres implantations des services centraux de l'aviation civile dans Paris et en région parisienne ; avec tout d'abord la cité de la Convention, dans le 15^e arrondissement, ou encore les sites des bases aériennes, rue des Pyrénées et à Bonneuil-sur-Marne. Et comme tout est héritage, il fallait aussi parler de l'avant-guerre et du temps où l'aviation civile et l'aviation militaire étaient réunies au sein du ministère de l'Air, puis évoquer l'époque au cours de laquelle les administrations avaient rejoint Vichy. De même, parler du devenir des implantations d'après-guerre conduisait à aborder les bouleversements considérables qu'ont constitué les délocalisations des années 1990.

Vous abordez aussi, longuement, l'histoire de Météo-France.

L'aviation civile et la météorologie ont été réunies durant soixante ans. Malgré la séparation intervenue en 1976, l'année où le secrétariat général à l'aviation civile a laissé la place à deux directions d'administration centrale distinctes, certains domaines de gestion sont restés communs. L'ouvrage comporte d'ailleurs une histoire détaillée de l'ensemble des structures administratives des deux entités.

Quelles ont été les sources principales de votre travail ?

Les archives de la DGAC, bien sûr, mais aussi celles conservées par les agents. Autre source majeure, la revue professionnelle du secrétariat général à

Le 93, boulevard du Montparnasse. Construit en 1908 pour un particulier par l'architecte Marcel Lemarié, il hébergea dès l'origine l'administration des Postes de la Seine. Acquis en 1938 par l'Etat pour le service militaire, il fut occupé par les Allemands de 1940 à 1944. Il accueillit ensuite, pour plus de soixante ans, les services de l'aviation civile. Propriété de la ville de Paris depuis 2010, il abrite aujourd'hui une résidence sociale. © DGAC-STAC



l'aviation civile (SGAC) puis de la DGAC. Publiée sans interruption depuis 1946, elle constitue une mine inépuisable d'informations pour toute recherche concernant l'histoire de l'aviation civile, à tel point que je lui ai consacré un chapitre dans l'ouvrage. Enfin, j'ai recueilli de multiples témoignages écrits et oraux, de tous niveaux hiérarchiques, de tous métiers et de toutes époques. A travers la parole, les souvenirs et les émotions

des témoins, j'ai cherché à retrouver l'âme des lieux. Ce fut certainement la phase la plus passionnante de mon travail. Rencontrer des hommes et des femmes que l'on n'a pas tous connus professionnellement, qui parfois ont quitté le service depuis des décennies et se croient souvent oubliés, et leur donner ainsi la possibilité de revivre un instant leur époque procure de grandes joies.

La publication est abondamment illustrée. Comment avez-vous eu accès à toutes ces images ?

Le service technique de l'aviation civile (STAC), qui a succédé au service technique des bases aériennes, détient une photothèque très riche. Il faut souligner ici que la recherche iconographique conduit à inventorier les fonds photographiques dormants et permet d'identifier

La cité de la Convention, construite au cœur du 15^e arrondissement entre 1946 et 1948 à l'aide d'un procédé nouveau de préfabrication bois-fibrociment avec habillage de briques rouges. Ces locaux modestes, qui se voulaient provisoires, accueillirent pourtant des services de l'aviation civile jusqu'à l'été 1998. Démolie par étapes, la cité a laissé la place à des logements sociaux. © DGAC-STAC



Entre 1947 et 1950, la météorologie nationale se dota de nouveaux locaux au coin de l'avenue Rapp et du quai Branly, à proximité du palais de l'Alma, où elle était hébergée depuis 1887. Désertée en 2011, remise à la Fédération de Russie puis démolie, la cité de la météorologie va laisser la place prochainement à un centre spirituel russe. © Météo-France





Le premier numéro de la revue professionnelle du SGAC, publié en juin 1946.

des images jusqu'alors muettes. Météo-France dispose aussi d'une photothèque remarquable. Et nombre de témoins avaient conservé des images chargées d'émotion.

Quelle a été la diffusion de l'ouvrage et comment a-t-il été accueilli ?

Il a été conçu avant tout pour les personnels de l'aviation civile, dont il raconte la vie professionnelle. Cela n'exclut évidemment pas que les membres de la communauté aéronautique puissent y trouver des centres d'intérêt, surtout lorsqu'ils ont été en contact avec le SGAC et la DGAC. Il pourra également intéresser les historiens des structures de l'État ainsi que les sociologues des organisations. Le livre a été présenté et remis aux

personnels du siège, rue Henry Farman, en décembre 2012. Il a été diffusé à la presse aéronautique et aux associations mémorielles proches de la DGAC, puis mis en ligne sur le site du ministère¹, dans la rubrique secteur aérien, étant entendu qu'un exemplaire papier pourrait être adressé à ceux qui en feraient la demande, qu'il s'agisse des personnels de la DGAC ou du public extérieur.

Les personnels qui ont travaillé dans les lieux décrits et qui avaient tous été invités à témoigner dans l'ouvrage lui

ont réservé un accueil très enthousiaste. Rien de surprenant, c'est leur histoire. Mais ma plus grande satisfaction est venue de l'intérêt que lui ont porté les personnels recrutés à partir du début des années 2000, et donc après la fermeture de la majorité des sites évoqués. Ils ont manifesté ainsi leur attachement à l'histoire de la maison dans laquelle ils étaient entrés. Cela confirme le double intérêt de la mémoire d'entreprise : enrichir l'histoire des hommes, des métiers et des lieux, mais aussi permettre à ceux qui arrivent de mieux se situer dans l'institution et dans



À l'occasion d'une recherche iconographique au STAC, quatre personnalités qui ont marqué l'aviation civile des années soixante : de gauche à droite Georges Meunier, directeur des bases aériennes, Bernard Lathière, directeur des transports aériens, Jacques Villiers (au fond, de face), chef du centre d'études de la navigation aérienne et Léonce Lansalot-Basou, directeur de la navigation aérienne. ©Henri Bouvier/DGAC-STAC

¹ www.developpement-durable.gouv.fr/L-aviation-civile-une.html

l'histoire et, en définitive, de renforcer leur identité professionnelle.

Quel regard portez-vous aujourd'hui sur ce travail et sur ces quatre-vingt-dix ans d'histoire de l'aviation civile ?

Quel que soit l'angle choisi pour un travail de mémoire - histoire des métiers, des techniques, des hommes ou des lieux - le témoin passe naturellement de l'un à l'autre. Les récits ne sont jamais univoques. Nul n'a de vision complète sur un sujet donné. Les années passant, chacun est enclin à construire une vision acceptable de son passé professionnel, gommant ses échecs, embellissant son rôle. C'est la loi du genre, et prétendre écrire une histoire complète et objective est un leurre. En revanche, la multiplicité des témoignages et des points de vue permet d'esquisser une histoire plurielle, incarnée dans l'espace et dans le temps, qui reflète l'évolution des mœurs mieux que ne le ferait un témoignage unique.

Il y a loin du premier service de la navigation aérienne, créé en 1919, avenue Rapp, aux multiples services du SGAC dispersés dans le Paris de l'après-guerre et aux structures de la DGAC actuelle, réparties sur tout le territoire.

Les personnels d'aujourd'hui - de multiples témoignages le montrent - ont parfois du mal à se situer, à concevoir l'institution comme un ensemble. Dans la parole des acteurs apparaît ou transparaît souvent la nostalgie d'une administration dont on percevait mieux les finalités, dont les locaux, même modestes, semblaient plus humains et où les

contacts étaient plus faciles, les amitiés plus fréquentes, la vie professionnelle et la vie privée moins cloisonnées, le monde du travail était une deuxième famille.

Il est vrai que les plus enclins à parler de leur vie professionnelle sont aussi les plus attachés à l'institution et que l'un des moteurs principaux du témoignage est le besoin de revivre le temps passé. Nostalgie d'une époque plus humaine, ou nostalgie de leur propre jeunesse ? ★

A l'extrême sud du 15^e arrondissement, en bordure du boulevard périphérique, face à l'héliport, le nouveau siège de l'aviation civile. La DGAC s'est installée en 1999 sur l'ancien champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, et son adresse constitue un hommage permanent à celui qui réalisa le 13 janvier 1908 le premier kilomètre en circuit fermé homologué de l'histoire, Henry Farman. ©Véronique Paul/DGAC-STAC



L'ouvrage *L'aviation civile, une administration dans Paris* peut être obtenu sur demande adressée à la mission mémoire de l'aviation civile, DGAC, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15 et consulté sur le site www.developpement-durable.gouv.fr/L-aviation-civile-une.html

Pour une politique de la mémoire

Entretien avec Pierre Lauroua

créateur de la mission mémoire de l'aviation civile,
membre de l'Académie de l'air et de l'espace

Mise en place en 2004 auprès du chef de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie et rattachée depuis 2010 au directeur général de l'aviation civile, la mission mémoire joue pour la DGAC un rôle analogue à celui du comité d'histoire ministériel. La revue Pour mémoire a invité Pierre Lauroua à évoquer la création de cette mission et son action de 2004 à 2011.



1949, des visages et des noms oubliés. Retrouvée dans un carton d'archives, une photo du stand du service des télécommunications et de la signalisation au Grand Palais, lors du XIII^e salon de l'aéronautique. © DGAC

Pierre Lauroua, pouvez-vous préciser le contexte de la mise en place de la mission mémoire que vous avez animée durant sept ans ?

Le directeur général m'avait chargé en 2002 de réfléchir à la conservation de la mémoire au sein de l'aviation civile et à la création éventuelle d'un comité d'histoire. Sa demande découlait des orientations du plan stratégique récemment adopté par la DGAC, CAP 2001, piloté par Jean-Paul Troadec.

Il n'existait effectivement pas au sein de la DGAC de structure dédiée à sa mémoire, si ce n'est le service des archives, créé en 1964 et qui avait effectué un travail de collecte et de conservation remarquable. Il est vrai aussi que le ministère auquel la DGAC est rattachée disposait depuis 1995 d'un comité d'histoire. Devait-on considérer que c'était suffisant ?

En fait, le comité d'histoire ministériel n'avait encore qu'effleuré le domaine de l'aviation civile. L'immensité du

champ de compétences des ministères concernés, tout comme sa mouvance, incitait à penser que des initiatives mémorielles du côté de la DGAC ne seraient pas redondantes.

J'ai entrepris alors une réflexion poussée. J'ai rencontré l'ensemble des services dits à compétence nationale, précédemment dénommés services techniques centraux, à savoir les services de la navigation aérienne, de l'information aéronautique, de la formation aéronautique et des bases aériennes.



Années cinquante. Le Siebel NC-702, avion laboratoire du contrôle en vol des aides radio à la navigation. Equipage et techniciens resteront anonymes. © DGAC

Quelle était leur approche de la question, et comment ont-ils réagi ?

Les services avaient le sentiment de détenir une mémoire spécifique, qu'il importait de ne pas laisser disparaître. Mais ils avaient également conscience de l'impossibilité d'y consacrer le temps nécessaire, y compris pour le versement de leurs archives.

En matière de mémoire, l'archivage est la seule obligation qui s'impose aux services de l'Etat. Pourtant, sauf peut-être pour les services de paye et les services comptables, les tâches quotidiennes conduisent à repousser indéfiniment classement et archivage. Ainsi, dans les années quatre-vingt-dix, lorsqu'est venu le temps des délocalisations, les services techniques de l'aviation civile en partance pour Toulouse ou Bordeaux se sont trouvés face à des tonnes de documents dont le traitement n'a pas été une priorité. Des pans de notre histoire technique ont

ainsi disparu. Les recherches effectuées par la suite pour les besoins de l'histoire l'ont souvent démontré.

Mais si l'archivage, bien qu'encadré par la loi, reste lacunaire, la conservation à des fins mémorielles des instruments de l'activité n'est pas organisée du tout. L'administration est tenue de *faire*, pas de *se souvenir*.

Après les services, j'ai rencontré les principaux syndicats de l'aviation civile. L'on sait l'importance du rôle qu'ils jouent dans notre maison ; l'histoire de l'aviation civile s'est faite avec eux, en particulier dans le domaine de la navigation aérienne.

Comme les services, les syndicats s'accordaient sur l'intérêt d'une démarche patrimoniale. Ils reconnaissaient en même temps qu'ils n'attachaient pas suffisamment d'attention à leur propre mémoire et à la conservation de leurs archives.

Au terme de ces entretiens, et après des échanges avec le monde de la mémoire aéronautique, j'ai remis un rapport au

directeur général de l'aviation civile. Il comportait une analyse de l'existant et des propositions d'action. Pour la commodité de l'approche, j'avais distingué trois domaines : le patrimoine documentaire (les archives papier mais également numériques, les photos et les films), le patrimoine physique (les bâtiments et les outils de l'activité), le patrimoine humain enfin, contenu dans la mémoire des acteurs. C'est là le patrimoine le plus fragile et le plus éphémère car, pour le conserver, il faut d'abord le constituer, en le matérialisant sous forme de témoignage écrit ou oral. Mais je proposais en tout premier lieu la création d'une fonction mémoire permanente au sein de l'institution, de manière à afficher la volonté d'une politique en la matière et à passer sans tarder de la réflexion à l'action.

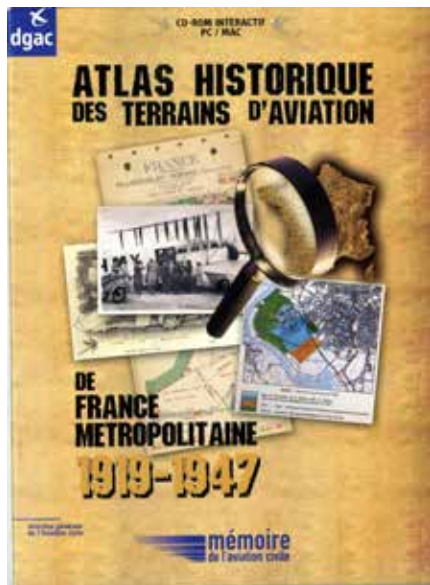
Comment s'est effectuée la mise en place de cette structure ?

Sans la moindre difficulté. J'avais suggéré, par analogie avec la solution adoptée par le ministère, que la fonction mémoire de l'aviation civile soit placée à l'inspection générale. Michel Guyard, qui la dirigeait alors, en était d'accord, et Michel Wachenheim, le directeur général, approuvait la démarche. J'ai été nommé responsable d'une *mission histoire et patrimoine* auprès du chef de l'IGACEM. Un budget aussitôt alloué m'a permis de lancer sans délai les premières actions. Par la suite, la mission histoire et patrimoine a été rebaptisée *mission mémoire de l'aviation civile* afin que son domaine d'action soit immédiatement perçue à l'extérieur de notre maison.

Quelles ont été vos premières initiatives ?

Tout d'abord l'édition sous forme de CD Rom de l'Atlas historique des terrains d'aviation de France métropolitaine 1919-1947. Il s'agissait là d'un travail considérable réalisé par Jean Sauter, ingénieur général des Ponts et Chaussées, qui avait dirigé le service spécial des bases aériennes d'Île-de-France puis le service technique des bases aériennes. L'atlas permettait de dresser la carte de tous les terrains créés avant 1947 et dont beaucoup avaient déjà disparu.

Cette publication m'a permis de constater à la fois que ce pan de l'histoire de l'aviation restait pour l'essentiel inex-



2005, l'atlas de Jean Sauter, premier ouvrage de la collection mémoire de l'aviation civile. Les 500 terrains créés avant la seconde guerre mondiale, dont la moitié ont aujourd'hui disparu.

ploré et que la communauté aéronautique était vivement intéressée par le sujet. Les historiens de l'aéronautique, professionnels comme amateurs, se passionnent en général pour le vecteur, l'avion ; mais les infrastructures au sol, tout comme les équipements de navigation aérienne et les procédures du contrôle, leur restent étrangères. Et ce sont là précisément des domaines dans lesquels l'aviation civile ne se contente pas de réglementer et de contrôler, mais conçoit et fait développer. Autant de raisons pour que la DGAC se dote d'une politique mémorielle.

La mission mémoire était donc une structure permanente, mais légère. Pour l'épauler, et définir des lignes d'action, un comité d'histoire comparable à celui du ministère a-t-il été mis en place à l'aviation civile ?

Pas exactement. Compte tenu précisément de l'existence du comité ministériel, il me paraissait préférable de créer une structure un peu différente, moins solennelle et donc plus facile à réunir, qui pouvait s'avérer complémentaire du comité d'histoire : une commission mémoire.

La commission mémoire de l'aviation civile, présidée par le chef de l'IGACEM, réunissait en principe deux fois par an les représentants des services, le secrétaire délégué du comité d'histoire, des associations de personnels actifs et retraités de la DGAC ainsi que nombre d'entités en charge de la mémoire aéronautique, comme le Musée de l'air et de l'espace, l'Aéro-club de France et d'autres associations mémorielles,

invitées en fonction de l'ordre du jour. La commission mémoire se voulait un lieu d'échanges, de propositions et de validation des projets intéressant la DGAC.

Vous avez animé la mission mémoire jusqu'en 2011. Pouvez-vous préciser quelles ont été ses principales directions d'action ?

La manifestation la plus tangible de son action est évidemment la collection mémoire de l'aviation civile. Mais tout aussi important a été le soutien qu'elle a apporté aux initiatives associatives.

Ainsi, la mission mémoire a contribué à légitimer et à soutenir, notamment par des subventions, l'action d'associations mémorielles déjà constituées, comme La mémoire de Bordeaux-contrôle ou le Musée régional de l'air d'Angers. D'autres associations, réunissant des personnels retraités, se sont découvert une vocation mémorielle, comme le Groupement des ingénieurs de l'aviation civile retraités (GIACRE) ou encore l'Association des anciens fonctionnaires de l'aviation civile et de la météorologie (ANAFACEM). Enfin, des associations patrimoniales nouvelles sont apparues, au sein de la DGAC, avec l'Association du patrimoine aéronautique de Saint-Yan, ou même à l'extérieur, avec Anciens Aéroports, portée sur les fonds baptismaux par la DGAC et l'Armée de l'Air.

En définitive, les actions conduites par la mission mémoire de l'aviation civile ont contribué à faire prendre conscience que la DGAC pouvait être un acteur de la mémoire aéronautique

et qu'il était naturel, notamment lors des commémorations, de la solliciter pour obtenir un appui symbolique, voire financier.

Vous avez évoqué plus haut la conservation à des fins mémorielles des instruments de l'activité. Pouvez-vous donner des exemples concrets ?

C'est là un point capital, sur lequel beaucoup d'actions sont possibles et bien peu se font. Dans les administrations techniques comme l'aviation civile, l'activité s'appuie sur des outils dont la durée d'usage est par nature limitée, et qui ont vocation à être remplacés. Ce sont par exemple les positions de contrôle de la circulation aérienne et tous les

matériels qui permettent d'alimenter en informations l'écran du contrôleur. Ce sont aussi les cartes aéronautiques, qui n'ont pas toujours été numériques. Ce sont encore les simulateurs de vol de la formation aéronautique et évidemment les monomoteurs et les bimoteurs servant à cette formation.

Les avions retirés de l'activité ont parfois, trop rarement, été versés au Musée de l'air et de l'espace. Pour le reste, peu d'éléments ont été conservés, faute de politique au niveau des services et d'orientations données par la direction générale, faute aussi de législation ou même de directives du ministère de la Culture. La seule obligation de conservation, je l'ai déjà souligné, concerne les archives. Pour le reste, les

seules règles sont d'ordre comptable : les biens devenus *sans emploi* doivent être remis aux Domaines.

A ce propos, j'ai interrogé Bercy quant à la possibilité pour un service de conserver en toute transparence un bien hors d'usage à des fins mémorielles. Il m'a été répondu de façon officielle que, dès lors que le bien avait toujours une vocation dans le service, fut-elle mémorielle, il n'était pas *sans emploi* et n'avait donc pas à être versé aux Domaines.

En pratique, la mission mémoire a entrepris un recensement des matériels obsolètes détenus par les services et en a rapatrié un certain nombre dans les anciens hangars des bases aériennes de Bonneuil-sur-Marne. D'autres avaient déjà été sauvegardés par les services de la navigation aérienne, le plus souvent sous l'impulsion d'associations de contrôleurs bien avisées.

Mais la DGAC se peut-elle créer un musée ? En a-t-elle les moyens et, surtout, est-ce sa vocation ?

Pas vraiment. La conservation du patrimoine aéronautique est la mission du Musée de l'air et de l'espace. C'est pourquoi la DGAC lui a versé quelques avions, ainsi que des moteurs et une position de contrôle aérien, depuis peu exposée au public dans le hall des prototypes.

Mais tout n'a pas nécessairement à être centralisé au Bourget et certains matériels peuvent être transférés à des associations, cette fois avec l'accord des Domaines, pour une mise en valeur locale. Enfin, les services eux-mêmes devraient conserver en leur sein, à

1965, Saint-Yan, quelques-uns des quatorze Beechcraft 18 utilisés de 1956 à 1967 pour la formation des élèves pilotes de ligne. Faute de politique mémorielle, aucun de ces appareils n'a été conservé.
© Henri Bouvier/DGAC-STAC



titre à la fois mémoriel et pédagogique, quelques outils du temps passé.

C'est d'ailleurs grâce à l'action associative déjà évoquée et à la collecte de matériels lancée par la mission mémoire qu'a pu être organisée en 2007 l'exposition itinérante intitulée *Du morse à la souris, 60 ans de contrôle en route*.

C'est là le titre de l'une des publications de la collection mémoire de l'aviation civile. Pouvez-vous revenir sur la création, la vocation et l'esprit de cette collection ?

Elle est née avec l'atlas des terrains d'aviation de Jean Sauter. Cette publication, traitant essentiellement des aspects domaniaux, pouvait difficilement intéresser un éditeur privé, même spécialisé dans l'aéronautique. Pourquoi ne pas publier l'atlas au sein de la DGAC ? Il fallait dès lors donner un cadre à cette édition. Ce fut le cas avec la création de la collection mémoire de l'aviation civile. Le deuxième ouvrage fut *Du morse à la souris*. Ont suivi des publications dédiées aux avions de la formation aéronautique, à l'histoire du parachutisme sportif, qui releva un temps de l'aviation civile, aux souvenirs des anciens de l'aviation civile et de la météorologie, puis aux mémoires d'outre-mer des anciens ingénieurs de la navigation aérienne.

L'esprit de la collection s'est affirmé avec le temps. Pour la DGAC, il ne s'agit pas de devenir l'historien des compagnies, des pilotes de légende et de leurs machines. D'autres l'ont fait, et très bien. C'est de sa propre mémoire que doit se préoccuper l'institution, de la mémoire de son activité.



Livret de l'exposition réalisée en 2007 par la mission mémoire et deux associations de contrôleurs aériens.



2009, 30^e anniversaire de l'ANAFACEM. Pour les personnels recrutés avant les années soixante-dix, aviation civile et météo ont une mémoire commune.

L'histoire du deuxième centre de formation des élèves pilotes de ligne, 2008.



2010. Avec mémoires d'outre-mer, l'association des anciens ingénieurs de l'aviation civile s'est découverte une vocation mémorielle.





Vial Ferry, ingénieur, a connu tous les services de l'aviation civile avant d'en devenir l'historien infatigable. © DGAC

Il lui faut donc recueillir la mémoire écrite ou orale de ses acteurs, matérialiser cette mémoire virtuelle avant qu'elle ne disparaisse. Mais, comme il est impossible de solliciter tous ceux qui ont quitté le service, il faut se donner des objectifs de publication, les faire connaître puis choisir des sujets et réunir autour de ces thèmes ceux qui en furent les protagonistes. Il faut ensuite éclairer les témoignages en les replaçant dans leur contexte historique. Il faut enfin rendre les publications attractives par une recherche iconographique poussée, ce qui permet de retrouver des images inutilisées jusqu'alors, d'en légèrer d'autres et de contribuer ainsi à la sauvegarde du patrimoine documentaire.

Je voudrais donner un exemple de thème intéressant l'aviation civile et qui n'a pas été traité à ce jour : c'est celui des enquêtes accident. Il concerne au premier chef l'aviation civile. Nombre de ses membres actifs et surtout retraités détiennent sur ces questions délicates et complexes un capital mémoriel précieux. L'évolution des méthodes d'enquête, la prise d'indépendance progressive du

bureau compétent vis-à-vis de la DGAC, autant de sujets qui restent en friche. Le devoir de réserve ne condamne pas au silence, il est contrebalancé par le devoir de mémoire. Les ingénieurs qui ont servi au SGAC, à la DGAC et au bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) peuvent apporter, par leur témoignage, une contribution irremplaçable à l'histoire des enquêtes sur les accidents. Il serait dommage, en effet, d'en laisser le monopole aux analystes extérieurs, souvent enclins à la recherche des éléments les plus sensationnels.



Robert Espérou, administrateur civil, directeur puis historien du transport aérien, récemment disparu © Gérard Weygand

Enfin, considérez-vous que la DGAC a vocation à écrire son histoire ?

Pas véritablement, si l'on met à part le cas particulier de deux anciens responsables de l'aviation civile devenus historiens, Robert Espérou et Vital Ferry. En effet, l'histoire suppose la capacité d'être critique. Même si elle n'exige pas l'hagiographie, l'on verrait mal une institution publique publier des écrits remettant en question ses politiques passées. En revanche, les ouvrages de la collection mémoire, reposant sur le

vécu, constituent bien des *éléments pour l'histoire*.

Tout en offrant aux témoins un reflet, une mise en lumière de leur activité passée et aux personnels en activité une mémoire des modes opératoires dont ils ont hérité, ces publications enrichissent les sources à la disposition des historiens de métier. Elles viennent éclairer les documents d'archives, leur donner de la chair. Un auteur aujourd'hui oublié a, par cette formule, assez bien imagé la dualité de la vision de l'acteur et du regard porté *a posteriori* : « le témoin a toujours un avantage décisif sur l'archiviste : il a vu l'animal ». ★

Les ouvrages édités dans la collection mémoire de l'aviation civile peuvent être consultés sur le site du ministère du développement durable <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Patrimoine-et-memoire-.html>, sous réserve de disponibilité, obtenus sur demande adressée à la mission mémoire de l'aviation civile, DGAC, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15.

Patrimoine et mémoire de l'aviation civile

Yves Meusburger et Joël Vergne,
anciens responsables de la mission mémoire

La mission mémoire de l'aviation civile existe depuis plus de dix ans, fondée en 2004 par le chef de l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGACEM), puis rattachée au cabinet du directeur général, elle encourage et structure les actions entreprises tant par les personnels actifs que par les retraités de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Animée dès l'origine par Pierre Lauroua, le relais a été pris en 2011 par Joël Vergne et Yves Meusburger. Engagée dans diverses actions mémorielles, la Mission, par cet article, vous invite à faire connaissance avec elle et vous donne les clés pratiques pour découvrir ses réalisations.

La mission mémoire contribue à la collecte et à la valorisation du patrimoine aéronautique, à l'enrichissement de la culture patrimoniale de l'aviation civile et à la diffusion des connaissances. Les supports utilisés se diversifient : publications papier ou électronique, expositions et conférences, participation au « Carrefour de l'air »¹, animation de la commission mémoire, vidéos. Elle décline une stratégie de visibilité sur Internet.

¹ Le musée de l'Air et de l'Espace organise le Carrefour de l'Air, depuis 2010 un événement unique où des musées, associations et collectionneurs aéronautiques se rassemblent afin d'échanger, de partager leur passion et rencontrer le public.

The screenshot shows the website of the Ministry of Ecology, Sustainable Development and Energy. The navigation bar includes 'TRANSPORTS' and 'SECTEUR AÉRIEN'. The main content area is titled 'Patrimoine et mémoire' and contains the following text:

Le patrimoine de l'aviation civile, c'est ce dont nous avons hérité, ce que nous avons créé nous mêmes et que nous voulons transmettre aux générations futures, en ne cessant que de nous caractériser les étapes de l'évolution de son organisation, ses moyens et ses actions. Les actions de conservation et de valorisation du patrimoine et de la mémoire de l'aviation civile de la DGAC sont conduites par le pôle "patrimoine et archives" de statutariat général et par la mission "mémoire de l'aviation civile".

Ces actions s'appuient sur le travail d'un réseau d'associations de personnes liées à l'aviation civile. Vous pouvez connaissance dans cette rubrique des actions conduites. Vous aurez également accès, partout où cela est possible, à la lecture en ligne des documents et au visionnage des films réalisés.

Below the text, there are several links for further exploration:

- Valorisation du patrimoine
- DGAC et Météo France : mémoire des hommes et mémoire des lieux
- Histoire du contrôle de la navigation aérienne
- La formation aéronautique
- Les revues historiques de l'aviation civile
- Histoire du transport aérien et des aérodromes
- Histoire du transport aérien et des aérodromes
- Mémoire des pionniers de l'aviation
- Patrimoine immatériel
- Patrimoine immobilier
- Nos boîtes lectures

Tout sur le site du développement durable et sur YouTube

Tout d'abord, il faut insister sur le fait que chaque action, publication, conférence ou exposition fait maintenant systématiquement l'objet d'un article sur le site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Patrimoine-et-memoire-.html>

Dans la sous-rubrique « patrimoine et mémoire », rattachée à l'espace « information » du secteur aérien, sont ainsi regroupées une trentaine de contributions produites. Les ouvrages et expositions font l'objet d'une publication en lecture électronique en parallèle à la publication papier.

Les vidéos sont, quant à elles, publiées dans YouTube, chaîne Patrimoine et Mémoire de l'Aviation Civile, et

regroupées par thème dans des « playlists » : <https://www.youtube.com/user/PatrimoineMemoireAC/playlists>

Pour toute demande, notamment de communication d'ouvrages ou de DVD, la Mission est joignable à l'adresse suivante : Patrimoine-memoire-ld@aviation-civile.gouv.fr

La collection « mémoire de l'aviation civile »

Cette collection, forte de 11 titres, aborde des thèmes variés de l'activité de l'administration de l'aviation civile et des femmes et des hommes qui l'ont faite. La liste des ouvrages publiés est, à ce jour, la suivante :

Atlas historique des terrains d'aviation de la France métropolitaine 1919-1947, de Jean Sauter. Sorti en 2005 au format papier, puis édité par Pierre Lauroua sur CD en version interactive en 2007, il est accessible sur internet (<http://atlas.aviation-civile.gouv.fr/>) ;

★ *Du morse à la souris, 60 ans de contrôle en route*, en 2007 (DGAC, LMBC, AERODOC) ;

★ *Les ailes de Saint-Yan, 60 ans d'histoire*, en 2008 (DGAC, APASY) ;

★ *Biscarosse mémoire du parachutisme civil*, en 2008 (DGAC, Pascal Parpaite) ;

★ *La mémoire des anciens de l'aviation civile et de la météorologie, premiers récits premiers voyages*, en 2009 (DGAC, ANAFACEM) ;

★ *Montpellier entre ciel et mer, 40 ans au service de la formation des pilotes*

professionnels 1969-2009, en 2009 (DGAC, Etienne Ceretto) ;

★ *Le temps des ingénieurs de la navigation aérienne, mémoires d'outre-mer 1945-1968*, en 2010 (DGAC, GIACRE) ;

★ *L'aviation civile une administration dans Paris 1919-2009*, en 2012 (Pierre Lauroua) ;

★ *Mérignac au temps des hélices, histoire d'un port aérien 1910-1960*, en 2013 (LMBC) ;

★ *La Gendarmerie des transports aériens, l'aviation pour passion, la sécurité et la sûreté pour mission*, en 2013 (DGAC, GTA) ;

★ *Le temps des ingénieurs de la navigation aérienne : mémoires techniques 1945-1985*, en 2013 (DGAC, GIACRE).

Ce dernier ouvrage fait suite à un premier qui était sorti en 2010, où le Groupement des ingénieurs et cadres

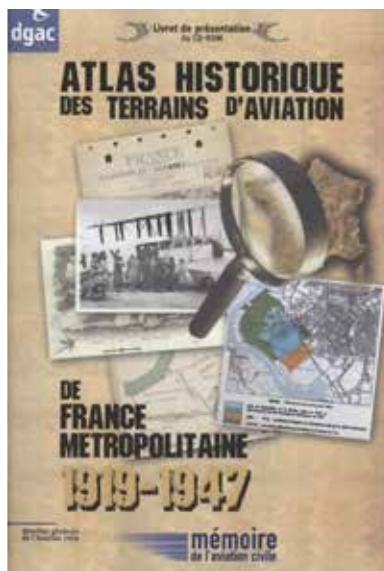
supérieurs de l'aviation civile retraités (GIACRE), a entrepris de retracer 40 ans de construction du système de navigation aérienne de 1945 à 1985. Plusieurs dizaines d'anciens ont contribué à la rédaction de cet ouvrage, ceux-là même qui avaient participé à cette aventure.

Cet ouvrage dédié à l'évolution, au sein de notre pays, des techniques de navigation aérienne se devait impérativement d'être conçu afin de faire connaître une belle et riche histoire connue de trop peu de gens. Ce livre a l'immense mérite de montrer la reconstitution de ce système.

Revenant à la vie en 1945, après être tombée à un niveau proche de l'inexistence, fruit de quatre années d'occupation, de pillage et de

destructions énormes, la navigation aérienne française, dans une magnifique collaboration entre l'administration et les industriels, était parvenue, au fil des ans et grâce à un travail opiniâtre de tous les instants, à remonter non seulement le cours de l'évolution technique, mais aussi à s'imposer, chose inimaginable, face à des concurrents britanniques et américains qui, ayant échappé à l'invasion, avaient pris une avance considérable. Dans ce domaine des techniques de la navigation aérienne, infiniment moins bien connu du grand public que celui de la construction aéronautique, aux produits plus aisément visibles, notre pays a réalisé une renaissance toute aussi spectaculaire que les exploits technologiques de jadis, avec Caravelle et Concorde ou, aujourd'hui, avec Airbus.

Sorti en novembre 2013, ce livre a fait



l'objet de plusieurs présentations au siège de la DGAC, mais aussi dans les grandes unités de la direction des services de la navigation aérienne. Il a rencontré, à chaque fois, un immense succès chez un public qui a découvert, pour beaucoup, l'origine des outils dont ils se servent aujourd'hui sous une forme très améliorée et qui permettent l'écoulement, en toute sécurité, d'un trafic aérien fort, à son maximum, de plus de 10 000 unités par jour.

Le GIACRE travaille actuellement à une contribution des ingénieurs des bases aériennes au développement de l'infrastructure aéroportuaire depuis 1945.

Le lecteur attentif sera étonné de voir, au sein de cette collection, un ouvrage dédié à la Gendarmerie des transports aériens, une unité constituée en 1953. La raison en est que cette formation militaire est placée, pour emploi, auprès de la direction générale de l'aviation civile. Ce positionnement est atypique mais il a prouvé sa pertinence et sa justesse au fil des ans. En plus de 60 années d'exercice au quotidien, l'unité a toujours su répondre, et de façon admirable, aux nouvelles tâches qui lui ont été confiées. Tout en assumant ses missions traditionnelles, elle est aujourd'hui devenue un acteur majeur et incontournable qui fait autorité notamment dans les domaines de la sûreté et de l'enquête sur les accidents aériens, même si les enquêtes judiciaires ne sont pas sous l'autorité de la DGAC. Il convient de citer également un autre ouvrage, édité avec le concours de la mission mémoire : Les ailes d'une

administration, le groupement aérien du SGACC, 1945-1973, par Vital Ferry et Pierre Lauroua, publié en 2011 par Bleu-ciel édition.

Les courts métrages sur les centenaires des pionniers de l'aviation

La DGAC, sous la direction de Patrick Gandil, porte une attention toute particulière à l'histoire de l'aviation. Dans cette période de « centenaires aéronautiques », chaque année est placée sous une thématique qui est dévoilée lors de la cérémonie annuelle des vœux à la communauté aéronautique. Ceci se matérialise par la réalisation d'un court métrage, de moins de 20 minutes, diffusé à cette occasion et distribué sous forme d'un DVD. L'œuvre, bâtie sur un scénario original, réalisé par la mission mémoire de l'aviation civile, est également mise en ligne sur le site Internet du ministère.

C'est ainsi que des films ont été consacrés aux exploits d'Henry Farman, Louis Blériot et Henri Fabre. Pour les vœux de 2012, la DGAC a décidé de développer le thème de l'aviation sportive de 1911 à 2011. Les vœux de 2013 ont rappelé le souvenir de Roland Garros.

Pour 2014, il avait été décidé de mettre en lumière Adolphe Pégoud, premier as de la Grande guerre, mais avant tout défricheur des règles de l'acrobatie aérienne et d'une activité où notre pays excelle, la voltige. On a retracé

les grandes étapes de son histoire, de sa création à nos jours. En effet, la voltige française était au premier plan mondial dans les années 1930, puis après la Deuxième Guerre mondiale. Après cet apogée, elle connut une éclipse qui s'est terminée en 1988 avec l'obtention de trois titres de champion du monde. Dotés d'un digne successeur du Stampe produit par Mudry, lors des éditions successives du Championnat du monde en équipe ou en individuel, nos pilotes ont porté haut les couleurs de notre pays. Lors de l'édition 2013 au Texas, notre pays a confirmé sa place en réalisant le « Grand chelem » avec une première place au classement général, en individuel dames, et trois premières places : par équipe, mixte, dames et messieurs.

Pour 2015, cette tradition de célébration du centenaire s'est poursuivie. Mais, comme on est entré dans la période du premier conflit mondial, où l'activité aérienne civile avait été interdite (décret du 31 juillet 1914), il a été retenu de ne pas traiter d'un personnage ni d'une activité de vol spécifique mais d'un lieu : en l'occurrence Le Bourget.

En septembre 1914, le général Joseph Galliéni, gouverneur militaire de Paris, avait pris la décision d'établir un terrain d'aviation au Bourget. Un siècle après, la plateforme est plus vivace que jamais. Le terrain a été le lieu de grands exploits de l'aviation ou de tentatives malheureuses, Nungesser et Coli, Charles Lindbergh, Costes et Bellonte. Premier aéroport de Paris, Air France y vit le jour, en 1933. Pour l'Exposition universelle de

1937, une nouvelle aérogare fut érigée, œuvre de Georges Labro. Dévastée par la guerre, elle a été reconstruite à l'identique.

Aéroport déserté en 1977 par les compagnies aériennes régulières, Le Bourget a opéré une reconversion exceptionnelle avec, comme socles, le Salon international de l'aéronautique et de l'espace (dès 1953), et l'aviation d'affaires, puis avec l'implantation, en 1967, de Falcon air service, la première concrétisation de ce qui est aujourd'hui la plus grande plate-forme d'Europe. Le Bourget est devenu également un haut lieu de la culture avec le regroupement des collections du Musée de l'air et de l'espace.

Outre un site important d'entretien, c'est aussi une plate-forme industrielle, qui ambitionne de devenir un pôle de référence avec la venue d'Airbus Helicopters.

Le Bourget est au nombre des rares aéroports des années 1920 à avoir subsisté. Il était légitime que lui soit rendu un hommage à l'occasion de son centenaire.

Pour 2016, ce sont les moteurs qui seront à l'honneur. Infiniment moins visité par la

littérature aéronautique que l'aéronef, le moteur a joué un rôle essentiel. Sans lui, l'aviation serait restée aux ascensions en ballons sphériques et au vol plané. Là aussi, il s'agit d'une belle histoire où la France, grande nation motoriste, connut le déclin puis la renaissance avec la création, à la Libération, de la Société nationale d'études et de construction de moteurs d'avion, la SNECMA, devenue aujourd'hui Safran, qui est un motoriste majeur au plan mondial.



1914 LE BOURGET
2014 TERRE D'EN



DVD



MAIS QUI EST DONC
HENRY FARMAN ?



1911-2011

UN SIECLE D'AVIATION
SPORTIVE



DVD



LOUIS BLERIOT

L'homme de la Manche



DVD

Un DVD collector comprenant les 7 courts métrages est disponible sur demande.

Les rétrospectives sur les débuts de l'aviation

Deux ouvrages réalisés par la Mission sont achevés. L'année aéronautique 1912, au jour le jour, à travers *Le Petit Parisien* et la compilation commentée des illustrations du *Petit Journal* et du *Petit Parisien* de 1890 à 1914 comportent des graphismes de grande qualité qui ont contribué à façonner dans le grand public un certain regard sur l'aviation.

L'année aéronautique 1912 au jour le jour à travers *Le Petit Parisien*.

La mission mémoire de l'aviation civile, par cet ouvrage de plus de 700 pages, vous invite à faire un voyage dans le temps et à découvrir, au jour le jour, l'actualité aéronautique de l'année 1912 à travers les échos d'un grand quotidien de l'époque, *Le Petit Parisien*.

Bien qu'elle fût encore balbutiante, l'aviation était devenue un phénomène de société majeur. Si voler est toujours un acte extraordinaire, c'est aujourd'hui encore le cas, en dépit de sa banalisation, ce n'était plus, en 1912, un fait exceptionnel, On volait tous les jours et l'aviation faisait parler d'elle également tous les jours, sauf à de rares exceptions. Sur les 336 numéros de l'année (1912 était en effet une année bissextile) seules 7 éditions n'abordaient pas l'aérien. De l'ordre de 1 450 articles et brèves sont donc consacrés à l'aviation sous toutes ses formes.

Qu'abordait-t-on en 1912? On rapportait d'abord les exploits des héros de l'air, civils et militaires confondus. La France, qui était alors la première puissance mondiale aérienne, remportait en 1912 les coupes Gordon Bennett (avion et ballon). Elle inscrivait des records de toute sorte : vitesse, altitude, distance, durée, nombre de passagers emportés. Chaque beau vol, même, s'il n'était pas un exploit en lui-même, que ce fût en avion, en dirigeable, en ballon et même en Aviette (bicyclette agrémentée d'ailes) était scrupuleusement rapporté ainsi que les compétitions, les meetings et toutes les manifestations et faits aéronautiques.

Le second volet, par l'importance des articles, était la militarisation du ciel. Les faits et gestes de l'aviation militaire étaient traités dans les moindres détails, tout comme nos préoccupations face au développement des forces aériennes de nos voisins, surtout d'outre-Rhin. Un lobby puissant en faveur de l'aviation militaire s'était mis en place, avec le concours de l'Association générale aéronautique, qui était une émanation de l'Aéro-club de France, avec une imposante campagne d'appel à la générosité publique pour offrir des avions à l'armée. Ce lobby estimait que le gouvernement du moment ne faisait pas ce qu'il convenait de faire, ce qui est inexact d'ailleurs. Ce mouvement visant à offrir des avions à l'Aéronautique militaire par le moyen de la générosité publique allait être énorme. En octobre 1912, le *Petit Parisien* estimait que, sur les 362 appareils achetés, par le ministère de la Guerre, 62 avaient été financés par la souscription nationale. Ce total devait

atteindre les 116 avions quand toutes les donations furent inscrites au budget du ministère.

La présence de l'aviation, lors des grandes manœuvres de Touraine, en septembre, n'avait plus rien de symbolique avec 8 escadrilles à 6 avions chacune et deux dirigeables. L'aviation était devenue un moyen militaire incontournable pour ce qui était de la reconnaissance, une mission qui n'était qu'un début des espérances guerrières que l'on portait en elle.

Un autre domaine était bien fourni en informations, celui des accidents et des incidents. Si les pilotes étaient considérés comme des héros, c'était aussi dû au fait qu'ils encouraient, chose malheureusement bien réelle, des risques très élevés. *Le Petit Parisien* veillait scrupuleusement à ce que le lecteur fût informé, au mieux, de cette martyrologie aérienne. Cette profusion d'articles était liée au fait que le décès d'un pilote pouvait donner matière, selon les circonstances, à près de cinq articles, voire plus, pour parler de l'accident en lui-même, de l'agonie du pilote s'il n'avait pas été tué sur le coup, de la cérémonie militaire s'il faisait partie des armées, des obsèques familiales et plus tard, peut-être, en fonction de la notoriété, de l'érection d'un monument commémoratif. L'accident de Jules Védrines, dont il réchappa sans séquelles et qui était un pilote jouissant d'une popularité extraordinaire, donna à lui seul lieu à 18 articles entre le 30 avril et le 14 mai. On était aux marges de l'idolâtrie. Le pilote, dans son malheur, qu'il fût civil ou militaire, ne manquait jamais de sollicitude.

Un dernier thème abordait le matériel, la formation, la réglementation, les progrès techniques, la sécurité, le volet social, bref toute une organisation de l'aéronautique qui se mettait en place avec ses règles, ses moyens de production, ses normes. Dans cette énumération, il convient de ne pas oublier le Salon international de la locomotion aérienne, qui est l'ancêtre de notre actuel Salon international de l'aéronautique et de l'espace. En 1912, il était annuel et en était à sa quatrième édition.

Enfin, *Le Petit Parisien* ne manquait pas de rapporter quelques événements cocasses, comme cette fiancée et ses invités arrivant à la noce en aéroplane, ou ce jeune conscrit qui se rendait à son régiment à bord d'un monoplan de son invention, ou encore Védrines, en aéroplane, rabattant des compagnies de perdreaux.

Cette année 1912 est présentée, mois par mois, avec, à chaque fois, une introduction où sont reproduits les articles majeurs du mois, complétés par des articles de l'excellente revue *L'Aérophile* et des commentaires, des biographies, le tout illustré de photographies. Cette compilation a été rendue possible à partir des documents proposés par l'excellent site internet Gallica de la Bibliothèque nationale de France (gallica.bnf.fr) et des documents numérisés par le Musée Air France de la revue *L'Aérophile*, accessibles sur ce même site.

« Ils ont illustré l'aviation »

Cet ouvrage rassemble les illustrations du *Petit Journal* et du *Petit Parisien* de 1890 à 1914.

Derrière ce « ils » énigmatique, il n'est pas question, en l'occurrence, des pilotes mais des dessinateurs qui dans le cadre du supplément hebdomadaire du *Petit Parisien* et du *Petit Journal*, deux grands titres de la presse quotidienne de Paris d'avant la Première Guerre mondiale, illustraient l'aviation naissante.

Avec 126 illustrations, sur la période allant du 21 septembre 1890, date de la première dédiée à l'aéronautique, au 19 juillet 1914, juste avant la déclaration des hostilités, le dessin témoigne, à sa façon, de la conquête de l'air.

Si les exploits n'étaient pas ignorés, ils étaient toutefois minorés au regard des accidents, ce qui était dans la confor-

mité de la ligne éditoriale de ces deux quotidiens. *Le Petit Parisien* et *Le Petit Journal* étaient en effet des journaux généralistes où le fait divers occupait une grande place. Il était donc cohérent que le supplément hebdomadaire reproduisit cette orientation.

Par le côté spectaculaire des dessins proposés où ils rendaient, avec talent, l'événement dramatique encore plus horrible, les dessinateurs gravaient dans l'imaginaire des lecteurs une image particulière de l'aviation et du pilote. Il s'agissait notamment de celle de l'aviateur, présenté comme un nouveau héros de l'époque, risquant sa vie à tout moment dans la conquête de l'air, ce qui était vrai mais théâtralisé toutefois à outrance.



Un autre grand thème souvent abordé était la militarisation de l'air. De moyen d'observation, de plus en plus perfectionné, l'aéronef était devenu, au fil des gravures, un engin de guerre capable de porter la destruction chez l'ennemi. En 1914, aux premiers temps du conflit, l'aviation, qui était déjà une arme avec l'activité de bombardement, allait s'enrichir d'une nouvelle spécialité ; l'interdiction aérienne via la chasse. Le 5 octobre 1914, un avion monté par Joseph Frantz, le pilote, et Louis Quenault, le mécanicien et mitrailleur, abattait, pour la première fois au monde, un autre avion, un Aviatik, ouvrant ainsi une nouvelle page de l'histoire de l'aviation.

Les gravures qui sont proposées sont accompagnées du commentaire de l'époque, complété, le cas échéant, d'une courte explication.

Les publications historiques de l'aviation civile

La mission mémoire de l'aviation civile détient la collection complète, de 1920 à 1939, du **Bulletin de la navigation aérienne**, qui était l'organe officiel du Service de la navigation aérienne, une entité relevant du sous-secrétariat de l'aéronautique et des transports aériens, une administration dont l'actuelle Direction générale de l'aviation civile est issue.

Cette collection a subi l'outrage des ans. Elle ne peut plus être proposée

à la consultation. A partir du constat que cette documentation présente un immense intérêt pour ceux qui souhaitent en savoir plus sur les origines de notre maison et notamment sur les prémices de la réglementation en matière d'aviation civile, la mission mémoire de l'aviation civile a pris le parti de faire procéder à sa numérisation avant que cette publication ne trouve sa place définitive dans un lieu de stockage sécurisé de la Mission patrimoine et archives.

Ce bulletin relié, formant un ensemble de 19 volumes, regroupe 232 numéros, soit un total d'environ 6 400 pages. Il est aujourd'hui sauvegardé et surtout disponible sous forme numérisée. De ce fait, il est accessible au public le plus large.

Le Bulletin de la navigation aérienne est une source extraordinaire d'informations sur l'administration de l'aviation civile de jadis.

En effet on y trouve, outre de la réglementation internationale et nationale, de l'information aéronautique, les textes statutaires des agents de l'administration de l'aviation civile, des statistiques de trafic, les inscriptions et les mutations au registre d'immatriculation des aéronefs et bien d'autres informations.

La mission mémoire a également réalisé la mise en ligne du **Bulletin du service technique de la navigation aérienne**, publié de 1967 à 2004. La publication comprend 67 numéros et 2 642 pages. L'outil de lecture électronique permet de naviguer de numéro en numéro et de

faire de la recherche en texte intégral sur l'ensemble de la collection.

Les travaux de la commission mémoire de l'aviation civile

Avec une périodicité annuelle, cette réunion, au siège de la DGAC, a pour but de rassembler un grand nombre d'associations de la DGAC et hors DGAC pour passer en vue les travaux en cours, réalisés ou à venir. Y assistent également des musées comme celui de l'air et de l'espace du Bourget et le musée régional de l'air d'Angers. C'est un grand moment de convivialité pour tous ceux qui ont pour passion les choses de l'air et leur histoire.

Ces réunions font l'objet de comptes-rendus qui sont maintenant disponibles



sur le site du développement durable. L'initiative en a été prise lors de la dernière réunion du 8 avril 2014 où toutes les interventions avaient été filmées. Cette façon de faire a été retenue car elle est plus vivante qu'un procès-verbal ne retraçant que quelques éléments des interventions. Elle permet également d'y inclure des documents audio-visuels présentés par les intervenants et, pour ceux qui n'ont pu se libérer, d'avoir l'exacte vision de ce qui s'est passé.

Postés sur YouTube, 13 points de l'ordre du jour sont regroupés dans la playlist « Commission mémoire de l'aviation civile du 8 avril 2014 ».

Les principaux partenaires de la mission mémoire de l'aviation civile

Les diverses réalisations de la Mission (livres, expositions, films) sont le fait d'une coopération étroite avec diverses associations dont il convient de faire mention. Outre la conception de projets, certaines d'entre elles se sont engagées dans la diffusion de ces œuvres hors de la DGAC, par exemple dans des centres culturels ou des établissements d'enseignement, ce qui donne une excellente image de marque de notre administration auprès de publics très variés.

Ainsi, l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion a accueilli dans son grand hall

l'exposition dédiée à Roland Garros, conçue par l'association Mémoires de l'hydraviation, et le film de la DGAC, diffusé en boucle. Ce fut un événement local amplement évoqué par les médias. L'association La Mémoire de Bordeaux contrôle s'est donnée comme mission de visiter les centres scolaires et les foyers culturels des alentours de Mérignac. Les membres de l'association, souvent d'anciens contrôleurs aériens, font ainsi découvrir à un jeune public ou à des riverains de la plateforme, outre sa riche histoire, la navigation aérienne, ce qui est un excellent moyen pour susciter des vocations ou instaurer un dialogue.

Au titre des principales associations il convient de citer :

AERODOC, l'association Aérodoc vient de fêter son vingt-septième anniversaire. Créée en mars 1988 au Centre en route de la navigation aérienne (CRNA) Nord, à Athis-Mons, elle regroupe des passionnés de l'aéronautique sous ses aspects : historique, technique, industriel et commercial. Les réunions mensuelles sont l'occasion de commenter l'actualité et leur temps forts. Elles sont toujours suivies d'une projection de diapositives et de photographies numériques des avions récemment mis en service dans



les compagnies aériennes du monde entier, autant que des avions qui ont fait l'histoire.

Une démarche patrimoniale a été engagée en 1998 : lorsque le CRNA/Nord s'est équipé de la dernière génération de matériel ODS, Aérodoc a pris l'initiative de préserver une position de contrôle de type Alvarez, du nom de son concepteur, qui était l'équipement standard des centres de contrôle français durant un quart de siècle. Celle-ci est aujourd'hui présentée en état de fonctionnement au public du Musée de l'air et de l'espace au Bourget. L'association, soutenue par la mission mémoire de l'aviation civile, est très impliquée dans le développement de la partie navigation aérienne au sein du Musée, qui aborde maintenant la restauration de la tour de contrôle, construite en 1937 en même temps que l'aérogare Labro, et qui sera présentée dans son état de 1953.

Dans le même esprit, lorsque le radar d'approche d'Orly a été remplacé après presque trente ans de bons et loyaux services, Aérodoc n'a pas pu se résoudre à le voir ferrailer. Sa préservation n'était pas possible sur le site du Bourget, compte tenu des contraintes liées à la tenue biennale du Salon international de l'aéronautique et de l'espace. Aussi, l'association a-t-elle eu l'idée de le proposer au Musée radar de Douvres la Délivrande, dans le Calvados.

2AMRD (Association des Amis du Musée Radar de Douvres-la-Délivrande) L'association des amis du musée radar de Douvres-la-Délivrande (2AMRD) a pour président Yves Blanchard, qui fut

ingénieur de recherche sur radars à l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) puis directeur de la recherche à Thomson-CSF et directeur technique de Thalès Systèmes Aéroportés. Il est l'auteur de nombreuses publications.

L'idée d'accueillir le radar lui fut soumise par AERODOC, elle fut accueillie avec enthousiasme. Une forte synergie se mit en place autour de ce projet. La municipalité apporta les moyens de ses services techniques pour en préparer l'arrivée, dont le démontage, le conditionnement et le transport furent assurés par la DGAC le 21 janvier 2015. A l'instant où sont écrites ces lignes, la réinstallation est bien avancée. Les opérations lourdes (au sens propre comme au sens figuré : les éléments pesant de 160 à 600 kg) sont menées par les services techniques municipaux qui mettent en œuvre des moyens de levage. Les bénévoles de l'association ont pris en charge les opérations de traitement anticorrosion et de peinture. L'association des amis du musée radar de Douvres-la-Délivrande compte 57 membres dont d'éminents spécialistes issus de l'industrie. Elle assure la conception et la réalisation de la scénographie qui accompagne la présentation du radar. La mission mémoire de l'aviation civile apporte là encore son soutien.

Il s'agit rien moins que d'introduire le contrôle aérien civil dans ce musée dont les origines - la plus importante station radar établie en France par les Allemands en 1942-1943 en relation avec le Mur de l'Atlantique - ont ancré le lieu dans le

tourisme de mémoire dont la Normandie est riche. L'association, en élargissant la thématique, apporte donc, dans le cadre de la politique définie par les collectivités locales, le comité régional du tourisme et la direction régionale des affaires culturelles, un volet éducatif et pédagogique en présentant aux visiteurs l'histoire complète des radars de l'origine à nos jours.

Lien : <http://www.musee-radar.fr/web/les-amis-du-musee.php>

ANAFACEM (Association nationale des anciens Fonctionnaires de l'aviation Civile et de la météorologie), a été fondée en 1979 à Aix-en-Provence par Paul Béranger, Pierre Chabas et Yves Guillot. En sont respectivement président et vice-président Michel Meillieux et Paul Leparoux. Elle a pour objet de maintenir entre ses membres les liens créés par de nombreuses années d'activités dans l'aviation civile et dans la météorologie. Elle organise des rencontres et des sorties culturelles et publie une revue semestrielle, *Terre d'envol*, des flashes d'information et un site internet. Elle maille le territoire grâce à ses délégations régionales.

En son sein a également été menée une action de mémoire qui s'est concrétisée en 2009 par l'ouvrage *La mémoire des anciens de l'aviation civile et de la météorologie, premiers récits, premiers voyages*.

Un deuxième tome est en préparation.

Lien : <http://www.anafacem.fr/>

Anciens aérodromes, l'association a été créée en 2009 par quelques pas-

sionnés du nord de la France s'intéressant à l'histoire des infrastructures de l'aviation, rejoints par des chercheurs, des auteurs de publications, des pilotes privés, des spécialistes de l'histoire de l'aviation et couvrant plusieurs régions du territoire ainsi que les pays voisins, Belgique et Angleterre.

Elle participe activement à nombre d'événements aéronautiques, de meetings. Elle organise des sorties et des visites.

Elle publie notamment une lettre mensuelle, des monographies sur des terrains d'aviation (Lille-Ronchin, Coulommiers-Voisin, Merville-Calonne, Lorient-Lann-Bihoué, Meaux-Esbly) et l'Atlas de la Somme.

Elle administre un site internet très fourni pour contribuer à l'information sur ses activités et sur ses publications. Dans le cadre de ce site, elle développe un atlas des aérodromes interactifs très ambitieux pour couvrir la France et la Belgique, des origines à nos jours pour tous les aérodromes, tant civils que militaires. Les contributeurs de cet atlas intégreront, à la demande de la mission mémoire de l'aviation civile, les fiches élaborées par Jean Sauter pour l'Atlas des terrains historiques de la France métropolitaine de 1919 à 1947.

<http://www.anciens-aerodromes.com/>

APASY (Association patrimoine aéronautique de Saint-Yan), a été créée le 8 novembre 2006 à l'initiative de son fondateur, Georges Godot, un ancien technicien mécanicien de l'École

nationale de l'aviation civile (ENAC). Son président actuel est Pierre Aufranc, un ancien responsable de l'imprimerie de la division instruction du centre école de l'ENAC de Saint-Yan. Elle compte à ce jour 80 adhérents.

Son but est le maintien de la mémoire du patrimoine aéronautique de l'école grâce à son musée qui comprend un Nord 262 restauré par ses soins, un appareil emblématique de la formation des pilotes de ligne.

Elle organise des visites de son musée pour toute personne qui en fait la demande : des visites d'élèves de lycées et de collèges, de groupes associatifs, etc. Elle est associée au lycée professionnel aéronautique Astier de Paray-le-Monial. Elle fait naître sans nul doute des vocations parmi les jeunes... Régulièrement, elle participe aux meetings aériens « Saint-Yan Airshow » et « Fly in Air France » ainsi qu'à la journée du patrimoine.

Des ouvrages ont été réalisés sur le centre-école : « *Des hommes et des avions 50 ans de passion* », « *Les ailes de Saint-Yan 60 ans d'histoire* » et « *La Patrouille de Saint-Yan 1956-1961* » de Louis Souchet, ancien instructeur et pilote de cette formation aéronautique.

GIACRE (Groupement des ingénieurs et cadres supérieurs de l'aviation civile retraités), a été fondé en 2002 sous le nom de Groupement des ingénieurs de l'aviation civile retraités. Son président est Jean-François Vivier, ancien coordonnateur du collège « aviation civile »

au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

L'association a pour but de renforcer la solidarité et le soutien mutuel et de veiller aux intérêts moraux et matériels de ses membres. Elle regroupe actuellement une centaine de membres.

Elle est essentiellement active dans le domaine du recueil, et de la publication de la mémoire des personnels en activité, ou retraités ayant effectué une partie importante de leur carrière dans les divers domaines de l'aviation civile. Elle a publié deux ouvrages de la série Le temps des ingénieurs de la navigation aérienne : « *Mémoires d'outre-mer* » (1945-1968), et « *Mémoires techniques* » (1945-1985). Elle a également contribué, à travers ses membres, à de nombreux autres travaux dans ce domaine. Un nouvel ouvrage est en cours de rédaction, sur les ingénieurs des bases aériennes. D'autres sont en projet.

L'association participe également chaque année aux rencontres aéronautiques de Gimont.

LMBC (La mémoire de Bordeaux-Contrôle), l'association s'intéresse au patrimoine professionnel et à l'histoire de la navigation aérienne. Elle recherche et étudie les documents, témoignages et matériels liés au domaine aéronautique, en particulier dans le Sud-Ouest.

Depuis douze ans, l'association réalise régulièrement des publications, organise et anime des expositions au plan local et au plan national. Élaborée en

2010, l'exposition « Mérignac au temps des hélices, 1910-1960, histoire d'un port aérien » vient d'être présentée à la Médiathèque de Mérignac pendant cinq semaines. Le livret de l'exposition a été publié en 2012 dans la collection *Mémoire de l'aviation civile*.

En 2014, une exposition a rendu hommage aux personnels de l'aviation civile victimes d'internement et de déportation en août 1944.

Depuis trois ans, l'association coordonne un travail de recherche sur les phares aéronautiques, plus d'une centaine, qui balisaient de nuit les routes aériennes avant la Deuxième Guerre mondiale. Elle a organisé des rencontres nationales sur ce thème méconnu et prépare une exposition à caractère national.

Créée il y a plus de vingt ans, LMBC est actuellement présidée par Daniel Jousse (daniel.jousse@orange.fr) ancien contrôleur aérien. L'association compte 26 membres, pour la plupart issus de la navigation aérienne. <http://lmbc-na.blog4ever.com/>

Mémoires de l'hydraviation, l'association a été créée en juin 2010 par deux agents de la DGAC (un contrôleur aérien retraité et un mécanicien avion). Elle a pour but de recenser, collecter, conserver et valoriser des documents (écrits, photographies, vidéos, plans, etc.), objets et témoignages ayant un rapport avec l'hydraviation et les pionniers de l'aéronautique afin de pouvoir en préserver le souvenir. Dans son domaine d'activité, elle effectue des recherches, édite des docu-

ments et organise des expositions, des conférences et des manifestations.

Elle a notamment réalisé les expositions « L'hydraviation a cent ans », pour le centenaire du vol d'Henri Fabre, « François Denhaut, créateur d'hydravions », puis « Roland Garros, héros de la Méditerranée » pour le centenaire de la traversée sans escale de la Méditerranée. Ces expositions ont été présentées à chaque fois à plusieurs milliers de visiteurs dans de nombreux sites de la DGAC, dans des établissements scolaires ou dans des médiathèques. Pour accompagner ces expositions, plusieurs dizaines de conférences ont été organisées.

En 2015, l'association prépare un livre à l'occasion du 60^e anniversaire de l'arrêt des vols de l'hydravion Latécoère 631, le plus gros appareil construit par la France après-guerre. Elle a en projet un travail sur Georges Madon, un as de la Première Guerre mondiale.

Elle diffuse par mail à plusieurs centaines de destinataires les documents remis aux participants de ses conférences. Contacts : Henri Conan (président) memoireshydraviation@free.fr

Expositions et conférences

Poursuivant l'action de Pierre Lauroua, avec l'exposition « Du morse à la souris » en 2007, une première qui a marqué les esprits, la mission mémoire, s'est engagée dans une importante action d'exposition, en bénéficiant, au

plan pratique, de l'imposant volume du hall du siège de la DGAC. Cette facilité a permis, à plusieurs occasions, d'exposer des avions dont un Morane H, aimablement prêté par l'Amicale Jean-Baptiste Salis, une fidèle reconstitution en état de vol.

En 2012, une rétrospective sur François Denhaut, créateur de l'hydravion à coque, fut organisée avec la participation de l'association Mémoires de l'hydraviation (exposition et conférence) et des Rétroplanes d'Argenteuil qui exposaient une maquette du premier hydravion à coque. A suivi une exposition du Peyret-Mauboussin XI, un avion très léger avec lequel René Lefèvre avait relié Paris à Madagascar et à l'Indochine (Saïgon) au début des années 1930.



André FRAYE observateur des pionniers de l'aviation



1934 La Croix du sud aux Mureaux Amerrissage de l'hydravion sur la Seine devant une foule de personnalités civiles et militaires



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



13

Le 12 juin, Bruno Chanetz et Martin Peter, de l'association Aéro Eiffel 100, étaient venus présenter leur exposition sur les souffleries 100 ans après Gustave Eiffel. Les conférences sont sur YouTube dans la playlist « Souffleries 100 ans après Gustave Eiffel ».

L'été était consacré, dans le cadre du 70^e anniversaire du début de la Libération, à deux expositions commémorant l'engagement de plusieurs dizaines d'opérateurs radio et de cadres du Service des transmissions et de la signalisation (STS) dans la Résistance, arrêtés et déportés en 1944. Ces expositions ont ramené à la lumière des faits dramatiques comme les grandes rafles de juin et juillet 1944 dont le souvenir s'était un peu estompé.

En novembre, ce fut une exposition sur les œuvres du peintre André Fraye qui retranscrivait, dans des croquis et aquarelles, ses observations sur la Grande Guerre et sur les pionniers de l'aviation. Enfin, en décembre, une exposition était consacrée à Nicolas Roland Payen, créateur de l'avion à ailes delta dont on célébrait le centenaire de la naissance. Outre les panneaux retraçant la vie de ce fécond créateur, était exposée une réplique à la taille réelle du PA100 de 1935.

Ces expositions n'ont pas pour unique cadre le hall de la DGAC mais elles sont aimablement prêtées aux services de la DGAC qui en font la demande.

Janvier 2015 a été consacré à l'histoire du Bourget depuis sa décision de création en 1914.

En 2013, se sont succédé une exposition et une conférence consacrées à Roland Garros, l'exposition de maquettes du Hangar Caquot de Lyon-Bron et une exposition d'affiches de cinéma de films portant sur l'aviation.

Pour la seule année 2014, une année dédiée à Adolphe Pégoud, outre une conférence sur la voltige aérienne le 8 avril, une exposition sur ce sujet était présentée sur divers sites de la région parisienne et en province.



Le contrôle aérien au musée

Il y a plusieurs années, lors des Journées du Patrimoine, une position de contrôle aérien des années 1980-1990 avait été exposée dans le hall 7, dit des prototypes, au Musée de l'air et de l'espace. L'installation est restée car elle a eu un impact très positif sur le public.

Les équipements, deux GS (calculateur générateur de signaux) ainsi que deux écrans radar ont été remis en fonctionnement par un ingénieur qui était responsable de la maintenance du Centre en route de la navigation aérienne Nord d'Athis-Mons, Maurice Antmann, membre de l'association Aérodoc, aidé des concepteurs des matériels, retraités de Thomson. Hélas, les équipements ne peuvent pas être laissés en marche en permanence dans le contexte du fonc-

tionnement du musée. Aussi la position de contrôle, baptisée « Alvarez », du nom de l'un des concepteurs du CAUTRA, a-t-elle été équipée d'écrans de télévision pour non seulement montrer une image radar, mais aussi faire entendre les échanges radio entre les contrôleurs et les pilotes dans une séquence de 32 minutes de trafic enregistrée en 1996.

Par ailleurs, deux clips de moins de trois minutes expliquent ce qu'est le contrôle aérien et les équipements dont disposent les contrôleurs sur la position de contrôle. Sur un plus grand écran, sont expliquées en image les actions successives du contrôleur tout au long des 32 minutes de la séquence.

Le mardi 16 décembre 2014
Roland PAYEN
Créateur d'avions à aile delta

Conférence
à 12h30
amphithéâtre Farman
entrée libre



Conférencier
Pierre Gayard
membre de la
commission patrimoine
de l'Aéroclub de France

Exposition dans le hall
du 12 décembre 2014
au 9 janvier 2015

Conférence organisée par




Ce travail de longue haleine a été mené avec le concours de la mission mémoire par Philippe Renaud, de l'association Aerodoc. Celui-ci donne également des conférences sur le même sujet, autour de cette position de contrôle, mais aussi en déployant les panneaux de l'exposition « Du morse à la souris » en d'autres lieux.

Un clip « De l'avion à l'écran » est enfin en préparation pour expliquer en trois minutes le fonctionnement de la chaîne radar afin que le visiteur replace dans son contexte les matériels exposés, calculateur GS et écran).

L'aviation civile en vidéo

Toutes les vidéos touchant au patrimoine et à la mémoire de l'aviation civile sont diffusées sur la chaîne Patrimoine et Mémoire de l'Aviation Civile de YouTube. Les vidéos récentes font l'objet de diffusions immédiates. Ces diffusions (une quarantaine à ce jour) sont organisées dans des Playlists en rapport avec des conférences ou expositions (François Denhaut créateur de l'hydravion à coque, Souffleries 100 ans après Gustave Eiffel, Roland Garros, Pégoud et la voltige aérienne), des actions (Commissions mémoire de l'aviation, Contrôle aérien au musée de l'air et de l'espace, Voltige à Saint-Yan) ou la saga des centaines des débuts de l'aviation de 1908 à 1914.

La mission mémoire a entrepris, en complément de l'action du Service technique de l'aviation civile et de la Mission archive, de rassembler et de numériser toutes les cassettes de films réalisés par



les services de la DGAC pendant trente ans, de 1975 à 2005. Ce travail a produit pour chaque film un fichier de la meilleure définition possible pour l'archivage et un fichier de diffusion moins volumineux, notamment pour la visualisation sur internet. Ce travail de longue haleine ne sera pas terminé avant la fin de l'année 2015.

Bien que la numérisation soit encore partielle, un début de mise à disposition de ces archives sur Youtube a été entrepris. Elles sont regroupées en plusieurs playlists, en mars 2015, la liste était la suivante :

- ★ La DGAC face à ses enjeux ;
- ★ Les services de la DGAC ;
- ★ Les centres de contrôle de la navigation aérienne ;
- ★ Les systèmes du contrôle aérien ;
- ★ Aéroports, navigation aérienne et environnement ;

★ « *OuestNiousse* » le magazine vidéo du CRNA Ouest ;

★ La sûreté de l'aviation civile.

L'accès à tout public sur Internet nécessite d'obtenir l'accord des personnes identifiables. Compte tenu de leur nombre, l'information est faite via les publications de la DGAC et les associations d'anciens de la DGAC.

Ainsi, grâce au site du ministère et à la chaîne Patrimoine et Mémoire de l'Aviation Civile, les personnes intéressées par le sujet sont directement informées. Elles peuvent lire immédiatement les ouvrages ou visionner les vidéos citées dans les articles. Le cas échéant elles peuvent nous demander les supports physiques correspondants (papier ou DVD). ★

La saga des baliseurs un siècle et demi d'histoire, un renouvellement récent

Les textes ont été réunis et résumés par **Jean-Pierre Pichard**,
secrétaire général de l'association des personnels de signalisation maritime

Depuis que le Service des phares et balises s'est fait armateur en 1852 par l'achat d'un premier bateau, la flotte a grandi et s'est renouvelée plusieurs fois au point que l'armement des phares et balises est devenu l'un des tout premiers armateurs de France. L'histoire de cette flotte si particulière, justifie que le Comité d'histoire s'y soit intéressé et surtout que l'association des personnels de signalisation maritime (APSM) - qui regroupe des acteurs, anciens ou actuels, de la sécurité de la navigation maritime - en ait fait le sujet de son deuxième séminaire, en octobre 2014, dans les locaux du boulevard Saint-Germain.

Son président, Patrick Palus, en avait monté le programme, invitant les intervenants à témoigner et à débattre autour de deux thèmes «l'histoire et la mémoire» et «modernisation et prospective». Le présent article fait la synthèse des contributions de ce séminaire¹.



L'Éclairer de la Gironde 1885

LA SAGA DES BALISEURS

PARIS - Hôtel de Roquelaure

244, boulevard Saint-Germain



L'Armerique 2002

L'HISTOIRE ET LA MEMOIRE

Accueil, à partir de 13:30
Enregistrement, vestiaire

14:00 Lancement du séminaire
Président de l'APSM

Patrick Palus

Exposé introductif

L'histoire des baliseurs, de 1863 à 1970

Jean-Christophe Fichou

Première partie : Prélude au renouvellement

Président de séance

Patrick Février

Premières études de renouvellement
durant la période 1970-1980

Jean-Claude Meteyer

Le baliseur Provence (1990), un
premier renouvellement à valeur de test

Philippe Roux

Un projet de renouvellement des baliseurs
de la côte Ouest (1994)

Jean-Pierre Lalande

Échanges avec la salle

15:45 Pause café

MODERNISATION ET PROSPECTIVE

16:00 Deuxième partie : Le renouvellement

Président de séance

Le renouvellement de la flotte (1996-2006)

Luc Audrain

Naissance de l'Armement Phares et Balises
(arrêté du 15 décembre 2006)

Marc Léger

Le point de vue rétrospectif du bord sur
l'évolution des baliseurs, de l'outil et du métier

François Jouison

Troisième partie : Table ronde

Modérateur

Christian Deutsch

Trois thèmes de réflexion :

Quel regard poser sur 150 ans de baliseurs ?
Quelles bases pour des scénarios prospectifs ?
Quels enjeux de protection patrimoniale ?

Panel composé de :
3 ou 6 personnes représentatives,
occupant ou ayant occupé au moins
- de l'échelon central de DAM,
- de l'armement Phares et Balises
- de la conception des navires
- d'une subdivision de balisage
- de la protection patrimoniale,
- des inscrits maritimes

Échanges avec la salle

Conclusion du séminaire

Jacques Roudier

18:15 Fin du séminaire

Ce séminaire
est soutenu par



fait peau neuve

¹ Les actes complets peuvent être lus et commandés sur le site Internet de l'association <http://www.apsm-pharbal.fr/>

L'histoire déjà longue des navires baliseurs français

D'après **Jean-Christophe Fichou**, docteur en histoire, professeur en classe préparatoire aux grandes écoles à Brest, spécialiste des phares de France, auteur notamment de «*Il était une flotte pour les phares*» Éditions Marines/Nantes 2009

Au XIX^e siècle, rien ne prédisposait les ingénieurs des Ponts et Chaussées à s'intéresser à des navires. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que ceux d'entre eux qui avaient la responsabilité du balisage des côtes de France aient, à cet égard, rencontré de nombreux problèmes et notamment des difficultés de conception et de gestion.

Mais il était impensable de gérer un Service des phares et balises sans disposer de moyens navals adéquats. En fait, on se rendit compte, dès la construction des premiers phares en mer – même si, à cette époque, la marine de guerre apportait volontiers son concours en navires et en personnels – que des bateaux s'avéraient nécessaires, bien qu'ils ne fussent utilisés que de temps en temps. Pour la construction, entre 1817 et 1820, du phare du Four, au large du Croisic, on se débrouilla avec les moyens du bord en louant des

barques locales. Mais, quinze ans plus tard, lors de la construction du phare des Héaux de Bréhat, on se décida à acheter le navire nécessaire au transport des hommes et du matériel.

C'est le lancement, en 1853, d'un vaste programme de construction de tourelles, deux à trois cents, sur l'ensemble du littoral qui obligea les ingénieurs à admettre la nécessité de doter le Service de sa propre flotte de navires. Au départ, les bateaux furent achetés. Ils ne différaient pas des autres navires de charge. Mais il apparut très vite que, pour être efficaces, ils devraient présenter des caractéristiques spécifiques en ce qui concerne la solidité, la possibilité d'intervenir dans des zones de petits fonds, la puissance et la manœuvrabilité notamment.

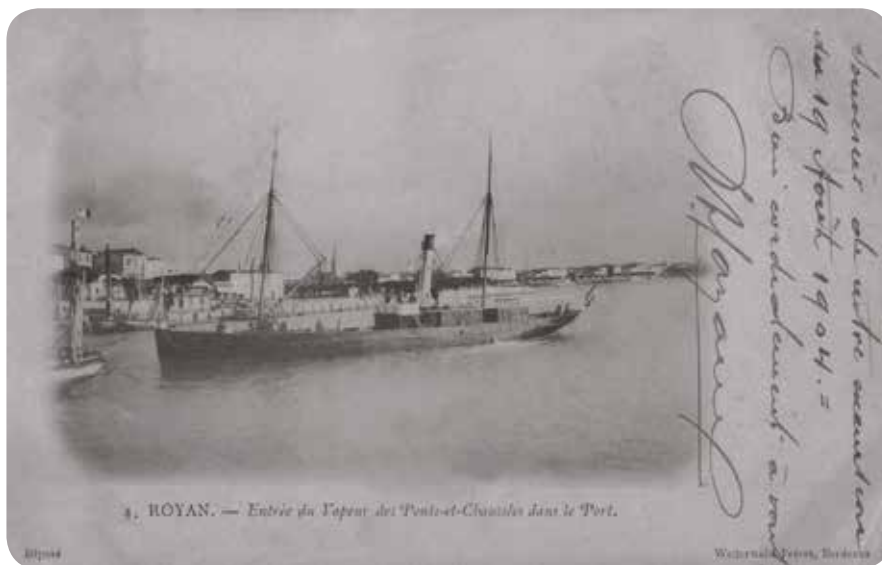
Les premiers achats effectués, les responsables du Service constatèrent que la gestion d'une flottille était une

affaire complexe, fondée sur une connaissance du monde maritime qu'ils ne possédaient pas. L'inscription maritime restait pour eux une énigme, les inscrits relevant d'un statut très différent de celui des ouvriers des dépôts. Il fallait recruter des équipages et des commandants, ce qui était très compliqué à mettre en place pour des ingénieurs devenus aussi armateurs.

Toute l'histoire de la flotte des baliseurs a été conditionnée par son adaptation aux tâches à accomplir et à l'évolution de celles-ci, du transport des hommes et des matériaux pour la construction des tourelles et des phares en mer à ce qui deviendra leur mission principale, à savoir le transport et le mouillage – avec leurs chaînes et leurs corps-morts – de bouées de plus en plus volumineuses et pesantes qui, devenues lumineuses, devront en outre être régulièrement ravitaillées.

Le premier navire construit pour le Service des phares, avec l'aval du directeur, Léonce Reynaud, et sur des plans élaborés par le Service lui-même, s'appelait *L'Étoile*. C'était un bateau en bois, à voiles, qui fut lancé en 1852 à Brest afin de réaliser le fameux plan de construction des tourelles. Très vite, il s'avéra que ce bateau était totalement inefficace : on comprit qu'il fallait des bateaux à vapeur, des bateaux qui puissent se déplacer facilement, porter des charges plus lourdes. On allait donc, en 1859, armer deux navires qu'on peut considérer comme étant les deux premiers bateaux-baliseurs français « modernes », *l'Armorique* et *le Porstrein*. Ces deux bateaux, construits à Nantes, furent basés à Brest puisque l'essentiel des tourelles à ériger se situait en Bretagne, entre Bréhat et l'embouchure de la Vilaine.

Le Porstrein et *l'Armorique* disposaient de machines à vapeur mais ils étaient encore en bois. Très vite, ils présentèrent leurs limites : ils étaient trop petits et insuffisamment puissants. Un nouveau navire fut donc mis en chantier, qui fut appelé tout simplement *Le Baliseur*. Il fut construit par les chantiers Jollet et Babin à Nantes en huit mois et livré en septembre 1863 : il était équipé d'un moteur Gâche et de treuils mécaniques. Basé à Brest, il fut affecté à la construction des tourelles mais aussi au mouillage des premières bouées métalliques. Une première campagne fut organisée de juin à octobre 1864, entre Granville et La Rochelle. On ne naviguait, en effet, que durant les mois d'été, pour deux raisons : d'une part le bateau armé par un équipage novice aurait



L'Éclairer de la Gironde II Collection J. Troupel

éprouvé sans doute quelque difficulté à affronter des mers d'hiver ; d'autre part les rôles étaient ainsi beaucoup plus courts et cela permettait des économies substantielles, les marins n'étant pas payés durant l'hiver.

Par la suite, on décida de construire toute une série de navires sensiblement identiques qui allaient s'appeler *Baliseur* puis *Baliseur n° 2*. Au travail dans les zones les plus dangereuses, aux abords des écueils, dans des conditions de mer parfois extrêmement difficiles, ces bâtiments étaient soumis à rude épreuve : le premier s'échoua et coula sur la chaussée des Bœufs dans le passage de la Déroute. Pour le remplacer, on construisit rapidement un troisième baliseur équipé d'une machine à vapeur encore

plus puissante, nécessaire pour assurer le fonctionnement des guindeaux, des treuils et surtout des premiers perforateurs pneumatiques.

Une nouvelle tâche attendit bientôt ces navires après l'allumage, le 13 mars 1881, en face du Havre, sur le banc du Haut-de-Quarante, de la première bouée lumineuse française, une des premières au monde d'ailleurs. Dès lors, on comprit que la bouée en fer lumineuse pouvait apporter une aide fondamentale pour la navigation. Mais on se rendit aussi compte que ces bouées en fer, dotées de chaînes d'amarrage et de corps-morts de plus en plus lourds, exigeaient des moyens de levage puissants pour les mouiller. Il fallait disposer de nouveaux bateaux, de bateaux destinés non plus

essentiellement à la construction de tourelles mais d'abord au mouillage de bouées.

Les premiers du genre portaient des noms évocateurs puisqu'ils s'appelaient *L'Éclaireur de la Gironde* et *L'Éclaireur de la Seine*. Il s'agissait de bateaux construits entre 1881 et 1885 qui étaient, comme leur nom l'indique, destinés à couvrir les deux estuaires des fleuves majeurs français, les premiers à disposer de chenaux de navigation balisés par des bouées lumineuses. Ils étaient reconnus comme étant d'excellents bateaux, autant par leurs équipages que par les ingénieurs étrangers effectuant des visites en France. Faut-il y voir la «patte» des Anglais ? Sans doute, puisque l'ingénieur français chargé de ce programme de construction navale s'était rendu en Angleterre pour examiner les baliseurs britanniques et qu'il s'en était inspiré.

Par la suite, les bouées lumineuses étaient de plus en plus volumineuses et lourdes. Comme elles étaient mouillées sur tout le littoral, il fallait des bâtiments beaucoup plus puissants qui puissent couvrir l'ensemble des côtes françaises. On allait donc connaître une troisième génération de baliseurs, construits entre 1902 et 1909. Ceux-ci portaient des noms d'ingénieurs qui furent directeurs du Service des phares : *Léon-Bourdelles*, *Léonce-Reynaud*, *Émile-Allard*, *Léonor-Fresnel*, *Quinette-de-Rochemont*²... ce qui tend à démontrer que le Service éprouvait une grande fierté à faire naviguer ces bâtiments.

La taille des bouées ne cessait d'augmenter. Au début des années 1880, on disposait de flotteurs de 6 et



Quinette de Rochemont dans l'estuaire de la Gironde
Collection Troupel



L'Adolphe Guérard
© Phares et balises J.-C. Fichou

² Premier du nom, dont l'étonnante histoire est contée par Jean Troupel dans son ouvrage *L'épave du Nahoon*.

11 m³. Vingt ans plus tard, vers 1905, on mouillait des bouées de 25 m³ et la firme Schneider commercialisait même une bouée géante de 38 m³. C'était des bouées qui pesaient plusieurs tonnes. Il fallait un appareillage robuste et adapté pour les déplacer et les soulever, ainsi que leurs corps-morts et les chaînes, et les mouiller en eau profonde. Le Service devait disposer de baliseurs vraiment très puissants. Il profita des réparations de guerre consécutives à la Première Guerre mondiale pour commander à l'Allemagne le baliseur qui était sans doute le plus abouti de tous, le *Georges-*

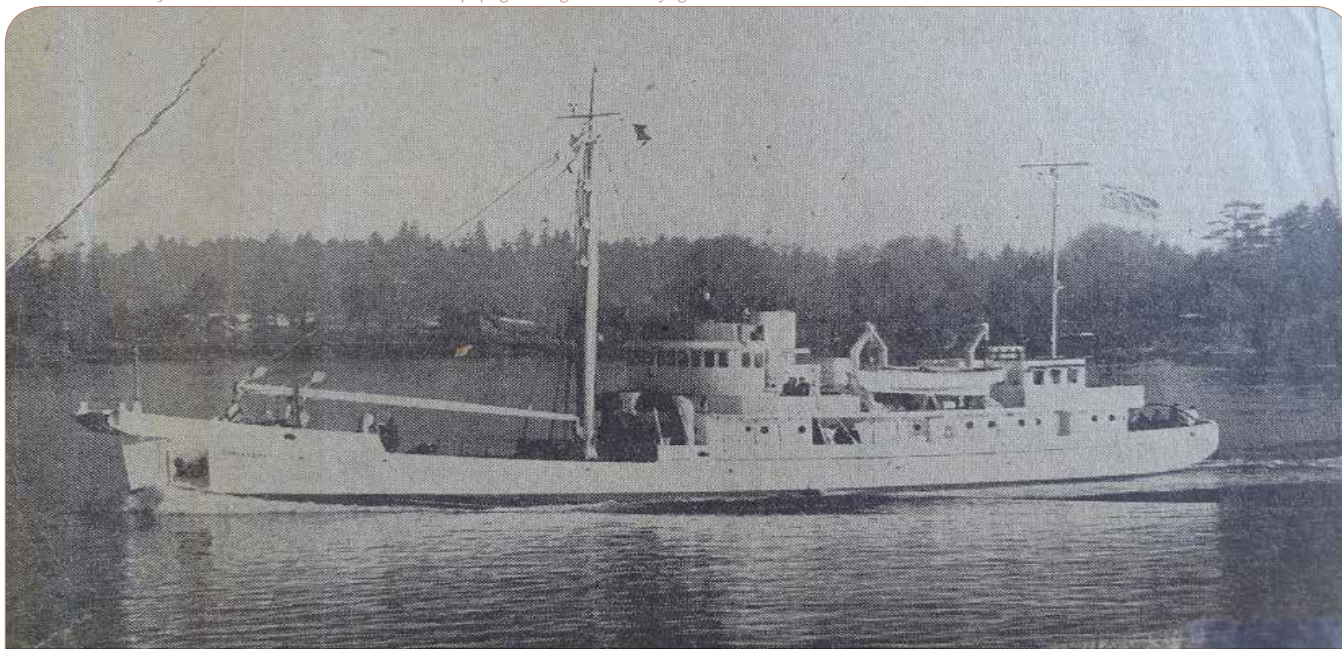
de-Joly, qui fut livré en 1929. Au terme de son activité, en 1997, ce navire pouvait s'enorgueillir d'avoir connu, en France, l'une des plus longues vies de travail jamais effectuée seulement dépassée en 2002 par l'*André-Blondel* (69 ans de service). En 1933, fut lancé son sister-ship, l'*Émile-Allard*, puis ce fut le tour du *Blondel* et du *Charles-Rivière*. Cette impressionnante flottille fut complétée par des baliseurs plus légers tels que l'*Adolphe-Guérard*, basé en Méditerranée, lancé en 1930.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la flotte du Service des phares fut très

gravement endommagée. En 1944, il ne restait que trois bateaux-baliseurs en état. Il fallait reconstituer cette flotte. La quatrième génération de baliseurs fut alors commandée. On fit appel aux chantiers canadiens pour la construction de quatre d'entre eux, souvent présentés comme la série «Juniper».

Ces bâtiments, ainsi que ceux qui subsistaient, furent utilisés jusqu'à la dernière limite d'usure, pendant un demi-siècle et plus, même si les premières études de renouvellement de la flotte avaient été engagées dès les années 1970. ★

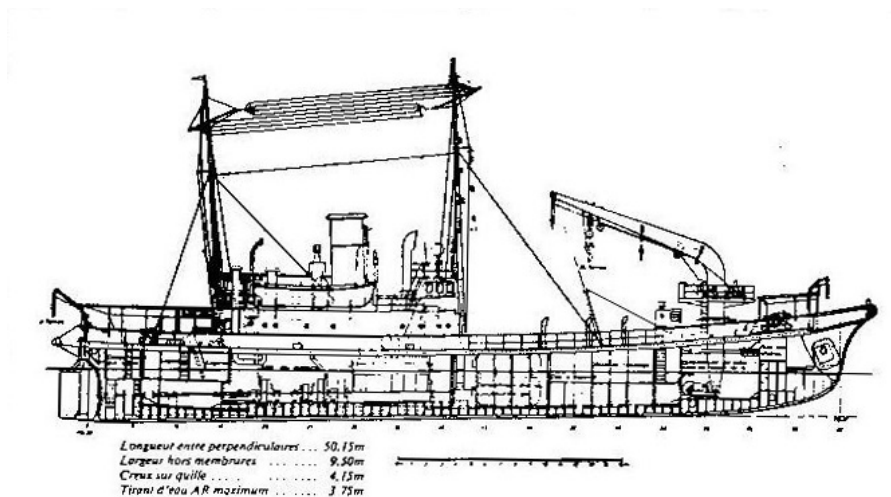
Coupage d'un journal américain de 1949 montrant le *Finistère* en essais. Ce bateau faisait du convoi entre Esquimalt (Canada) et Tunis (Tunisie)
Collection de François Bonzon, lieutenant au sein de l'équipage chargé du convoi du bateau



Finistère, first of four 177-foot lighthouse tenders, completed at Yarrows Ltd. for the French Government shown here while on initial trials runs.

Les premières études de renouvellement de la flotte

D'après **Jean-Claude Meteyer**, au Service des phares et balises (études) de 1972 à 1989, participant aux commissions de l'AIMS¹ sur les aides à la navigation



Croquis du baliseur Georges de Joly avant sa refonte

Au début des années 1970, l'évolution des technologies laissait entrevoir de profonds changements dans la consistance des aides à la navigation comme dans leur utilisation : les aides radioélectriques se développaient et le service des phares et balises jouait un rôle moteur dans la mise en place de radars portuaires, précurseurs des systèmes de surveillance de la navigation maritime. L'automatisation des phares se poursuivait et des bouées-phares étaient mises au point pour remplacer progressivement les bateaux-feux. Le nombre de bouées lumineuses (très généralement à gaz) avait augmenté de plus de 68 % en dix ans. Des bouées électriques, moins

¹ L'Association internationale de signalisation maritime (AIMS), est une association internationale sans but lucratif créée en 1957 par une vingtaine de pays, dont la France, pour notamment homogénéiser et améliorer la qualité du balisage



Baliseur *Quinette-de-Rochemont-II*, série Juniper construite au Canada, au mouillage lors de sa dernière affectation au Verdon © François Jouison

lourdes, étaient à l'étude mais on se heurtait à des problèmes de stabilité et d'amplitude du faisceau lumineux.

C'est dans ce contexte que furent engagées des études sur la restructuration de la flotte des phares et balises des façades Manche-mer du Nord et Atlantique qui comportait en particulier cinq grands baliseurs, dont trois dataient de 1949 et deux, l'*André-Blondel* et le *Georges-de-Joly*, avait été mis en service respectivement en 1933 et en 1929.

Près de 90 % des bouées gérées par les parcs de balisage du Havre et de Saint-Nazaire et la majorité de celles relevant du Verdon étaient mouillées dans des chenaux, des estuaires ou des voies navigables. En revanche, les bouées gérées par les parcs de Dunkerque et de Brest étaient souvent mouillées au large et particulièrement exposées.

Une première étude, réalisée en 1972, prenant en compte un éventuel déplacement des centres de balisage et l'hypothèse (prématurée) du remplacement des bouées à gaz par des bouées électriques plus légères et d'un volume moindre, n'avait pas permis de définir une meilleure gestion des moyens navals.

Par la suite, les études conduites de 1975 à 1980 furent basées sur le dépouillement des livres de bord des baliseurs. Partant de l'hypothèse, en particulier, du maintien des cinq grands centres de balisage, elles prenaient en compte quatre types possibles de nouveaux baliseurs, de 33 m à plus de 50 m de longueur, d'un coût estimé allant de 15 à 30 MF, mis en œuvre dans un grand nombre de configurations différentes (7 000 ont été étudiées). Les critères de choix étaient le

coût (en investissement et exploitation) et la «marge de sécurité» (c'est-à-dire le temps disponible pour faire face à des situations non connues au moment de l'étude). Sur ces bases, quatre organisations furent sélectionnées.

En définitive, l'organisation préconisée à l'issue des études comportait deux baliseurs de 1^{er} catégorie (50 m), capables d'effectuer les mêmes opérations que les grands baliseurs en service, et trois baliseurs de 2^e catégorie (33 m) pouvant lever et transporter une bouée pesant jusqu'à 5 tonnes. Les impératifs de rigueur budgétaire de 1983 ne permirent pas que ces préconisations fussent mises en œuvre. Il fallut attendre 1990 pour qu'un premier renouvellement intervienne.★

Le baliseur *Provence*, un premier renouvellement à valeur de test

D'après **Philippe Roux**, adjoint « mer » auprès du haut fonctionnaire de défense au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ; ancien du service des « phares et balises » de 1980 à 1999

Augustin Fresnel II ©Phares et balises de Marseille



Affecté au centre de balisage de Marseille, l'*Augustin-Fresnel*, construit au Canada en 1949, était en charge de l'ensemble des côtes méditerranéennes françaises, y compris donc la Corse. Son état de vétusté avait grossi les dépenses d'entretien à 1 MF/an et la masse salariale annuelle le concernant s'élevait à 5 MF. Une recherche d'économies devenait essentielle. Deux objectifs furent fixés : réduire la masse à la mer du parc de bouées (dont environ 20 % dépassaient 10 tonnes) et concevoir un navire automatisé autorisant un équipage réduit de moitié. A la mi-janvier 1989, les premiers éléments d'un nouveau baliseur destiné à répondre à ce cahier des charges étaient assemblés

Provence sur cale. ©Armement des phares et balises



à Paimboeuf. Dès décembre 1989, le *Provence* était mis à l'eau pour succéder à son aîné

Le *Provence* constituait un défi économique et technologique. Compte tenu du montant modeste du budget alloué à sa construction et de la volonté d'économiser 3,5 MF/an pour un retour d'investissement de 7 à 8 ans, les réflexions avaient conduit à concevoir un navire ne dépassant pas 40 m, limité au traitement de bouées de 12 tonnes mais présentant des solutions innovantes. Afin de faire de la stabilité du navire une alliée et non plus une contrainte, le maniement des bouées par l'arrière, au moyen d'un portique et de deux treuils puissants, avait été retenu. Corrélativement, une propulsion

permettant d'éviter le risque d'engager les hélices dans les chaînes fut étudiée. Le mode de propulsion recherché devait également optimiser le positionnement dynamique du baliseur par rapport à la propulsion classique à deux hélices qui ne permet que difficilement le déplacement latéral et qui est génératrice de remous sur l'arrière. Un système de propulsion cycloïdal, déjà adopté par certains baliseurs étrangers et des chasseurs de mines, fut retenu, avec pour principaux avantages une manœuvrabilité exceptionnelle du navire à 360° sans à-coup et avec une transmission instantanée de la puissance, un tirant d'eau arrière diminué et un coût d'entretien réduit. Par ailleurs, les conditions de vie et de

travail des marins avaient fait l'objet d'une particulière attention. Chacun des neuf hommes d'équipage disposait d'une cabine individuelle. Un treuil emmagasineur de chaînes évitait les manipulations pénibles et réduisait les risques d'accident. L'ergonomie de la passerelle avait été étudiée pour une parfaite visibilité.

Livré au début de janvier 1990 au service maritime des Bouches-de-Rhône, le *Provence* a pu démontrer depuis lors toutes ses qualités opérationnelles. Les solutions techniques innovantes qu'il met en œuvre ont pu servir de test pour les études ultérieures visant à la restructuration de la flotte des phares et balises.★

Un projet de renouvellement des baliseurs de la Côte Ouest

D'après **Jean-Pierre Lalande**, ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, ancien chef du service technique des phares et balises de 1989 à 1995

Au moment où le baliseur de nouvelle génération *Provence* était mis en service en Méditerranée, le problème du renouvellement de la flotte restait entier pour le littoral Mer du nord-Manche et Atlantique, le long duquel cinq grands centres de balisage, et une dizaine d'autres plus petits, assuraient la mise en place et la maintenance de la signalisation maritime. Chacun des grands centres disposait d'un baliseur de plus de 50 m de longueur, à pont de travail

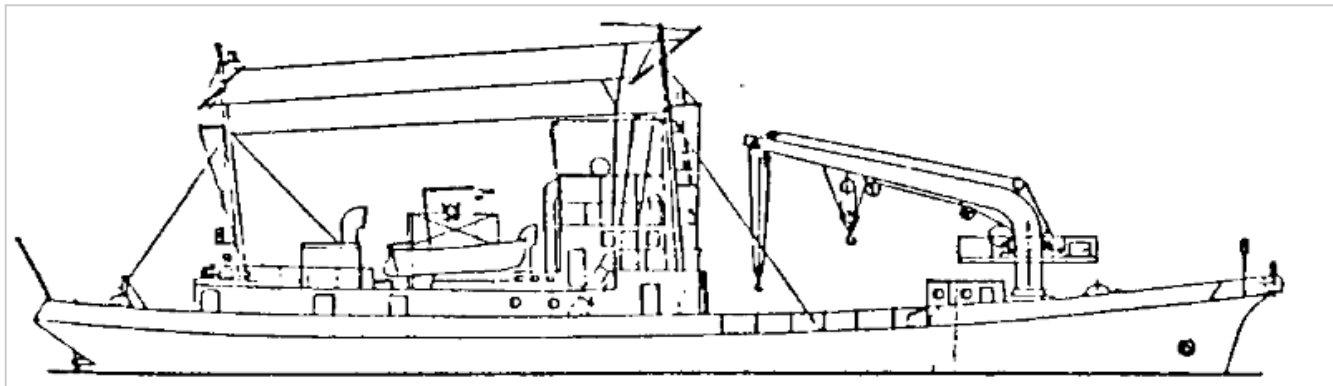
à l'avant et à levage par le travers, avec une capacité d'une quinzaine de tonnes. Une de leurs particularités était leur mode de propulsion diesel-électrique à deux lignes d'arbre, imposé par les exigences des manœuvres à effectuer, mais avec un seul safran. Une autre était leur grand âge (40 ans pour trois d'entre eux et près de 60 pour les 2 autres).

Au début des années 1990, un certain nombre de missions traditionnelles des grands baliseurs (gazage des bouées et

des tourelles isolées, relève des phares en mer et des bateaux-feux...) avaient disparu ou avaient été reportées sur des bâtiments plus légers. Entre 1990 et 1992, ces baliseurs avaient navigué en moyenne un peu moins de 4 000 heures par an, dont 3 000 seulement justifiées par des missions impliquant des moyens de levage.

On constatait, par ailleurs, que la durée d'activité réelle des équipages était bien inférieure à ce qu'on aurait pu exiger

Schéma du Charles Babin. Basé à Saint-Nazaire. Construction 1949. Longueur 54 m. Largeur 9,30 m. Tirant d'eau 3,10 m. Creux 4,10 m. Grue 14 t. Guindeau 10 t. Moteurs 2 600 CV. Propulsion électrique 2 490 CV.



d'eux s'il y avait eu assez de travail. Il paraissait donc raisonnable de tenter de promouvoir des scénarios dans lesquels le nombre des grands baliseurs serait inférieur à cinq et que ceux-ci seraient armés par des équipages moins nombreux.

Des incertitudes demeuraient en ce qui concerne les caractéristiques des bouées que devraient transporter et mouiller les futurs baliseurs : si toutes les bouées étaient électrifiées et que, à terme, aucune ne dépasserait 6 tonnes, beaucoup de celles qui étaient alors en place étaient – et pour un temps indéterminé – d'anciennes bouées à gaz, lourdes et volumineuses.

Se posait également la question du mode de manipulation des bouées. Compte tenu des caractéristiques de la houle en Manche et dans l'Atlantique, la solution du portique arrière retenue en Méditerranée pour le Provence n'était pas transposable. En revanche, l'adoption de la propulsion performante retenue pour celui-ci ne présenterait que des avantages, et notamment la possibilité de situer le pont de travail à l'arrière du bâtiment.

Plusieurs scénarios furent ainsi été élaborés. Il en ressortait, schématiquement, que le maintien de la situation existante serait la solution la plus onéreuse alors que la plus performante consisterait à remplacer les cinq grands baliseurs obsolètes par deux baliseurs. Ceux-ci seraient capables de lever 6 tonnes par le travers dans des creux de 1,50 m. Ils seraient armés toute l'année, hors périodes d'arrêt pour entretien, ce qui supposerait des relèves d'équipages.

Sur le plan social, cette modification de l'organisation du travail et la réduction des effectifs qu'entraînerait une telle solution imposerait l'étude de dispositions transitoires. Ces questions n'étaient cependant pas propres aux phares et balises. L'évolution des conditions de travail a, par exemple, dû être traitée également dans le remorquage. Par ailleurs, diverses questions techniques étaient encore à examiner, qu'il s'agisse de la définition des caractéristiques des nouvelles bouées ou de la modernisation des autres moyens navals, bateaux de travaux et vedettes, sur lesquels serait reportée une par-

tie des tâches assumées jusque-là par les baliseurs. Des interrogations se faisaient jour aussi, dès ce moment, sur l'éventuelle utilisation des moyens navals du service à des fins autres que leur mission fondamentale, à savoir la sécurité de la navigation maritime.

L'ensemble de ces réflexions, assorti de propositions, fit l'objet, en 1995, d'un rapport, adressé à l'administration centrale, sur lequel ont pu s'appuyer les acteurs de la démarche de renouvellement qui a été réellement mise en œuvre à partir de cette date. ★

Point de vue du premier capitaine d'armement du bureau des phares et balises

D'après **Bernard Khélia**, capitaine au long cours, actuellement gérant formateur-consultant

Le recrutement, en 1996, d'un capitaine d'armement par le bureau des phares et balises traduisait clairement la volonté de mettre fin au mode de gestion obsolète des inscrits maritimes de la flottille en charge du balisage des côtes françaises : services locaux agissant en tant qu'armateurs, mode d'armement très différent d'un service à un autre empêchant toute forme de mobilité, règlement intérieur « phares et balises » n'ayant pas valeur d'accord collectif, multitude de dérogations et de règles particulières, etc.

L'harmonisation des modes d'armement était donc le premier objectif à atteindre, ce qui supposait que deux conditions fussent préalablement remplies : d'une part que le nouvel interlocuteur unique soit accepté par les services du littoral ainsi que par les marins, d'autre part que la direction du personnel et des services soit convaincue de son utilité et

que l'administration centrale parle d'une même voix.

Ceci acquis, l'harmonisation passait obligatoirement par une période d'observation et de collecte de données, afin d'avoir une connaissance précise de ce qui se pratiquait réellement dans chaque service, puis par l'élaboration d'un accord particulier, ayant valeur de convention, propre aux marins du balisage. Les négociations furent longues et difficiles, tant les écarts de points de vue étaient importants. Pour l'armateur, l'organisation du travail des marins devait obligatoirement reposer sur le code du travail maritime ; pour les marins, on devait tenir compte des « avantages acquis » et des « spécificités » de chaque service.

Le premier accord collectif de l'histoire des phares et balises a été signé fin 2001 ; c'est cet accord qui a rendu possible la création de l'actuel armement des phares et balises.

Contribuer activement à la modernisation de la flottille de balisage était le second volet de la mission du capitaine d'armement, sa participation consistant, à cet égard, à élaborer en étroite collaboration avec le CETMEF le cahier des charges des futurs navires.

Là encore, les négociations furent très délicates entre les différents acteurs : les marins, vigilants sur leurs emplois ; les services locaux, attentifs aux performances des outils ; le CETMEF, poursuivant à la fois la modernisation des bouées et celle des navires ; enfin le bureau des phares et balises, maître d'ouvrage de l'ensemble et décideur. Certains compromis furent difficiles à admettre, même si, rétrospectivement, ils apparaissent - on le verra ci-après - comme ayant facilité en plusieurs occasions l'acceptation du changement. ★

1996-2006 : Dix années de renouvellement de la flotte

D'après **Luc Audrain**, au service des «phares et balises» de 1997 à 2012

Lorsqu'il fut recruté au service technique de la navigation maritime et des transmissions de l'Équipement¹ pour prendre en charge le soutien technique et le renouvellement de la flotte, à un moment a priori favorable puisque les budgets avaient été mis en place, Luc Audrain pouvait s'appuyer à la fois sur

l'expérience acquise avec le *Provence* et sur l'étude de Jean-Pierre Lalande. Ce qui a été réalisé n'a pas correspondu exactement, toutefois, aux conclusions de cette étude, pour des motifs à la fois politiques (les orientations de l'époque avaient conduit au choix d'une flottille de proximité), techniques (calendrier

¹ Le STNMTE, Service technique de la navigation maritime et des transmissions de l'Équipement, a été créé le 20 août 1990 pour remplacer le service technique des phares et balises avec un statut aligné sur celui des autres services techniques centraux rattachés au ministère de l'Équipement.

Le baliseur *Armorique* © CEREMA



de définition et de mise en service de la nouvelle génération de bouées) et sociales (inquiétudes des marins quant aux réductions d'effectifs).

Le plan de renouvellement prévoyait le remplacement de toutes les unités datant d'avant 1989. Il impliquait donc un très gros effort budgétaire des affaires maritimes qui ont su tenir bon sur la logique d'ensemble de la démarche. Ainsi, en 2007, ne restaient à réaliser que deux baliseurs côtiers (pour Saint-Nazaire et Saint-Pierre et Miquelon), six bateaux de travaux et une vedette d'intervention. Toutefois, malgré le déblocage des budgets à la suite du naufrage de l'*Erika* en 1999, les contraintes financières avaient, dans plusieurs cas, conduit à se tourner vers l'acquisition et la transformation de bateaux d'occasion en lieu et place de constructions neuves.

Par ailleurs, les retards intervenus dans l'étude des nouvelles bouées et leur mise en service avaient imposé de garder des marges sur la capacité de manipulation à bord. En outre, certaines caractéristiques prévues pour les nouveaux navires avaient dû être revues pour apaiser les réticences des marins. Les grands baliseurs de Brest et de Dunkerque, par exemple, devaient être dotés, pour plus de sécurité et moins d'effort pour le personnel, d'un treuil disposé à l'arrière, dans l'axe, avec un renvoi d'angle, ce qui aurait permis de travailler des deux bords, d'enrouler et de stocker la chaîne, mais les marins ont exigé d'en rester au guindeau (qui demande au moins deux hommes pour être maîtrisé), qui plus est avec un poste de commande sur chaque bord. On

peut encore citer, dans le même ordre d'idées, le cas du baliseur du Havre qui, de « baliseur d'estuaire » est devenu « baliseur côtier » pour moins choquer les esprits, et qui a dû être doté de logements bien qu'il ne sorte qu'à la journée.

La réalisation du programme passa par des essais en bassin de carène avant la construction en chantier. Pour les baliseurs océaniques de Brest et de Dunkerque, la coque fut construite à Saint-Malo puis remorquée à Boulogne pour la mise en place des équipements (propulseurs, grue de balisage...), avant les essais de gîte sous charge puis les essais à la mer avec - *in fine* - des bouées de la nouvelle génération. Comble d'ironie, ce n'est que sur des navires destinés à l'exportation que pourront enfin être aménagées les plates-formes de manipulation telles qu'elles avaient été proposées à l'origine par leurs concepteurs. ★

Baliseur Hauts-de-France, à Dunkerque, à couple avec l'Émile-Allard-II qui lui sert de ponton à Dunkerque © Phares et balises



Propos retrospectives sur le renouvellement de la flotte

D'après **Geoffroy Caude**, ancien directeur du Centre d'études techniques maritimes et fluviales¹ (CETMEF) de 1999 à 2009, président de l'Association internationale pour les infrastructures de transports maritimes et fluviales (AIPCN)²



Relevage d'une bouée de nouvelle génération

On ne refond évidemment pas une flottille entière tous les dix ans, cela va de soi, mais quand on le fait sans le savoir dans une période de mutation intense, on s'expose à bien des surprises. La décennie qui a vu la flottille des phares

et balises se renouveler a en effet été celle d'évolutions technologiques considérables. Qui aurait pu imaginer, à la fin des années 1990, le déploiement systématique du système d'identification automatique³ ou la remise en cause du balisage et d'une large partie de l'éclairage de nos côtes au cours des années 2000-2010 ? Le renouvellement de la flotte s'est donc produit dans un contexte très évolutif. Il porte aussi la marque d'une profonde évolution du système bouée-baliseur.

Le renouvellement de la flottille a en effet été conçu comme une opération de réingénierie complète du système bouée-baliseur. Quand on observe les grandes bouées à gaz, les bouées d'atterrissage et tout le système antérieur des bouées et des baliseurs, force est de constater qu'on se situait dans un univers qui portait encore fortement la marque des grands accidents maritimes de la fin du 19^e siècle ou du début du 20^e siècle, où l'on ne lésinait pas sur les moyens nécessaires à la réduction de cette accidentologie. La création de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) en 1957, issue de l'AIPCN, a été le fruit de cette évolution.

Dans ce contexte, concevoir à la fin des années 1990 un nouveau système de balisage performant, moins coûteux en maintenance et en exploitation ne pouvait se faire que si on adoptait un nouveau système bouée-baliseur : en partant de nouvelles bouées ou de balises plus légères conçues de façon modulaire avec des matériaux bien plus légers que l'acier et avec des sources d'énergie renouvelable (solaire) expérimentée avec succès pendant les trois décennies antérieures, il était alors possible de travailler avec des baliseurs de petite taille, dont les capacités de levage auront pu être réduites, soit un système moins coûteux en investissement et en exploitation.

¹ Le CETMEF, créé en 1998, fusionné dans le CÉREMA en 2014, a repris les attributions du STNMTE en matière de balisage maritime.

² Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales

³ Le Système d'identification automatique (SIA) - ou Automatic Identification System (AIS) en anglais - est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance du trafic de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires dans la zone de navigation.

C'est cette réingénierie du système complet qui a permis de concevoir le renouvellement en restant dans l'enveloppe financière contrainte du maître d'ouvrage. Mais le succès de sa mise en œuvre dépendait très largement des compétences techniques pouvant être mobilisées. Au sein du CETMEF, la collaboration des sites de Brest sur le balisage (400 bouées de nouvelle génération, dont il fallait s'assurer dans un premier temps d'une conception alliant robustesse et stabilité sur les sites les plus exposés en mer) et de Nantes sur les baliseurs et les bateaux de travaux allait permettre de mobiliser des compétences de maîtrise d'œuvre, d'architecture navale, de contrôle des travaux (contrôle des performances en bassin de carène, contrôle des soudures, essais de charge et de gîte, vérification des assemblages, essais réglementaires, essais en usine des groupes électrogènes, etc.) pour aboutir à réaliser trois baliseurs océaniques, quatre baliseurs côtiers et dix navires de travaux. Sans cette capacité propre du maître d'ouvrage liée aux compétences du CETMEF et à ses équipes, la direction des affaires maritimes n'aurait sans doute pas pu imposer ses exigences aux chantiers navals en charge de la réalisation.

De profondes évolutions sont par ailleurs intervenues, souvent par nécessité, dans les logiques de gestion du maître d'ouvrage. Avec un peu de recul, on se rend compte qu'au cours de la période de réalisation du programme de renouvellement de la flottille des baliseurs, la direction des affaires maritimes a été confrontée à une

contraction forte de ses moyens propres, qui reflétait la contraction plus générale des moyens d'investissement de l'État, ce qui l'a amenée par exemple à penser se tourner vers des navires mixtes du type baliseur-dépollueur (qui posent les difficultés propres aux navires hybrides dans leurs fonctions) ou à acheter d'occasion des navires de servitude qu'il fallait ensuite transformer. De plus, dans un autre ordre d'idées, la création d'un armement du balisage a amené cette direction à raisonner dans une logique plus armatoriale. Tout ceci illustre combien le maître d'ouvrage a su se montrer créatif pour l'accomplissement du programme.

Il apparaît ainsi indéniable que le maintien d'une compétence propre de l'État pour ses missions (ici, la sécurité maritime) passe par un maître d'ouvrage et par un service technique qui est aussi son bras armé, services qui puissent tous deux conserver les compétences requises. Si celles-ci ne peuvent être maintenues dans un cadre national, elles le deviennent progressivement dans un cadre européen, dans la lignée de ce qui a commencé à se faire avec la création de l'agence européenne de sécurité maritime. ★

La naissance de l'armement phares et balises

D'après **Marc Léger**, administrateur en chef des affaires maritimes, directeur de l'armement des phares et balises depuis octobre 2013

Le P'tit Saint-Pierre
© Armement phares et balises



L'armement phares et balises, créé par un arrêté du 15 décembre 2006, qui s'est mis en place progressivement à partir de début de 2007, est un service à compétence nationale qui dépend des affaires maritimes ; il est chargé d'assurer l'armement et la mise à disposition de moyens nautiques répondant aux besoins des directions départementales de l'équipement puis des directions inter-régionales de la mer, principalement pour des missions de signalisation maritime. Il s'agit d'assurer la gestion des marins ainsi que l'avitaillement, la gestion technique et le maintien opérationnel des navires. Il est admis que la création de ce service répondait à un réel besoin de rationalisation dans ces différents domaines.

Son siège a été fixé à Quimper, lieu où se trouvait comme interlocuteur privilégié la direction des affaires maritimes gérant le plus grand nombre de marins. Il comprend actuellement 37 navires, dont 8 baliseurs, et intervient en métropole, aux Antilles, en Guyane et à Saint-

Pierre et Miquelon. En 2009 a eu lieu l'intégration de l'outre-mer et des services de dragage puis, en 2010, la prise en charge de tous les aspects, y compris techniques, de la flotte des phares et balises, le Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF) se retirant corrélativement de ce domaine.

Alors qu'auparavant chaque direction départementale de l'équipement, voire chaque subdivision, était à part entière armateur et employeur, avec toutes les situations d'inégalité que cela pouvait engendrer, la création de l'armement phares et balises a permis une harmonisation des critères de recrutement et de promotion. Une cellule formation permet de répondre aux obligations réglementaires, y compris au niveau international (revalidation périodique des brevets, conformes aux conventions de l'Organisation maritime internationale). D'importants progrès ont pu être accomplis en matière de prévention des risques ainsi que de l'hygiène et de la sécurité à bord.

Diverses mises en service récentes ont constitué d'importantes avancées pour le service. En 2010, le *P'tit Saint-Pierre* a remplacé le *Paul-Veillon*, hors d'usage, à Saint-Pierre et Miquelon. En 2012, apparaissaient le baliseur Iles Sanguinaires II, un ancien thonier-senneur, à Ajaccio, et, à Brest, la vedette *Françoise de Grasse*, qui était auparavant une vedette de pilotage au Havre. Le *Roi-Gradlon* et le *Charles-Babin* à Saint-Nazaire viennent d'être remplacés (première mission en avril 2015) par un autre ancien thonier-senneur, aménagé à Concarneau, baptisé *Atlantique*.

Ces opérations d'acquisition puis de transformation de navires d'occasion sont une très bonne affaire financière pour l'État. Elles n'empêchent pas, bien évidemment, l'armement phares et balises de réfléchir sans relâche sur les progrès technologiques (propulsion, équipements...) dont pourraient bénéficier ses navires. ★

Le point de vue rétrospectif du bord sur l'évolution des baliseurs, de l'outil et du métier

D'après **François Jouison**, ex-navigant «phares et balises»
auteur du livre *Embarquement sur le baliseur André-Blondel 1933-2003*
Éditions Dossiers d'Aquitaine (mars 2016)

Durant les vingt-sept années qu'il a passées au service des phares et balises, François Jouison a eu l'occasion d'exercer des commandements, comme second capitaine ou capitaine, remplaçant ou titulaire, sur de nombreux baliseurs, d'ancienne ou de nouvelle génération. Il était donc particulièrement bien placé pour juger de l'évolution de l'outil, des méthodes et des conditions de travail en matière de balisage maritime.



Sur le plan technique, il est clair que si les baliseurs construits avant guerre se caractérisaient par une robustesse à toute épreuve, qui a par exemple permis à l'*André-Blondel* de rester (au prix toutefois de quelques opérations lourdes de maintenance et d'amélioration des équipements) opérationnel durant soixante-neuf ans (de 1933 à 2002), les navires de nouvelle génération se distinguent quant à eux, grâce aux avancées technologiques, par leurs capacités de manœuvrabilité et de positionnement.

L'évolution technique a entraîné inévitablement celle des méthodes et des conditions de travail, laquelle ne fut pas sans inquiéter les marins, notamment quant à la réduction des effectifs nécessaires à bord des nouveaux baliseurs ou l'adoption de la méthode de mouillage/relevage par l'arrière. Ces inquiétudes se sont toutefois progressivement apaisées devant l'attrait des nouveaux outils, modernes et performants, qui étaient mis à leur disposition.

Dans le même temps, le monde si particulier de la flotte des phares et balises ne pouvait rester en marge de l'évolution générale de la société, comme en témoignent entre autres une prise en compte volontariste de la sécurité au travail - qui a conduit à revoir peut-être un peu brutalement les pratiques - mais aussi, au niveau du comportement, une certaine désaffection pour la vie collective au sein des équipages. ★

En guise de conclusion

Patrick Palus, président de l'association des personnels de signalisation maritime



Roi-Gradlon au port-musée de Douarnenez, une façon de préservation patrimoniale
© P. Palus

Au travers du séminaire «La saga des baliseurs», l'association des personnels de signalisation maritime (APSM-PharBal) a permis de recueillir, en temps utile, le témoignage des principaux acteurs de cette longue modernisation de la flotte des phares et balises. Ceux-ci ont pu, pour la première fois, toutes générations confondues, échanger leurs points de vue sur les projets et les stratégies développés durant cette période. Ce moment de mémoire collective, placé dans une perspective historique, a montré combien, quelle que soit l'époque, les concepteurs ont été confrontés dans leurs choix à des enjeux humains, techniques, financiers

et parfois politiques, très contraignants. Mais la durée du séminaire, concentré sur un après-midi, n'a permis d'aborder que très partiellement les composantes d'une véritable saga. Si les enjeux et problématiques techniques, opérationnels, humains et organisationnels qui régissent le dimensionnement de la flottille et la conception des navires ont été au centre de l'exercice, celui-ci a laissé de côté tout un pan de la vie des navires-baliseurs. Or la longévité exceptionnelle de ces navires leur a fait traverser des époques marquées par des guerres, des mutations technologiques et sociales, des événements de mer et des aventures

humaines qui ont suscité de nombreuses narrations sous les formes les plus variées (articles, livres, reportages vidéo, etc) ; de simples recherches sur Internet permettent d'en mesurer la richesse et la diversité.

La prise en compte actuelle, par les pouvoirs publics, de la valeur patrimoniale des navires de la flotte des phares et balises, qui fait suite à de nombreuses initiatives privées en ce sens, traduit de façon positive l'importance que la collectivité entend donner à la mémoire collective dans ce domaine si spécifique de son activité. ★

L'aménagement en voies navigables du bassin de la Moselle

Jean Abèle, Ludivine Mayne
et Geneviève François, *Voies navigables de France*

En 2014, le cinquantenaire de l'ouverture de la Moselle à la navigation au grand gabarit, pour le tronçon de Thionville à Coblenche, a été célébré. Cette cérémonie fut l'occasion de saluer une réalisation majeure, aux plans technique et économique, mais également emblématique de la réconciliation franco-allemande et de la mise en route de la construction européenne. Elle a, aussi, permis de se souvenir que l'histoire de l'aménagement en voies navigables du bassin de la Moselle ne fut pas « qu'un long fleuve tranquille ». La réalisation de la canalisation de la Moselle au grand gabarit a d'abord été le fruit de la ratification du traité de 1951, instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, puis de la convention franco-germano-luxembourgeoise de 1956, prévoyant la réalisation internationale de la section de Thionville à Coblenche, complétée par l'exécution, à la charge de la France seule, du tronçon de Metz à Thionville

qui se poursuivra, ensuite, de Frouard à Metz puis, enfin, de Neuves-Maisons à Frouard.

Les extraits suivants issus des discours que prononcèrent les trois chefs d'État concernés, lors de l'inauguration de l'ouvrage le 26 mai 1964, restituent bien la teneur du contexte et l'importance de ce grand chantier.

Le Président de la République française, Charles De Gaulle souligna qu'il était le fruit de la réconciliation : « *Voici donc accomplie cette grande œuvre : l'aménagement de la Moselle, reliant directement, par une voie d'eau large et sûre, les contrées lorraine, luxembourgeoise et sarroise avec les pays rhénans. Voici que trois Etats célèbrent ensemble un tel aboutissement. Voici que la confiance et l'amitié, que se portent désormais les peuples de France, d'Allemagne et du Luxembourg effacent, au bord de cette*

rivière, tant et tant de larmes, de fureurs et de douleurs dont elle fut, au long des siècles, le vain objet et le triste témoin. »

La Grande Duchesse Charlotte de Luxembourg salua les acteurs et les efforts déployés : « *La fin des travaux d'aménagement de la Moselle et la mise en service de cette grande voie de communication fluviale marqueront une date importante dans l'histoire des trois pays riverains. Ces travaux ont pu aboutir à temps et se réaliser suivant les données les plus récentes de la technique grâce à la volonté tenace d'aboutir et l'efficacité de toutes les instances, internationales et nationales, qui sont intervenues dans l'exécution de cette tâche d'envergure. Parmi elles, une place de choix revient à la Société Internationale de la Moselle. En stimulant les énergies, en coordonnant les efforts, elle a su trouver des solutions aux obstacles que la nature opposait à l'action de l'homme. »*

Enfin, le Président de la République fédérale d'Allemagne, Heinrich Lübke rappela qu'il s'agissait de l'aboutissement d'une longue histoire : « Cette Moselle, que nous décrit Ausone, n'a pas changé sensiblement d'aspect au cours des siècles suivants. Entre 1839 et 1890 on a tenté, sans grand succès, de régulariser le cours du fleuve à l'aide d'épis et d'estacades, les moyens techniques de l'époque ne suffisant pas pour éliminer de grandes masses rocheuses sous l'eau. En 1880, des experts français et allemands se rendirent compte qu'une amélioration radicale des conditions de navigation sur la Moselle n'était possible que par une canalisation du fleuve et par la construction d'une série de barrages. Mais cette intention n'aurait pas été réalisable sans l'amitié qui unit la France et l'Allemagne, sans la confiance réciproque et l'excellente coopération des pays riverains de la Moselle et du Rhin ».

C'est donc au survol rétrospectif de cette histoire de l'aménagement en voies navigables du bassin de la Moselle, fort riche et mouvementée que vous êtes maintenant conviés.

La Moselle

La Moselle est longue de 560 km et son bassin versant couvre 28 586 km². Il émerge sur trois pays : la France, l'Allemagne et le Luxembourg. La rivière prend sa source à Bussang dans les Vosges, à 715 m d'altitude, et conflue avec le Rhin à Coblenche, à 82 m d'altitude.

Dès l'Antiquité, la Moselle fut le siège d'une navigation libre sur son cours et



celui de ses principaux affluents. Mais les échanges économiques au sein du bassin pâtirent des nombreuses périodes de conflit qui émaillèrent l'histoire, à partir des invasions barbares.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le cours d'eau bénéficia de divers travaux ponctuels pour améliorer sa navigation, notamment des digues et des épis pour favoriser l'auto-creusement du lit. On peut notamment citer ceux réalisés vers 1835, de Frouard à Metz, sous la conduite de M. Le Masson, ingénieur en chef du service ordinaire du département de la Moselle, assisté par M. Le Joindre, ingénieur ordinaire en charge de la rivière, mais leurs effets furent passagers et les conditions de navigation restèrent très contraintes au plan physique.

Enfin, naturellement ouvert vers le nord, le bassin de la Moselle est, au contraire, enclavé en ce qui concerne les échanges avec le reste du territoire français.

Le développement des premières voies navigables dans le bassin de la Moselle

Il fallut attendre 1853 et l'ouverture à la navigation du canal de la Marne au Rhin, auquel le nom de Charles-Etienne Collignon est notamment attaché, pour assister au premier désenclavement est-ouest du bassin de la Moselle par voie navigable. Mais l'histoire faillit tourner court avec la concurrence féroce que se livrèrent, à cette époque, le chemin de fer et la voie d'eau. Il fallut toute l'éloquence de M. Collignon et le poids du corps des Ponts et Chaussées, pour convaincre de l'intérêt mutuel des deux modes de transport, afin d'éviter, notamment, une position monopolistique du chemin de fer et faire en sorte que les travaux du canal, un temps suspendus, puissent être achevés. Cette situation d'apaisement s'étendit à l'ensemble des régions industrielles du nord et de l'est. Elle était portée, à partir de 1860, par une demande croissante de transport et de libéralisme.

L'année 1865 vit en Allemagne se réaliser la canalisation de la Sarre de Sarreguemines à Luisenthal et l'année 1866, en France, l'ouverture du canal des Houillères de la Sarre, diligentée par le service de M. Bénard qui était localisé

à Metz. Puis, la canalisation de la Moselle fut entreprise à partir de Frouard par un autre service sis à Metz et placé sous la conduite de Henri Frécot, avec l'idée de pousser le projet jusqu'à Thionville. Les travaux étaient arrivés à Arnville, quand intervinrent la défaite de 1870 et l'annexion de l'Alsace-Moselle.

Outre le traumatisme qui en résulta pour les populations, le déplacement de la frontière conduisit à la coupure d'une part de la Moselle à Pagny (près d'Arnville) et d'autre part du canal de la Marne au Rhin à Xures. Corrélativement, cela provoquait l'arrêt des importants échanges par voie d'eau entre la Lorraine, la Sarre et l'Alsace, mais aussi, avec la région industrielle de Montbéliard et le sud de la France, ce qui avait de très forts impacts économiques.

Henri Frécot porta alors le projet de réaliser le canal de l'Est, avec sa branche nord inscrite dans le lit de la Meuse, depuis Troussey sur le canal de la Marne au Rhin jusqu'à Givet, à l'extrémité des Ardennes et avec sa branche sud reliant Toul, sur le canal de la Marne au Rhin à Corre, sur la Saône et longeant Epinal. Dans ce cadre, en 1875, un nouveau tronçon de Moselle fut ainsi canalisé, cette fois de Neuves-Maisons à Toul. L'objectif du canal était de rétablir l'alimentation en charbon des industries lorraines depuis la Belgique et de recréer les relations par voie d'eau avec les régions françaises situées au sud de la Lorraine.

De leur côté, les Allemands poursuivaient la canalisation de la Sarre, de Luisenthal à Ensdorf. Puis, en 1877, ils achevèrent

celle de la Moselle jusqu'à Metz. Ils s'en tinrent là, privilégiant le chemin de fer pour les échanges vers le nord, le long des cours de la Moselle et de la Sarre. De même, en France, les difficultés que rencontrait la voie d'eau vis-à-vis du transport ferroviaire restaient toujours très fortes. Aussi, en 1878, fut prise la décision de normaliser et de régénérer le réseau navigable, sous l'impulsion du ministre Charles de Freycinet. L'effort s'accompagna, également, de la poursuite du rachat par l'État des concessions de canaux qui se révélaient déficitaires, ce qui dura jusqu'à la fin du XIX^e siècle. S'ajouta en 1880 le vote de suppression des péages sur les voies d'eau.

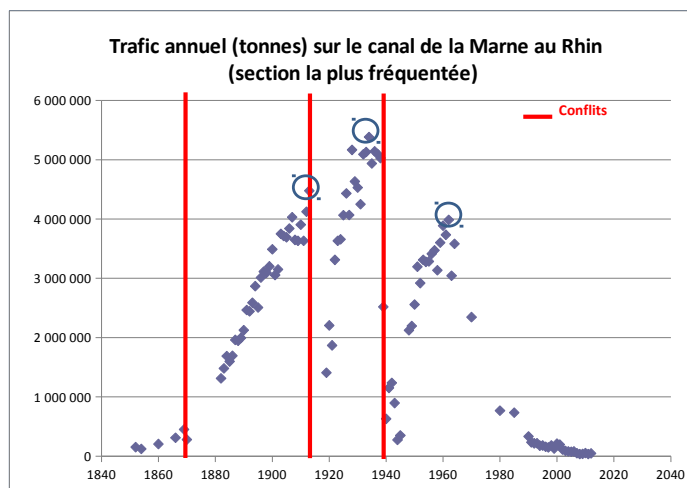
En 1882, l'ensemble du canal de l'Est fut ouvert à la navigation avec, notamment, une branche appelée « embranchement de Nancy » qui permettait de joindre directement depuis Messein, au sud

de Toul, et le canal de la Marne au Rhin à Laneuveville-devant-Nancy, pour relier le secteur industriel de Dombasle en court-circuitant le trajet par la « boucle de la Moselle ». Un autre embranchement reliait Epinal.

L'ensemble des mesures prises autour de 1880 et la vigueur du développement industriel permirent un réel décollage du transport fluvial qui connut, notamment dans l'est de la France, une forte montée en puissance jusqu'à l'aube de la Première Guerre mondiale, comme le montre le graphique pour le canal de la Marne au Rhin.

En 1918, avec le retour de l'Alsace-Moselle dans le giron français, le dynamisme des voies navigables dans l'est s'amplifia. Sous l'impulsion de M. Ninck, directeur du service de la navigation de Nancy de 1925 à 1936, on vit se poursuivre la canalisation de la Moselle de Metz

Tonnage annuel sur le canal de la Marne au Rhin



à Thionville. Le canal des mines de fer de Moselle (CAMIFEMO) fut ouvert en 1932 tandis que, pour répondre à la croissance du trafic et éviter les encombrements, les quatre écluses du canal de la Marne au Rhin, sur le tronçon de Nancy à Dombasle furent doublées. Ce fut une période de très fort essor des industries sidérurgiques et chimiques en Lorraine, qui étaient connectées avec le réseau navigable pour leurs approvisionnements, notamment à nouveau en charbon depuis la Sarre et en calcaire et pour l'exportation dans l'ensemble depuis la Meuse, des directions (fig. 3). Il en résulta une nouvelle croissance du trafic sur le canal de la Marne au Rhin, qui connaîtra son

apogée à l'aube du deuxième conflit mondial.

Mais, de toute la période de 1870 à 1940, même si les réflexions firent florès sur la question (cf. le discours du Président Lübke, en début d'article), jamais les canalisations de la Moselle en aval de Thionville ou celle de la Sarre en aval d'Ensdorf ne furent réalisées, du fait du protectionnisme allemand en faveur de l'industrie sidérurgique de la Ruhr vis-à-vis de la concurrence de l'industrie lorraine, qui aurait été renforcée si ses débouchés vers le nord avaient été facilités.

La défaite de 1940 conduisit à une nouvelle annexion de l'Alsace-Moselle

mais, aussi, au basculement de la position allemande sur la canalisation de la Moselle. Les travaux débutèrent avec la construction du barrage de Coblence mais les bombardements empêchèrent sa poursuite au-delà de 1942. Le chantier ne sera achevé qu'en 1951.

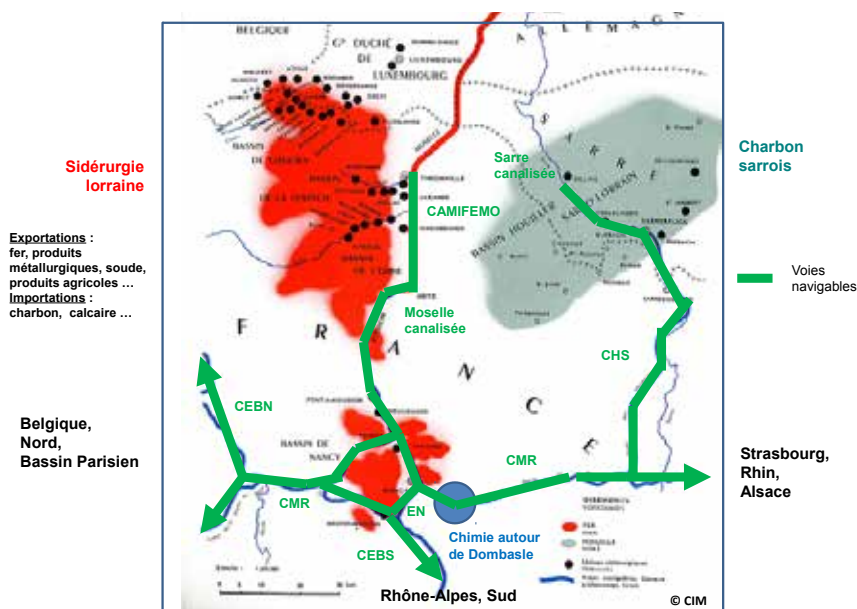
La canalisation au grand gabarit de la Moselle

Après la Deuxième Guerre mondiale, s'ouvrit enfin la période de la canalisation de la Moselle au grand gabarit. L'Europe commençait à se construire, notamment sous l'impulsion, du côté français, de Jean Monnet et de Robert Schuman. Ce fut, en 1951, le traité instaurant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) et, en 1956, la convention de la Moselle.

Ainsi, en 1964, la section de la Moselle de Thionville à Coblence fut ouverte à la navigation au grand gabarit, sous la direction, du côté français, de Robert Vadot, chef du service de la navigation de Nancy de 1948 à 1962, puis de M. Leclerc, qui lui succéda de 1963 à 1970. En 1965, la section de Metz à Thionville fut ouverte, avec l'agrandissement du CAMIFEMO. A ce moment, la Moselle était donc canalisée au petit gabarit de Neuves-Maisons à Toul puis, après un secteur non navigué et doublé par le canal de la Marne au Rhin, de Frouard à Metz et, enfin, au grand gabarit de Metz à Coblence.

L'euphorie des années 1960 vit la navigation monter en flèche sur la

Place du réseau des voies navigables au cœur de l'activité industrielle de la Lorraine entre les deux guerres mondiales



Moselle et repartir fortement sur le canal de la Marne au Rhin, ce qui conduisit à réaliser l'approfondissement à 2,60 m de ce canal et à supprimer deux chaînes d'écluses fortement pénalisantes pour son trafic. Ce fut d'abord à Réchicourt, en 1965, la construction de la plus haute écluse de petit gabarit (16 m de chute) qui en remplaçait 6, puis en 1969, à Arzwiller, la réalisation par le service de la navigation de Strasbourg d'un plan incliné transversal, rachetant 44,50 m de dénivelé et remplaçant 17 écluses.

Nonobstant les premiers soubresauts de la crise, la canalisation de la Moselle de Frouard à Metz fut achevée en 1972. Elle se poursuivit avec M. Moineau, directeur du service de la navigation de Nancy de 1971 à 1975 puis avec M. Dambre, directeur de 1976 à 1979. Ainsi, en 1979, la canalisation de la Moselle à grand gabarit était complète depuis Neuves-Maisons jusqu'à Coblenche avec, en tête, les projets de raccordement au grand gabarit de cette voie au Bassin Parisien, par la liaison Seine-Est, et au bassin du Rhône, par la liaison Saône-Moselle.

Le projet Seine-Est de connexion entre la Moselle et la Marne fut longtemps d'actualité, notamment avec M. Looses, directeur à Nancy de 1994 à 1997, date où le projet fut abandonné. En parallèle, sous sa direction puis sous celle de M. Verdeaux, de 1998 à 2002, l'approfondissement de la Moselle au mouillage de 3,00 m entre Frouard et Apach fut réalisé.

Le projet Saône-Moselle, un temps oublié, fut revitalisé dans les années

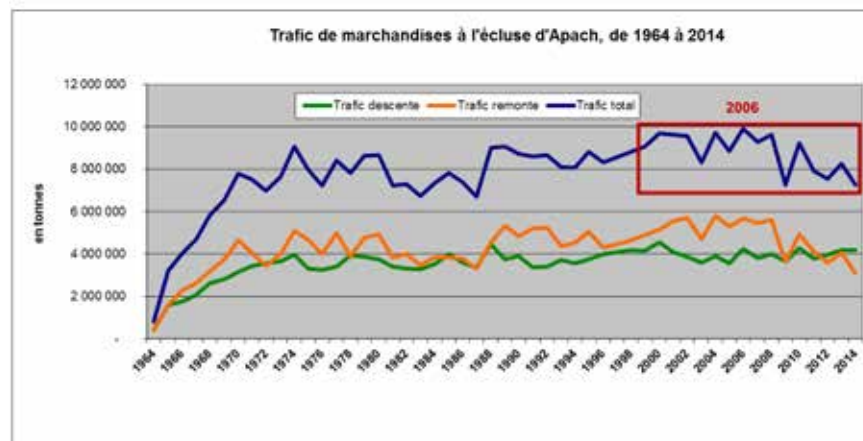
2000, avec M. Cauville (2003-2005) puis M. Moréteau (2006-2010) à la tête du service de la navigation à Nancy. Il a été notamment repris dans le cadre de la loi Grenelle, faisant suite au Grenelle de l'environnement, en demandant d'étendre le champ des investigations aux deux liaisons Saône-Moselle et Saône-Rhin. Ces projets ont été finalement classés, par la commission « Mobilité 21 », dans les infrastructures non prioritaires.

Par ailleurs, l'achèvement de la canalisation au grand gabarit de la Moselle conduisit à la fermeture du canal de la Marne au Rhin entre Toul et Frouard, donnant ainsi naissance au canal de la Marne au Rhin ouest, de Vitry-le-François à Toul, et au canal de la Marne au Rhin est, de Frouard à Strasbourg, tandis que le tracé, de Toul à Neuves-Maisons, reprend celui de la

branche sud du canal de l'Est sur cette portion de rivière.

En 1987, l'Allemagne réalisa la canalisation de la Sarre à grand gabarit, depuis Sarrebrück jusqu'à sa confluence avec la Moselle en amont de Trèves, ce qui constitue, à l'heure actuelle, la dernière étape de l'aménagement du bassin de la Moselle en voies navigables.

Donc, malgré le choc économique des années 1970, les travaux de canalisation se poursuivirent jusqu'à la fin des années 1980. Mais cette crise impacta fortement le transport petit gabarit, comme le traduit le graphique du canal de la Marne au Rhin. En revanche, l'objectif d'un trafic entre 7 et 10 millions de tonnes pour la Moselle à Apach a été atteint dès le début des années 1970 et s'est maintenu tant bien que mal depuis, malgré la crise depuis 2008.



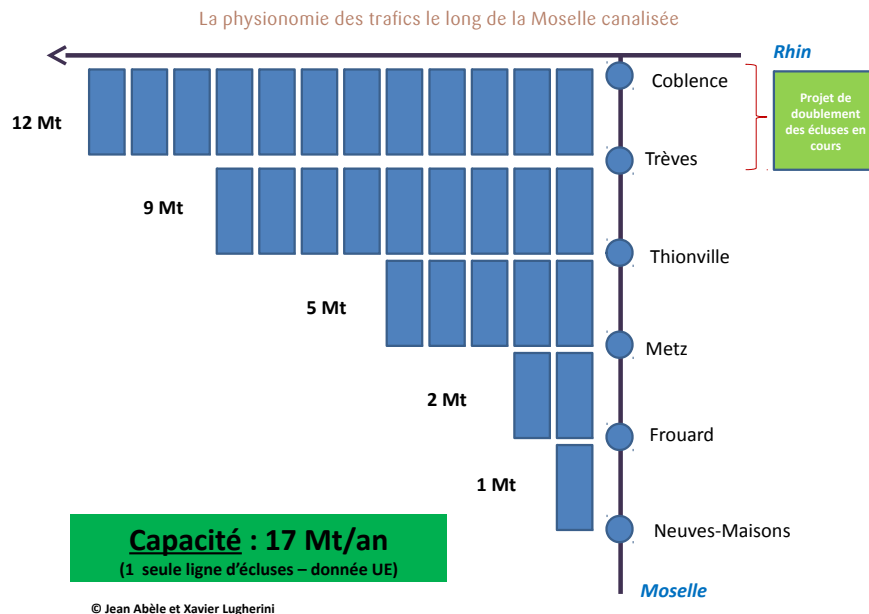
© Jean Abèle et Xavier Lugerini

Toutefois, la physionomie du trafic sur la Moselle, avec sa configuration en « cul-de-sac », apparaît comme fortement décroissante tout au long de son cours. De plus, compte-tenu de leur composition, les trafics ressortent, à la remonte, comme fortement dépendants des combustibles solides, dont l'extinction est programmée avec la fermeture des usines thermiques d'électricité, et de la bonne santé de la sidérurgie, afin de pouvoir tirer, à la descente, tous les profits de leur solidité avec l'exportation de produits agricoles.

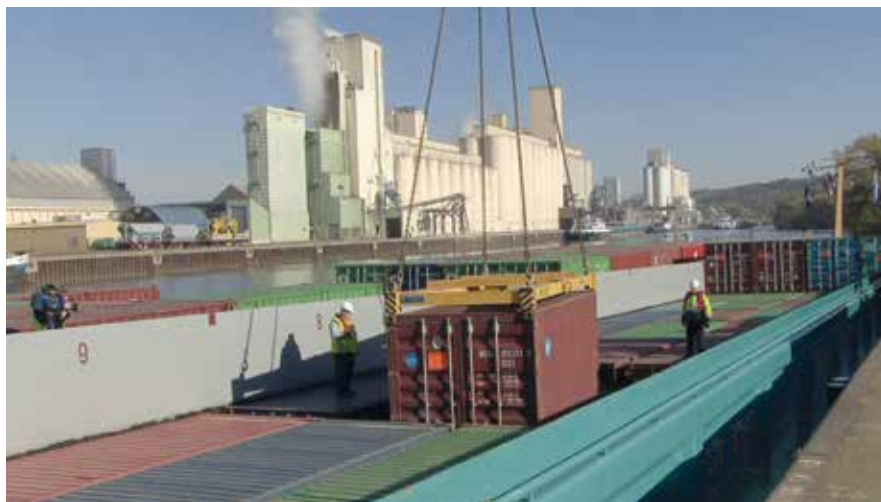
La question posée par les perspectives de trafic est alors pleine et entière.

Avant les projets de liaisons interbassins, c'est donc la question de l'ouverture d'une ligne régulière et robuste de conteneurs sur la Moselle qui trouve toute sa pertinence dans l'immédiat. Le projet de plate-forme multimodale, localisée à la fois à Thionville, Metz et Nancy-Frouard, a été impulsé sous la direction de M. Moréteau. Il s'est poursuivi depuis 2011 sous celle de M^{me} de La Personne, puis de M. Dieudonné depuis septembre 2015, après l'intérim assuré par M. Mazoyer, pour conforter les trafics montants et contribuer, aussi, au désengorgement d'un axe routier Mosellan saturé. Ainsi, depuis mars 2014, une ligne régulière de conteneurs depuis Metz à destination des ports de la Mer du Nord s'est mise à fonctionner.

Enfin, pour la partie aval de la Moselle qui connaît des trafics annuels importants



Conteneurs du port de Metz 31 octobre 2012



(ayant atteint entre 10 et 14 millions de tonnes) et une concurrence pour le passage aux écluses, entre bateaux de fret et bateaux à passagers, le projet de doublement des écluses (fig. 8) avance, les Allemands projetant un achèvement en 2036.

Les projets inaboutis de voies navigables

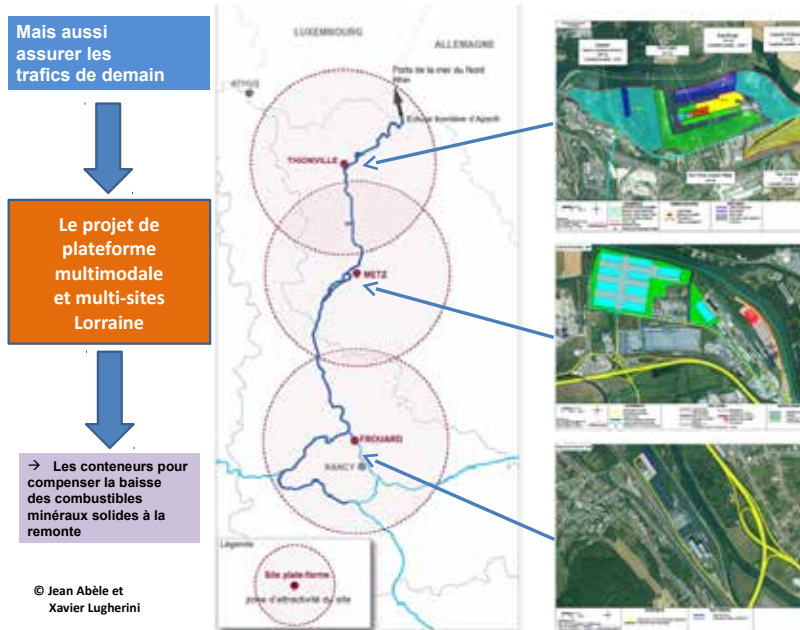
Si le bassin de la Moselle apparaît donc, aujourd'hui, comme étant fortement équipé en voies navigables, il reste que nombre de projets supplémentaires, élaborés au fil du temps n'ont toutefois pas vu le jour.

Sous le Premier Empire, il y eut le projet inachevé de canal des Salines de l'est, devant relier Dieuze à la Sarre, qui eût été, alors, la première voie d'eau artificielle ouverte en Lorraine.

Vers 1830, le projet de liaison entre la Meuse et la Moselle, à travers le Luxembourg, capota à cause de la révolution au royaume des Pays-Bas, conduisant à l'avènement de la Belgique.

Vers 1860, encore sous l'impulsion d'Henri Frécot, les projets fleurissaient. Cela concernait la liaison entre la Moselle et la Sarre, réalisée par la Seille et les Niefs. Il y avait aussi la connexion entre la Meuse et la Moselle, par la Chiers et l'Orne. La défaite de 1870 mit fin à ces projets. Seule une idée de canal depuis Longwy et Briey jusqu'à la Meuse par la Chiers survécut, mais sans suite. Les deux projets d'Henri Frécot

Le projet de plate-forme multimodale Thionville - Metz - Nancy-Frouard



Le projet allemand de doublement des écluses de la Moselle



© Charlotte Kurz

furent repris, à partir de 1919, dans le cadre d'une vaste réflexion pour une liaison de l'Escaut à la Sarre. Les études furent conduites sous la direction de M. Hégly pour la liaison entre la Meuse et la Moselle et de M. Imbeaux, pour celle de la Moselle à la Sarre, mais toujours sans succès.

Vers 1880, l'idée d'un canal reliant Dombasle sur le canal de la Marne au Rhin à Saint-Dié germa. Cette ambition fut ensuite ramenée à une seule liaison à petit puis grand gabarit par la Meurthe, entre Dombasle et le port de Nancy-Frouard, embranché sur la Moselle, qui fut étudiée jusque dans les années 1970. Repris à la suite des grandes crues de 1982-1983, avec les directeurs du service de la navigation de Nancy, messieurs de Bouärd (1980-1985), Haro (1986-1988) et enfin Chaussat (1989-1993), cet aménagement fut revu.

Au final, c'est uniquement un recalibrage du lit de la Meurthe dans la traversée de Nancy pour lutter contre les inondations qui a été réalisé, autour de 1990, mais en réservant la possibilité d'inscrire, un jour, un chenal navigable dans les emprises ainsi dégagées et une écluse dans le nouveau barrage de Nancy.

Par ailleurs, en complément de la canalisation de la Moselle et de la Sarre, les Allemands étudièrent le projet de rejoindre Frankenthal sur le Rhin à Sarrebrück sur la Sarre, par le canal à grand gabarit Sarre-Palatinat-Rhin mais l'abandonnèrent dans les années 1960.

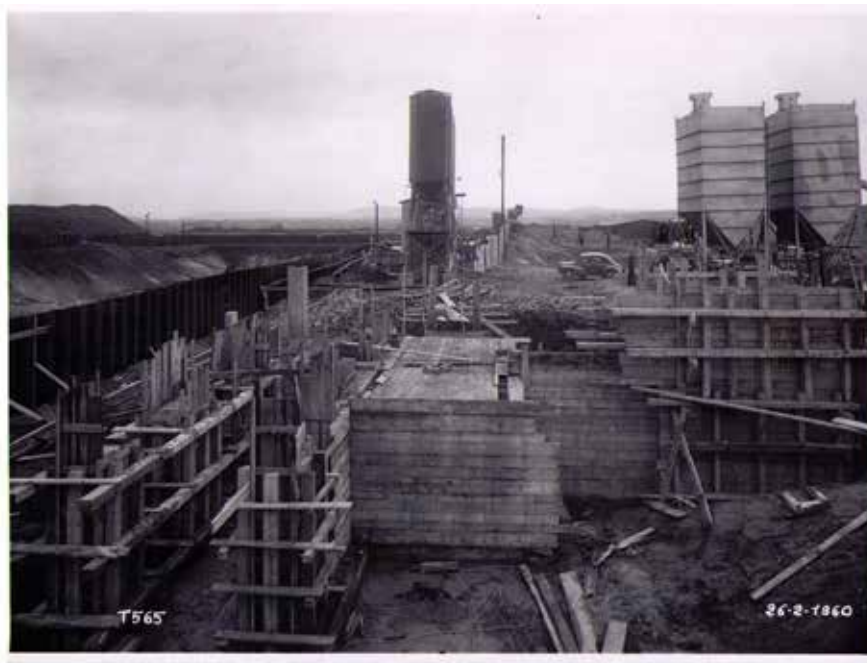
Conclusion

On ne peut conclure une telle histoire sans rendre un hommage appuyé, même sans pouvoir tous les nommer, à tous ceux qui, à tous les niveaux de poste, l'ont écrite et sans saluer tous ceux qui font, aujourd'hui, vivre ces infrastructures.

On ne peut aussi, en mesurant tout le chemin accompli et au regard des

potentiels encore inexploités que trouver, dans l'ensemble des projets en cours, la preuve de la vitalité et de la pertinence de la voie d'eau, à l'échelle de l'économie du bassin de la Moselle. Enfin, nous adressons nos plus sincères remerciements à tous ceux qui nous ont apporté leur concours dans ces recherches et nous refermons, forcément à titre provisoire, la relation de cette belle histoire sans fin. ★

Construction de l'écluse Koenigsmacker en 1960



Jacques Bouolloche, ancien directeur des Routes : un tragique destin familial !

Par **Christian Després**

Qui se souvient des Bouolloche ? Seuls ceux qui traversent la cour dite « des monuments », au 244, boulevard Saint-Germain, siège historique des directions du ministère des Transports et des Travaux publics depuis le XIX^e siècle, peuvent encore lire ce nom sur une stèle dédiée aux victimes du dernier conflit mondial.

Il m'est arrivé plusieurs fois, par le passé, de stationner devant les différents monuments commémoratifs de l'endroit. Mais, sans les clefs de lecture apportées par l'histoire, la stèle était pour moi comme la pierre de Rosette avant Champollion !

Alors que l'année 2014 a été consacrée à de nombreuses commémorations relatives aux deux grands conflits mondiaux du XX^e siècle, il m'est apparu important de revenir sur la biographie si particulière, et si tragique, d'une famille qui fut à la fois dévouée à l'histoire nationale et liée à l'histoire du ministère des travaux publics.



Jacques Bouolloche (1888-1945)
Conseiller d'État, inspecteur général des
Ponts et Chaussées, directeur des routes
de 1937 à 1945

Christian Després est ingénieur des Ponts et Chaussées. De 2009 à 2012, il a été chargé de l'opération de délocalisation du SETRA¹⁶ à Sourdon. A cette occasion, il a engagé un travail mémoriel sur les origines de ce service de référence en matière de construction autoroutière, ce qui l'a conduit notamment à revisiter le fonctionnement de l'administration des Ponts et Chaussées pendant l'occupation. La synthèse de ce travail est rassemblée dans un ouvrage *Le SETRA et l'histoire tourmentée des autoroutes*, Les Presses des Ponts, 2014.

L'entre-deux-guerres, une période de renaissance de la route

Alors que le chemin de fer avait dominé le cours du XIX^e siècle, l'entre-deux-guerres peut être considéré comme une période de renaissance de la route. Son importance stratégique, révélée au cours de la Grande Guerre s'était muée, une fois la paix retrouvée, en un vecteur de développement économique efficace.

Grâce aux progrès de l'industrie automobile, le nombre de véhicules en circulation continuait de s'accroître en suivant une progression géométrique, et cela depuis le début du siècle, pour finir par représenter des chiffres

impressionnants pour l'époque. On était ainsi passé de 2 500 automobiles en 1899 à 25 000 en 1905, 250 000 en 1920 et 2 500 000 à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

L'indispensable mise à niveau des infrastructures ne pouvait suivre un tel rythme d'augmentation de la circulation automobile. Les réseaux départementaux et vicinaux, à la charge de collectivités locales laissées exsangues par les destructions et les besoins de toute nature hérités de la Première Guerre mondiale, étaient très mal entretenus et inadaptés à la densification du trafic. L'État décida donc, par la loi du 16 avril 1930, le classement de 40 000 km de ces voies dans le réseau national, ce qui eut pour effet d'en doubler le linéaire.

La cour des monuments, au 244 bd Saint-Germain. A droite, gros plan sur la stèle dédiée aux victimes de 1939-1945, avec « Bouloche directeur des Routes » en première citation.



Stèle dédiée aux victimes de 1939-1945 qui mentionne le nom de Bouloche Jacques





Jacques Bouulloche, directeur des routes, au cours d'une inspection de travaux routiers en 1937

Un tel processus a de quoi surprendre aujourd'hui, alors que, depuis plusieurs décennies, les politiques routières se sont orientées dans un sens radicalement inverse : 53 000 km ont ainsi été déclassés en 1972 puis 18 000 km en 2004. Entre-temps, le réseau routier s'est enrichi d'un peu plus de 11 000 km de voies nouvelles, les autoroutes.

Il est intéressant de noter que, pendant les années 1920, le ministère des travaux publics ne connaissait que trois directions techniques : la direction des voies navigables et des ports maritimes, la direction des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique et la direction des chemins de fer. Longtemps, la voirie routière se contenta d'un service doté

de seulement deux bureaux. Il fallut attendre la fin des années 1930 pour voir apparaître une direction des routes dans l'organigramme du ministère, avec à sa tête Jacques Bouulloche.

A cette époque, l'Allemagne avait déjà engagé son ambitieux programme autoroutier.

Des routes et de l'avant-guerre

C'est en m'intéressant à l'histoire du réseau autoroutier français que j'ai fait la connaissance, intellectuellement parlant, de Jacques Bouulloche. En matière routière, notre pays, on le sait, avait pris des options radicalement différentes de celles

de son voisin allemand dans les années 1930. Tous deux avaient en commun de traverser une grave crise économique.

L'Allemagne, en élisant Hitler comme chancelier en 1933, se donna une orientation - à tout le moins - autoritaire. La lutte contre le chômage¹ prit la forme de grands travaux, avec la mise en œuvre spectaculaire d'un plan de construction de 4 000 km d'autoroutes employant environ 500 000 travailleurs.

Confrontée au même problème de chômage, mais dans une moindre mesure, la France, après le timide essai du plan de relance d'Adrien Marquet², ministre du Travail dans le gouvernement de Gaston Doumergue en 1934 se laissa tenter par la politique sociale du Front Populaire qui diminua le temps de travail en 1936.

Le plan Marquet était financé par les fonds de capitalisation des assurances sociales créées en 1928. Les chantiers avaient été sélectionnés par une commission présidée par Raoul Dautry³, qui avait déjà lancé un plan de modernisation des chemins de fer

¹ Concernant plus de 6 millions de personnes, le chômage aurait atteint un taux extrême en 1933 dépassant 44 %.

² A. Marquet a été député et maire socialiste de Bordeaux, puis ministre du Travail du gouvernement Gaston Doumergue après avoir été exclu de la SFIO, après la publication du manifeste des « néo-socialistes ». Il fonde le Parti socialiste de France (PSDF) duquel il est également exclu par Marcel Déat. Il sera ministre d'État, puis ministre de l'Intérieur dans les gouvernements Pétain et Laval.

³ Raoul Dautry (1880-1951), polytechnicien, fut ministre de l'Armement avant guerre dans les gouvernements Daladier et Reynaud, puis ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme à la Libération. De 1928 à 1937 il était directeur général de l'administration des chemins de fer et fut à ce titre un des fondateurs de la SNCF en 1938.

de l'État depuis 1928. Le plan concernait donc essentiellement les grands réseaux ferroviaires (électrification, signalisation automatique, aménagements de voies)

La construction autoroutière n'était pas encore à l'ordre du jour en France, dans un pays pourtant si fier de ses routes nationales depuis la monarchie.

De part et d'autre du Rhin, la question était perçue de manière radicalement différente sous son angle stratégique. D'un côté, le pouvoir national socialiste construisait de larges chaussées en béton, bien adaptées au rapide déplacement des armées et de leurs lourds véhicules blindés. De l'autre, la France pensait se prémunir contre cette menace, fondée sur la mobilité, en se préparant à une nouvelle guerre de position, mais avec des tranchées « cinq étoiles » cette fois. Elle construisait la ligne Maginot.

Mais si la guerre hantait les esprits, les relations civiles binationales demeuraient actives. Ainsi se tint en septembre 1934, à Munich et à Berlin, le VII^e Congrès international de la route qui permit à la délégation française de prendre conscience de l'avance technique gagnée par les ingénieurs allemands et de la militarisation de leur organisation.⁴

Le directeur des routes allemand n'était alors autre que Fritz Todt, un brillant ingénieur, qui a donné son nom à l'organisation chargée des infrastructures du Reich. Sa mort prématurée dans un accident d'avion, en 1942, jettera le doute sur la réalité de ses relations avec le Führer⁵.

La construction autoroutière comme remède au chômage fut un important thème de propagande pour les nazis.



Sur le plan technique, ces voies nouvelles appelées « routes d'Adolf Hitler » furent un chantier majeur de l'organisation Todt.

⁴ Voir le très intéressant rapport que rédigea l'ingénieur des Ponts et Chaussées Briancourt à son retour du Congrès (Archives Nationales)

⁵ Certains historiens attribuent au fait que Todt ait fait partie des sceptiques sur l'issue de la guerre, sa disparition « accidentelle ».

Des autoroutes et de l'occupation

Jacques Bouloche était de la même génération que Todt. Né trois ans plus tôt, en 1888, il avait été reçu à l'école Polytechnique en 1907. A sa sortie de l'École nationale des Ponts et Chaussées en 1913, il avait été affecté en Service ordinaire à Bourges puis mobilisé en août 1914. Quatre citations et la Légion d'honneur témoignent d'une attitude exemplaire aux armées.

Les deux hommes accédèrent aux mêmes responsabilités aux mêmes époques, de part et d'autre du Rhin. Jacques Bouloche avait ainsi été nommé chef du service central de la voirie routière en 1932 avant d'accéder en 1937 à la haute responsabilité de directeur des routes. Ces deux ingénieurs s'étaient vraisemblablement rencontrés dans le cadre d'échanges professionnels mais aucun témoignage ne l'atteste.

Ce qui est vraisemblable, c'est que l'un et l'autre, qui étaient à la fois des hauts responsables et des experts dans le domaine des transports terrestres, avaient des conceptions comparables en matière de modernisation des techniques routières. En particulier, ils devaient partager la même vision du développement autoroutier, ce qui en France, plaçait Jacques Bouloche en position de précurseur.

Le déclenchement des hostilités, en septembre 1939, confina chacun dans son camp... Puis, l'effondrement

militaire de la France en mai-juin 1940 et la période de quatre ans d'occupation partielle puis totale du territoire métropolitain remit en avant les activités civiles.

Jacques Bouloche était installé avec ses services à Paris, au 244, boulevard Saint-Germain. Son ministre de tutelle, Jean Berthelot, secrétaire d'État aux Transports et aux Communications, était à Vichy où le directeur des routes était parfois amené à se rendre en mission. Le climat délétère qu'il percevait dans la capitale provisoire de l'État français le perturbait⁶ profondément.



Son autre tutelle était moins lointaine, peut être moins perfide, mais avait le cynisme des autorités d'occupation nazies. Elle était incarnée par le docteur-ingénieur Kirsten, « Landstrassenbevollmächtigte⁷ in Frankreich ». De cette tutelle, il recevait des messages comminatoires ; il n'avait pas d'autre choix que de les endosser et de les diffuser au sein de ses services (cf. note du 2 mars 1942).

La position de Jacques Bouloche était on ne peut plus inconfortable. D'abord, il était un patriote qui digérait mal

Dans cet exemple d'une note de l'autorité d'occupation au directeur des routes, en mars 1942, Jacques Bouloche est instamment prié de convaincre ses ingénieurs en chef que les intérêts économiques allemands priment sur les mesures de sauvegarde du réseau routier à la sortie de l'hiver (Document Archives Nationales).

⁶ Témoignage de sa fille Christiane Audibert

⁷ Fondé de pouvoir pour les questions routières en France, il était installé 43-45 avenue Kléber à Paris

« l'étrange défaite »⁸. Il ne se concevait pas en courroie de transmission de l'autorité d'occupation.

Ensuite, il était un ingénieur qui brûlait de voir son pays construire les infrastructures qui faisaient défaut à sa modernisation. On objectera que la guerre n'est pas la situation la plus propice pour la construction d'infrastructures civiles ! L'examen des archives montre que, durant cette période, les ingénieurs redoublaient de créativité – comme pour conjurer l'inaction et la tristesse de la situation – en élaborant de multiples projets qui seraient prêts à être mis en œuvre dès la paix revenue.

C'est dans ce contexte que Jacques Bouloche suggéra à Jean Berthelot, par une note du 19 août 1941, la création d'un service spécialisé dans les études autoroutières. Cet acte constitue probablement la genèse, au plan administratif, de l'histoire autoroutière française. Ainsi prit naissance le Service spécial des études de l'autoroute du nord de la France (SEANF). La démarche de Jacques Bouloche était toute en subtilité. D'une part, elle donnait du grain à moudre à ses ingénieurs. D'autre part le choix de l'itinéraire convenait à la fois aux intérêts économiques français et aux phantasmes stratégiques allemands.

Le projet d'autoroute comportait en effet un tronçon commun jusqu'à Saint-Quentin, puis deux branches, la première orientée vers le bassin industriel et minier du Nord-Pas-de-Calais, la seconde à destination

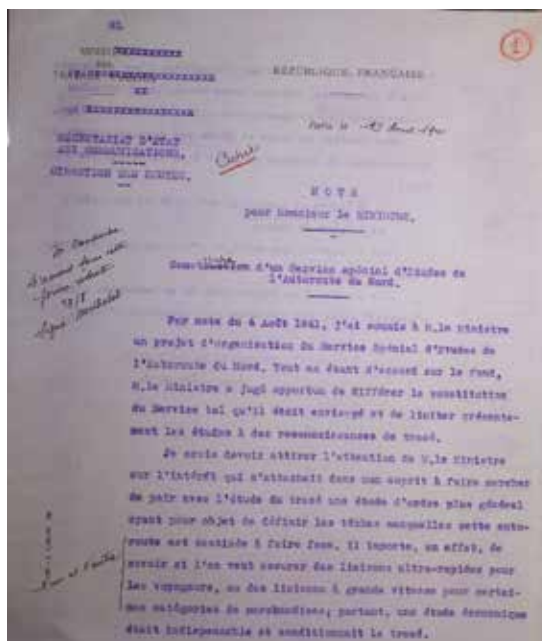
de « Liège et des pays du nord de l'Europe ». L'interconnexion avec le réseau allemand pouvait ainsi apparaître en ligne de mire pour l'administration allemande, renforçant l'agrégation au Reich de la France occupée. Il n'est pas exclu que le projet ait aussi séduit Todt, lui-même co-fondateur des autoroutes allemandes, qui pouvait y trouver intérêt pour ses projets en France.

Jacques Bouloche faisait fi de toutes ces spéculations, dussent-elles alimenter l'ardeur de certains collabos ! Pour lui, comme pour beaucoup d'esprits rationnels – et pas seulement du côté

allié⁹ – l'issue de la guerre ne faisait plus de doute depuis juin 1941 après qu'Hitler avait commis l'erreur fatale de lancer l'opération Barberousse contre l'URSS.

De la Résistance

A l'instar de ce qui précède, en tant que haut-fonctionnaire, Jacques Bouloche s'impliquait avant tout dans la Résistance par ses actes d'administration, protégeant au mieux ses subordonnés de la tutelle allemande et prenant des orientations conformes aux intérêts d'une France dont il avait foi en la libération prochaine.



Note du directeur des routes, Jacques Bouloche, au secrétaire d'État aux Communications, Berthelot, datée du 19 août 1941, par laquelle le directeur propose la création du premier service autoroutier spécialisé français.

⁸ Référence à l'ouvrage de Marc Bloch 'L'Étrange Défaite, livre posthume qui a été écrit en 1940. L'itinéraire de cet historien est en bien des points comparable à celui de Jacques Bouloche.

⁹ Cf note 4

Au plan privé, tout porte à penser qu'avec son épouse Héléne, ils ont su faire preuve du même courage que ceux qui ne se résignaient pas à la défaite. Pour des « pères (et mères) tranquilles »¹⁰ qui avaient pris l'exacte mesure de la situation, la confrontation avec la collaboration parisienne devait être une souffrance quotidienne en même temps qu'un délicat exercice mental. La haute administration où exerçait Jacques Bouloche, de même que le milieu bourgeois qui était le cadre de sa vie familiale quotidienne n'étaient pas constitués uniquement de personnages scrupuleux. L'opportunisme carriériste ou les attitudes intéressées à courte vue trouvaient dans cette triste période un terrain des plus favorables¹¹.

Les quatre enfants Bouloche, Robert, André, Jacqueline et Christiane étaient de jeunes adultes¹². Leur sensibilité à la situation dans laquelle la France était plongée se voyait exacerbée par une culture familiale particulière. A la Révolution, un de leurs ancêtres avait quitté la Normandie pour s'installer à Paris comme avocat. Cet itinéraire ressemblait à celui d'un Robespierre, « l'incorruptible ». Si l'analogie biographique a ses limites, elle éclaire cependant le profond sentiment de justice et de liberté qui allait imprégner les générations à suivre. Ce fut le cas au moment de l'affaire Dreyfus. Le père de Jacques Bouloche, alors membre de la cour de Cassation, ne manqua pas de souligner les incohérences du jugement qui avait promptement expédié le capitaine d'origine juive à l'île du Diable.

On n'est donc pas surpris de voir cette famille s'engager dans la Résistance,

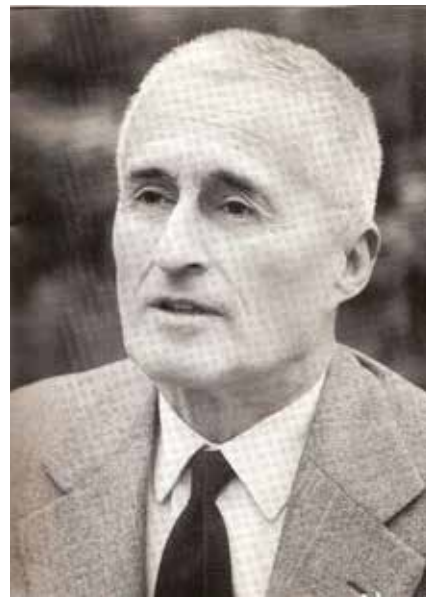
chacun à sa façon, en fonction de son âge et de ses capacités propres. Robert était en province. André combattit comme officier jusqu'à l'armistice. En 1942, un bref passage à Londres le détermina à s'engager aux côtés du général de Gaulle. Il accéda alors aux périlleuses fonctions de délégué militaire pour Paris. Ses deux sœurs s'employèrent de leur mieux à l'assister et à se compromettre elles aussi face aux forces d'occupation allemandes.

Le 12 janvier 1944, André Bouloche fut arrêté, sur dénonciation. Promis à la mort à Auschwitz, il fut finalement transféré au camp de Flossenbourg, à la frontière tchèque, où il parvint à survivre en dépit des lourdes blessures subies lors de son arrestation. Sa sœur Christiane, qui était impliquée à ses côtés, était recherchée à son tour. L'autre sœur, Jacqueline, était au maquis, dans la Nièvre.

Au plan stratégique, la situation avait considérablement évolué. Les Alliés avaient posé le pied en Normandie et s'approchaient de Paris. Les Allemands devenaient nerveux, leurs méthodes de plus en plus expéditives.

Dans la nuit du 5 au 6 août 1944, ils décidèrent de ne laisser aucune chance à Christiane et firent irruption au domicile familial, avenue d'Eylau. Le hasard avait voulu qu'elle fut absente ce jour-là, et qu'à contrario, son frère aîné Robert vînt rendre visite à ses parents. Furieux et impitoyables, les membres de la Gestapo se déchaînèrent sur les trois membres de la famille présents qu'ils embarquèrent sans ménagement.

La suite a été terrible. Héléne Bouloche fut torturée, sans qu'on parvienne à lui arracher un renseignement. Puis tous trois furent internés à la prison de Fresnes et partirent en déportation le 15 août par l'avant-dernier train que les Allemands avaient eu le temps de former¹³. Les mouvements sociaux, prélude à la Libération de Paris, venaient en effet de commencer. Mais les



André Bouloche (1915-1978). Ingénieur des Ponts et Chaussées, Compagnon de la Libération, ministre de l'Éducation en 1959, fils de Jacques Bouloche

¹⁰ Allusion au film culte de René Clément, sorti en 1946 mettant en scène un père de famille dont la soumission apparente lui permit de résister d'autant plus efficacement.

¹¹ Jean Berthelot, le secrétaire d'État dont il dépendait fut condamné en juillet 1946 par la Haute Cour à deux ans de détention et à l'indignité nationale.

¹² En 1940, l'aîné Robert à 27 ans, et la cadette, Christiane, en a 17.

¹³ Le dernier train de déportés pour les camps de la mort quitta la France le 17 août 1944

Bouloche ne devaient voir ni le général de Gaulle ni la 2^e DB de Leclerc parader sur les Champs Élysées. Ils ne reverront plus ni famille, ni amis, ni collègues...

Hélène mourut à Ravensbrück le 25 octobre 1944, Robert au camp d'Ellrich - une annexe de Dora-Buchenwald - le 20 janvier 1945, Jacques à Buchenwald, le 19 février 1945.

Seul André survécut, libéré par la 3^{ème} armée américaine le 23 avril 1945. Peu de temps après son retour à Paris, le général de Gaulle le fit Compagnon de la Libération. Puis, de retour au pouvoir en 1958, le général, marqué par l'indépendance d'esprit qu'André Bouloche n'avait pas cessé d'affirmer et par son sens de l'État, le sollicita pour s'engager à ses côtés dans la Cinquième République naissante.

En janvier 1959 André Bouloche devint ainsi ministre de l'Éducation nationale dans le gouvernement de Michel Debré. Mais il démissionna en décembre 1959 suite à un désaccord sur la question de l'enseignement privé.

Membre de la SFIO, il devint ensuite maire de Montbéliard puis député du Doubs. Le destin, qui l'avait déjà durement éprouvé, le convoqua une dernière fois le 16 mars 1978 : il se tua dans un accident d'avion au cours d'une campagne électorale.

Epilogue

L'histoire de la famille Bouloche mérite une place éminente dans l'histoire de

France. Le sacrifice de ses membres qui ne sont pas revenus des camps, mais aussi, celui de ceux qui ont dû surmonter l'atroce réalité¹⁴, continuer à vivre et à témoigner, est comparable à ceux d'autres hommes dont l'héroïsme est largement reconnu et qui, ensemble, ont inspiré les paroles du *Chant des partisans*.

Je pense typiquement à Jean Moulin, dont le transfert au Panthéon, en 1964, s'est posé comme une évidence.

A *contrario*, je me suis interrogé sur la discrétion dont la célébration de la mémoire de la famille Bouloche a jusqu'alors fait l'objet.

Certes, dès le mois de novembre 1945, André Rumpler, alors président de l'association des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des mines (PCM), consacra le premier article de la revue de l'association qui venait de reparaître à un hommage à Jacques Bouloche¹⁵. André Rumpler venait de succéder à Jacques Bouloche, dont il avait été l'adjoint, à la direction des routes. Il s'était lui-même distingué par une attitude courageuse pendant l'occupation.

De même, le 4 mai 1947, le ministre des travaux publics, Jules Moch, prononçait un vibrant discours à la mémoire de Jacques Bouloche, dont Malraux a très bien pu s'inspirer. C'était à l'occasion de l'inauguration du pont de Bezons qui fut baptisé ce jour-là du nom de l'ancien directeur des routes¹⁶. Jules Moch dont la famille avait été cruellement touchée par la guerre, savait de quoi il parlait.

Mais depuis, un trop long silence a fait le lit de l'oubli.

Après un nouvel article paru en juin 2014 dans la revue PCM 17, soit 69 ans après celui de Rumpler, *Pour Mémoire* est aujourd'hui bien dans son rôle en contribuant à son tour à raviver cette flamme ! ¹⁷★



André Rumpler (1894-1976) succéda à Jacques Bouloche à la Direction des routes en 1944 et occupa ce poste jusqu'en 1960.

¹³ Comment ne pas penser aux deux « survivantes » de la famille Bouloche, Jacqueline (†1993) et Christiane !

¹⁴ Le dernier train de déportés pour les camps de la mort quitta la France le 17 août 1944

¹⁵ In « Le livre d'or de l'école polytechnique », la citation du discours de Jules Moch est complétée par le récit précis de l'histoire de Jacques Bouloche et de sa famille, rédigé par Étienne Audibert, qui fut son camarade à l'école Polytechnique (1907).

¹⁶ Qui fut ; de 1968 à 2008 le service d'études techniques des routes et des autoroutes.

¹⁷ La revue est devenue entre temps celle des ingénieurs des Ponts, des Eaux et Forêts et des diplômés de l'École nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

Au service des phares

Entretien avec **Vincent Guigueno**

Réalisé par **Stève Bernardin**

Peut-être aurait-il pu devenir gardien de phare, dans une autre vie. Vincent Guigueno, membre du conseil scientifique du Comité d'histoire, est aujourd'hui conservateur du patrimoine, au musée national de la Marine. En entretien, il nous fait part d'une trajectoire professionnelle inattendue, entre passion de la mer, goût de l'archive, et curiosité pour autrui. Le lecteur peut ainsi découvrir comment un jeune polytechnicien a trouvé sa place, au fil des années, des rencontres et des lectures, au service des phares, et plus généralement de la mer.

Stève Bernardin

Avant d'entrer dans le cœur de vos travaux, je me demande si nous pourrions évoquer brièvement votre trajectoire ?

Vincent Guigueno

Vous voulez que je vous raconte comment j'en suis venu à l'histoire, alors que mon parcours ne m'y prédestinait pas vraiment ? Je pourrais vous parler un peu de mes parents, pour jouer à un jeu de sociologie... Pour être bref, je dirais juste que ma mère était enseignante, et mon père,

issu du monde agricole, a fait une thèse d'économie au CNAM [le Conservatoire national des arts et métiers]. J'étais donc plutôt poussé à faire des études, même si cela n'explique pas tout, et surtout pas mon goût pour l'histoire.

Mon goût de l'histoire s'est construit au travers du cinéma. Je me souviens notamment d'être resté abasourdi par *Le Jour le plus long*, que j'ai vu pour la première fois en 1976. Je me souviens aussi de la diffusion à la télévision du documentaire *Le*



Vincent Guigueno dans la lanterne du phare du Grand Jardin (Saint-Malò) en 2015

Chagrin et la Pitié, en 1981. J'avais treize ans. Il y a aussi eu *Shoah*, de Lanzmann, qui passait à la télé le soir des résultats du bac. Ces films sont vraiment des souvenirs marquants. Je suis né dans une région de Bretagne (le centre Morbihan) très marquée par la Résistance, et notamment par les parachutistes de la France Libre sur Saint-Marcel. Cela aide sans doute aussi à développer un goût pour l'histoire, et singulièrement pour la Seconde Guerre mondiale, à une période où le « devoir de mémoire » n'existait pas.

La relation à l'histoire (du moins « ma » relation à l'histoire) se construit d'abord par le goût du récit. Ce qui me plaît, c'est avant tout de raconter des histoires. Comme l'écrit Marc Bloch : « L'histoire n'est pas la science du passé, mais la science des hommes dans le temps ». D'où l'importance d'avoir de bons professeurs à l'école, qui parviennent à susciter votre curiosité pour une chose qui évolue en permanence.

Par une forme de déterminisme scolaire propre à la France, j'étudie non pas l'histoire ou les lettres, mais les mathématiques, puisque je ne suis pas mauvais dans cette matière. Cela me permet d'entrer à l'École polytechnique en 1988. Sur place, je découvre un élève de Marc Ferro qui enseigne l'histoire : Christian Delage. Je me prends aussi de curiosité pour les archives de l'X La responsable de la bibliothèque, Francine Masson, me permet alors de consulter « le carton des élèves bis de l'École ». Il s'agissait des archives liées au statut des élèves juifs durant la guerre. J'avais com-

mencé à lire Paxton sur la « technocratie » de Vichy, et je m'interrogeais sur le cas des élèves de l'X pendant la guerre. Le bicentenaire de l'École approchait à ce même moment. Il m'a permis de rencontrer Amy Dahan, Dominique Pestre et Antoine Picon, qui préparaient alors le bicentenaire, en 1993.

A la sortie de l'X, je rejoins l'École des Ponts. Antoine Picon y enseigne l'histoire de l'ingénierie et des techniques. Je vais suivre son enseignement. Dans le cadre du bicentenaire, je lui propose de travailler sur l'École polytechnique durant la Deuxième Guerre mondiale. Je présenterai le résultat de mes recherches lors du colloque de 1993 sur la formation polytechnicienne. Je publierai également un article dans la revue *Vingtième Siècle*, sur le sort des élèves juifs à l'X.

De l'ingénierie à l'histoire, l'évolution n'est peut-être pas évidente, même si vous étudiez finalement l'histoire des ingénieurs... Avez-vous le sentiment d'être seul à faire ce choix, dans votre promotion de l'École polytechnique ou de l'École des Ponts, ou bien d'autres étudiants font-ils des choix similaires ? Cela m'intéresse pour comprendre à quel point votre trajectoire est singulière, ou bien représentative des élèves de l'époque ?

Aux Ponts comme à l'X, j'étais plutôt seul à faire ces choix. Je nuancerais quand même en disant qu'en fait, ce ne sont pas vraiment des choix, mais plutôt des fléchissements successifs. Je me suis pris au jeu en quelque sorte, en assistant aux cours d'histoire, puis en partici-

pant au montage du colloque sur le bicentenaire, et en produisant un film avec Christian Delage, « La petite patrie ». J'ai donc appris le métier d'historien de façon empirique, au fil des opportunités.

Plus précisément, j'ai appris deux choses. La première est le travail sur archives. J'ai d'ailleurs pris ma carte (la numéro 32099) aux Archives nationales pour découvrir les séries relatives à la Deuxième Guerre mondiale. La deuxième chose à retenir est l'importance de l'écriture, que j'ai longuement travaillée avec Christian Delage.

Au final, je dirais que je suis devenu historien par mimétisme. J'ai rencontré des historiens et j'ai eu envie de faire ce métier. Pierre Veltz, le directeur du LATTs, a été très important lui aussi. Il m'a pris sous son aile pour mon DEA [Diplôme d'études approfondies], durant ma dernière année aux Ponts. Avec lui, j'ai travaillé sur les missions de productivité aux États-Unis pendant le plan Marshall, un thème que je ne connaissais pas, mais qui semblait lui tenir à cœur. C'était intéressant, même si je n'ai finalement pas publié mon travail, à l'exception d'un article sur Jacques Tati et la productivité.

Si je résume, vous avez donc travaillé sur les élèves de l'École polytechnique durant la guerre, ainsi que sur les missions de productivité des ingénieurs des Ponts aux États-Unis, durant l'immédiat après-guerre je suppose. Cela m'amène à une question simple, puisque vous êtes avant tout connu pour vos travaux sur l'histoire des phares et balises : comment en venez-vous à ce thème, apparemment si différent des deux précédents ?

J'étais un peu « abîmé » par le thème de la Deuxième Guerre mondiale. Cela devenait pesant pour moi, car c'est un terrain où l'émotion peut souvent l'emporter sur l'analyse. J'ai donc préféré me réorienter vers l'histoire des techniques à mon arrivée aux Ponts. A ce sujet, il faut dire un mot du LATTs [le Laboratoire techniques, territoires et sociétés]. Il s'agit du laboratoire de sciences sociales de l'École des Ponts. Il est aujourd'hui affilié au CNRS. Quand je le découvre, il est dirigé par Pierre Veltz. C'est le laboratoire de rattachement d'Antoine Picon, ou bien encore de Georges Ribeill, le grand spécialiste, avec François Caron, des chemins de fer. L'atmosphère y était vraiment stimulante, autour de questions de recherche croisant sciences et techniques, administrations, territoires et politiques.

A l'issue de mon DEA, cependant, je dois vous dire que je m'interroge vraiment sur ma formation initiale d'ingénieur. Je vais donc travailler une année chez Renault. Je comprends alors que la vie en entreprise n'est pas faite pour moi. Je retourne donc au LATTs où je bénéficie d'une bourse de thèse. Initialement, je propose de travailler sur les relations entre l'histoire du travail et le cinéma, dans la foulée de l'article sur Tati et d'une contribution sur Chaplin et Clair, dans un livre co-dirigé par Christian Delage, *De l'Histoire au Cinéma* [Bruxelles, Editions Complexe, 1998].

En vagabondant dans les archives du film, à Bois d'Arcy, je découvre un film décisif pour la suite de mon parcours : *Les feux de la mer*, de Jean Epstein. A l'époque, je ne savais pas qui était Epstein. J'ai



Vincent Guigueno et le guitariste Louis Cozan, ancien gardien du phare de la Jument, pendant les journées des phares 2013 (ils chantent Fanny de Laninon, bien sûr)

appris qu'il était l'un des théoriciens du cinéma de l'avant-garde française des années vingt. Son film sur les phares est une commande de l'ONU. Je l'ai étudié à la manière de Christian Delage, dont la thèse portait sur les documentaires nazis, ou plutôt sur les réalisateurs de ces documentaires. L'idée principale était de voir le cinéma comme une forme d'écriture historique à part entière.

Dans ce documentaire, Epstein utilise des maquettes et des archives pour mettre en scène l'histoire dont il parle, autour de la rencontre d'un gardien et de l'ingénieur, dans un phare. Ce point de départ m'a beaucoup intrigué. J'ai rencontré Jean-Christophe Fichou au même moment, alors qu'il terminait sa thèse sur les phares. Il m'a incité à creuser le sujet, ce que j'ai fait en me rendant aux Archives Nationales. Il n'y avait pas grand-chose

sur le réseau des phares, par comparaison à l'histoire des ponts ou des routes, bien mieux connue des spécialistes d'histoire des techniques. Le sujet des phares me semblait donc à la fois peu étudié et tout à fait passionnant, dans une perspective « lattisienne ».

Il me rappelait aussi sans doute mes origines. J'ai grandi en partie au bord de la mer, dans un milieu familial où j'entendais parler de la pêche à Terre Neuve. Le thème des phares me ramenait donc vers cet horizon marin. En même temps, je ne voulais pas écrire une sorte d'apologie des phares. J'étais plutôt intéressé par ce que je ne connaissais pas de ce monde. J'ai ainsi découvert, par exemple, que la plupart des innovations du monde maritime sont liées à des ingénieurs « non-marins », comme Augustin Fresnel ou André Blondel.

Il y a également d'importantes innovations techniques qui renvoient à l'éclairage urbain, par exemple. C'est contre-intuitif lorsqu'on parle de phares en pleine mer, n'est-ce pas ? C'est ce qui est intéressant dans l'histoire des techniques, et dans l'histoire plus généralement : montrer qu'il est toujours important de garder grand ouvert l'éventail des possibles, au lieu de vouloir tout étudier par tranches étanches. Au-delà même de l'histoire, cela me semble constituer un beau principe de vie. Voir la connaissance scientifique comme un archipel formé d'îles à explorer plutôt que comme une forteresse à construire et à défendre.

Pour en revenir à la thèse, je crois vraiment qu'elle commence ou se termine

quand on en trouve le titre. *Au service des phares* m'a tout de suite beaucoup inspiré. L'idée de service renvoyait à la fois à l'idée d'administration (comment et pourquoi on construit une administration), à l'idée de compétences mises à disposition (par Fresnel ou d'autres savants de l'époque s'intéressant au sujet) et à l'idée d'usage (comment des gens se servent des phares pour construire une vie, une carrière). On pouvait ainsi reconstruire un milieu social avec des personnages qui s'investissaient pendant des décennies au service des phares. Il y avait un côté presque religieux dans leur mission, avec un brin de marginalité qui les plaçait aux franges de la grande histoire des travaux publics en France, puisque les techniciens qui s'occupaient des phares sont avant tout des ingénieurs « des Ponts » !

J'avais une autre piste à creuser : comment la France, qui n'est plus une puissance maritime au début du XIXe siècle, exporte une technologie maritime au reste du monde ? On trouve en effet des lentilles de Fresnel en Afrique du Sud, en Australie, ou même au Japon ! Paradoxalement, c'est un héritage assez peu connu en France. Cela me semble dommage, non pas par patriotisme industriel déplacé, mais parce que cela permet d'éclairer des formes de circulation d'hommes et d'idées qui me semblent intéressantes. J'ai découvert qu'il y avait un dépôt des phares au Trocadéro, à Paris. Il a été démoli en 1992, avant même le début de ma thèse, en 1997. J'ai donc cherché à retrouver ce qu'il contenait : des archives, des collections techniques, une bibliothèque... Je peux aujourd'hui faire le lien avec le champ du patrimoine,

en me mettant moi-même au service des phares, par l'écriture, toujours, et le montage de projets de préservation et de mise en valeur de ce patrimoine.

Ma thèse est donc le produit d'un environnement de recherche particulier, celui du LATTS, qui valorisait avant tout l'analyse des techniques en société, ainsi que de lectures et de rencontres, parmi lesquelles figurent bien évidemment Christian Delage, Antoine Picon et Pierre Veltz. Cela donne une thèse relativement courte, de cinq cents pages, très illustrée, avec un film, les *Feux de la Mer*, dont l'analyse sert de fil rouge épistémologique.

Ouessant m'a permis de recoller les morceaux d'un travail qui se dessinait initialement en patchwork. J'y ai découvert la salle Epstein, au pied du grand phare de l'île. C'était comme une révélation, ou comme une synthèse, de tout ce qui m'intéressait jusqu'alors : le cinéma, l'histoire, les techniques, et les hommes et les femmes qui les incarnent. J'ai même découvert que le fondateur du musée, Jean-Pierre Gestin, était un ancien cinéaste, venu sur place pour faire du cinéma. Il a ensuite été conservateur du Parc naturel régional d'Armorique.

Parmi les rencontres marquantes, je dois aussi citer Alain Cabantous. Il a écrit sur la mer et les marins, mais c'est aussi un grand historien du religieux, comme dans son grand livre sur l'histoire du blasphème. Il était dans mon jury de thèse. C'est lui qui m'a fait rencontrer le milieu de l'histoire maritime. J'ai ainsi pu échanger avec une personne que j'appréciais

beaucoup, François Chappé, aujourd'hui décédé.

François Chappé était maître de conférences à Lorient. Il avait écrit une thèse remarquable sur la pêche en Islande. Le sujet avait surtout été traité par des religieux avant lui. Ils insistaient sur la souffrance des pêcheurs, pour montrer en fait qu'il était nécessaire de faire quelque chose pour eux... en les christianisant ! Chappé a dynamité leurs récits, en montrant que les armateurs étaient avant tout des capitalistes, qui étaient là pour l'argent, bien plus que pour l'amour de la mer. Une leçon salutaire comme on travaille dans le monde maritime, passé et présent...

Dans mon jury de thèse, il y avait donc François Chappé, Alain Cabantous, Antoine Picon, Christian Delage, et Dominique Pestre. La soutenance s'est bien passée. Chacun a pu apporter un regard différent sur ma thèse. En fait, j'ai beaucoup appris au moment même de la soutenance. Elle m'a aidé à transformer la thèse en ouvrage presque publiable en l'état. Je soutiens donc en 1999 et mon premier livre personnel – car j'avais aussi publié un collectif avec Marc Olivier Baruch en 2000 – sort en 2001.

A ce stade, tout semble se dérouler sans problème, du début de la thèse à la soutenance. Comment s'opère la suite ? Trouvez-vous tout de suite un poste de chercheur au LATTS ?

Je candidate deux fois à l'École des hautes études en sciences sociales, sans être retenu. Je suis aussi auditionné à Lorient

et à Rennes où je termine deuxième, et donc sans poste au final. Je reste à l'École des Ponts, où je suis sur un poste entre recherche et administration. Pierre Veltz, devenu entre-temps directeur de l'École des Ponts, m'aide à le transformer en poste à plein temps, de chercheur au LATTS.

Au même moment, il me propose de m'intéresser à l'histoire de l'aménagement. La DATAR prépare alors ses quarante ans. Je m'y suis toutefois intéressé en marge des commémorations officielles. J'ai notamment prêté attention à une invention très étonnante, l'aérotrain, une sorte de monorail ferroviaire aérien. Elle constituait un prisme par lequel on pouvait observer l'évolution des politiques d'aménagement en France dans les années 1960. J'en ai tiré un article pour la revue *Technology and Culture* : « Building a high speed society ».

Je me suis également intéressé à la mission photographique de la DATAR. A vrai dire, je m'y suis intéressé grâce à un photographe et cinéaste dont j'admire de longue date le travail, Raymond Depardon. Il avait eu un contrat avec la DATAR. Cela m'intriguait. Je voulais en savoir plus sur le travail photographique de l'institution. Pourquoi faisaient-ils appel à des professionnels reconnus ou en devenir, et que leur demandaient-ils de faire ? J'ai publié le résultat de ce travail dans un article paru dans *Études photographiques*.

Ce travail sur la DATAR m'a permis de m'interroger sur le mot de « territoire ». Je me souviens d'un collègue du

LATTS, Jean-Marc Weller, qui m'avait fait connaître un article très intéressant sur le sujet, rappelant que le terme était lourdement connoté. Il fallait le garder en tête, alors même que la DATAR réaffirmait le territoire, au lieu de s'interroger sur son rôle dans la construction d'une catégorie d'action publique : qui revendique « le territoire », comment, et pour quoi ? C'était hors cadre du débat de l'époque. En creusant un peu le sujet, pourtant, on découvrait vite que chaque ministère se battait pour défendre sa vision du territoire. La DATAR était donc une machine à produire de l'interministériel. Dans ce cadre, la mission photographique ou l'aérotrain amenaient à questionner le partage des compétences entre les administrations. Je trouvais intéressant de parler de l'histoire de l'aménagement de cette manière, en partant de terrains concrets.

Cela me permettait aussi de nuancer un peu le rôle de la DATAR comme aménageur du territoire, par rapport aux grands opérateurs qu'étaient le Plan ou même la SNCF. Le Plan était infiniment plus prescripteur que la DATAR. Et la SNCF disposait d'une grande marge de liberté pour accepter ou décliner ses propositions. La grande vitesse, par exemple, est mise en œuvre dans une stratégie commerciale en France, pour vendre des aérotrains ou des TGV aux Américains. Dans ce sens, le territoire est sa propre vitrine. Il n'est jamais que les images qu'on en produit. Gabrielle Hecht ne dit pas autre chose, à mon sens, lorsqu'elle étudie le développement du nucléaire en France. Son ouvrage, *The Radiance of France*, est un chef-d'œuvre à recommander à tous les étudiants.

L'aérotrain va modifier la trajectoire de mes recherches. En novembre 2003, je me rends à une conférence internationale d'histoire des transports, où je rencontre un collègue historien qui deviendra vite un compagnon de route, Mathieu Flonneau. Il est historien à l'Université Paris I, spécialiste d'histoire culturelle et sociale de l'automobile. De retour à Paris, nous décidons de monter un séminaire sur la thématique du colloque, les « mobilités ».

L'ouverture du séminaire est assurée par Daniel Roche, du Collège de France. Gabriel Dupuy interviendra lui aussi, tout comme Patrick Fridenson et beaucoup d'autres. Notre idée était de sortir d'une histoire « modale » des transports – la route, le rail, l'avion –, pour montrer qu'il était possible de trouver des thématiques transversales. J'apportais une sensibilité maritime, quand Mathieu Flonneau discutait d'automobile, en présence de spécialistes du ferroviaire ou bien encore de l'aérien.

Le séminaire ayant été un succès, nous proposons d'organiser la rencontre annuelle de l'Association internationale des historiens des transports et de la mobilité à Paris, en 2007. La proposition est acceptée par le comité exécutif de l'association, ce qui nous permet de monter un grand colloque, avec plusieurs centaines de participants. Bruno Latour était présent. Il a donné la conférence inaugurale en Sorbonne, puis il a présidé un panel sur le thème des conteurs, qu'il a par la suite repris.

Je suis parti en Italie la même année pour des raisons familiales. J'y ai tissé des liens

étroits avec l'École Française de Rome, où j'ai travaillé avec Aurélien Delpirou et Arnaud Passalacqua. On en a tiré un ouvrage, *Rome par tous les moyens*, qui décrit l'histoire des transports dans la capitale italienne. J'y propose un papier que j'ai beaucoup aimé écrire, sur les deux-roues, qui montre comment s'est construite une tolérance quasi absolue vis-à-vis des vespas et autres deux-roues à Rome.



L'étoile et les ancres sont le «logo» des phares et balises

A mon retour d'Italie, je me pose des questions sur mon avenir professionnel. Le LATTs a changé. Pierre Veltz est parti et je ne me retrouve plus vraiment dans les nouvelles orientations du laboratoire, malgré la présence de bons camarades, comme Jean-Marc Weller et Robin Foot, puits de connaissance sur la sociologie de l'innovation.

C'est à ce moment que retentit de nouveau la corne de brume du phare. Elle ne s'était jamais vraiment éteinte, mais elle est relancée par les questions de patrimoine. Le devenir des phares devient en effet un problème majeur, ou plutôt un non-problème majeur, puisque personne ne prend le sujet à bras le corps.

En 2002, j'avais rédigé un rapport sur les difficultés prévisibles de gestion de ce patrimoine. Il avait été commandé par le bureau des phares, qui était devenu propriétaire de bâtiments vides au fil du temps. Ma proposition était de créer un établissement public qu'on appellerait le conservatoire des phares, ou bien de travailler avec un établissement public déjà existant sur le littoral, pour ne pas laisser un patrimoine si riche en déshérence.

Cela se produit à un moment important de ma vie professionnelle, où je réalise deux choses importantes. La première est que l'eau salée me manque. La deuxième est que j'aime écrire, mais d'une manière assez libre, peu compatible avec les règles académiques. J'écris l'un de mes livres préférés au même moment, sur le Phare Amédée, en Nouvelle-Calédonie, avec Valérie Vattier, la directrice du musée maritime. C'est un livre que j'ai beaucoup aimé écrire et illustrer, en veillant à choisir les documents et les images associées au texte. Je remets alors le plaisir au cœur de mon activité professionnelle. C'est un point important, que l'on n'évoque pas assez souvent à mon avis. J'ai envie de m'engager différemment pour le patrimoine des phares et balises. C'est alors que je croise une ancienne connaissance, un camarade de classes préparatoires qui est nommé directeur des Affaires maritimes. Il me demande si j'ai envie de le rejoindre.

Avec le recul, je me dis que cette trajectoire était assez logique : après m'être moi-même beaucoup « servi » des phares, pour alimenter ma propre réflexion, je devais me mettre à leur service. C'était comme une forme de réciprocité vis-à-vis d'un milieu qui m'avait beaucoup apporté... et j'allais finalement entrer moi-même dans l'histoire que j'avais commencée à raconter, modestement, mais en essayant de faire avancer les choses en matière de patrimoine des phares.

J'ai bien travaillé pendant dix-huit mois avec le directeur des Affaires maritimes, Damien Cazé. On était en lien direct avec

le cabinet du Ministre. Après un an et demi, Damien Cazé quitte l'administration des transports, pour rejoindre la Cité des sciences et de l'industrie. J'ai alors le choix de partir moi aussi, pour retrouver mon laboratoire de recherche, le LATTS, mais je choisis de rester en administration centrale. Mon travail évolue, puisque je quitte le temps politique pour travailler dans une autre temporalité, plus administrative, qui renvoie au travail concret des conservateurs du patrimoine. Je me souviens d'ailleurs avoir demandé aux collègues s'ils pensaient que je pourrais devenir conservateur du patrimoine.

J'ai trouvé la bifurcation intéressante, parce qu'elle me permettait de m'épanouir dans un domaine qui me tenait à cœur, celui du patrimoine maritime, tout en continuant à écrire et à publier. J'ai donc choisi de quitter le monde de la recherche pour devenir conservateur du patrimoine.

Pour l'heure, je suis encore en formation. Je m'apprête donc à rejoindre une autre communauté dans laquelle je compte bien m'épanouir. Le changement n'a pas été brutal, puisque j'y ai réfléchi durant deux ans, depuis février ou mars 2013. J'ai d'abord été détaché dans le corps des conservateurs, puis intégré une année plus tard. Au 1^{er} septembre, je devrais par ailleurs être affecté au musée national de la Marine.

Pour conclure l'entretien, j'aimerais revenir sur votre activité au conseil scientifique du Comité d'histoire du ministère de l'Écologie. Vous jouez notamment le rôle de conseiller pour les

questions liées à l'histoire et à la sociologie des administrations maritimes. Pourriez-vous nous dire comment vous en êtes venu à endosser ce rôle ?

Mon premier contact avec le Comité d'histoire date de la conférence internationale que nous avons organisée à Paris avec Mathieu Flonneau. Alain Billon [ancien secrétaire délégué du Comité d'histoire] souhaitait renforcer la crédibilité de la structure en la dotant d'un conseil scientifique de chercheurs à même de l'éclairer dans ses choix d'orientation pour le Comité d'histoire. Il a prolongé l'échange en assistant aux séances du séminaire que nous avons organisé dans la foulée, durant plusieurs années.

Dans ce cadre, nous avons pu échanger au sujet du patrimoine, et plus spécifiquement du patrimoine des phares et balises. Je lui ai parlé de la Commission des phares, un organisme bicentenaire (fondé en 1811), dont la pérennité n'était pas assurée. Elle n'était pas visée en particulier, mais elle faisait partie de cet immense ensemble de comités et de commissions dont on voulait a priori réduire le nombre.

J'ai rédigé un petit dossier pour montrer le travail que réalisait et que réalise toujours cette Commission. D'un point de vue administratif, elle fonctionne vraiment très bien, avec des réunions régulières et des décisions. J'ai d'ailleurs suggéré aux Archives nationales et à l'École des Ponts de soutenir une opération de sauvegarde des archives de la Commission, par voie de numérisation, en 2011.



La porte du phare de la Croix, dans l'estuaire du Trieux.

Après, j'ai aussi travaillé avec le Comité d'histoire à l'occasion des deux cents ans de la Commission, en organisant une journée d'études sur le sujet. Alain Monferrand succède alors à Alain Billon. L'équipe du Comité d'histoire m'aide à préparer une plaquette qui regroupe des textes importants et des illustrations. L'événement réunit près de deux cents personnes, et une publication en résulte. Nous avons donc fait du bon travail.

Fin 2014, nous avons poursuivi l'initiative avec l'organisation de journées d'études aux Archives nationales. Patrick Février, l'actuel secrétaire délégué du Comité d'histoire, a présidé une session qui clôturait le cycle de numérisation des archives de la Commission des phares. La mission des archives publiques du ministère était représentée elle aussi. Le colloque a permis de réunir des acteurs importants de l'histoire et du patrimoine du ministère.

Pour prolonger l'entretien, le lecteur pourra se reporter aux publications de Vincent Guigueno, dont une liste non-exhaustive figure ci-dessous, après le court extrait d'ouvrage suivant, donnant à voir brièvement la plume de l'auteur :

« L'histoire de la Commission des phares, fondée sous l'Empire, montre que la construction d'une frontière maritime ne s'appuie pas sur une géniale invention – la lentille de Fresnel – mais sur une langue céleste parlée par les savants, les ingénieurs et les marins ». (Vincent Guigueno, « La Commission des phares (1811-1825), naissance d'une politique nationale de sécurité de la navigation », *Pour mémoire*, 10, hiver 2011-2012, 9-22, p. 21)

Bibliographie indicative :

- ★ Jean-François Goven et Vincent Guigueno (dir.), *Les phares, monuments historiques des côtes de France*, Paris, Editions du patrimoine, 2013
- ★ Vincent Guigueno, *Les phares, gardiens des côtes de France*, Paris, Gallimard, 2012
- ★ Vincent Guigueno et Valérie Vattier, *Le Phare Amédée, lumière de Paris et de la Nouvelle-Calédonie*, Bonsecours, Point de Vues, 2010
- ★ Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009
- ★ Jean Guichard et Vincent Guigueno, *De phare en phare*, Paris, Sélection du Reader's Digest, 2007
- ★ Jean Guichard et Vincent Guigueno, *Phares*, Paris, Sélection du Reader's Digest, 2005
- ★ Christian Delage et Vincent Guigueno, *L'Historien et le film*, Paris, Gallimard, 2004
- ★ Vincent Guigueno, *Jean Epstein, cinéaste des îles*, Paris, Jean-Michel Place, 2003
- ★ Vincent Guigueno, *Au service des phares. La signalisation maritime en France*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2001
- ★ Marc-Olivier Baruch et Vincent Guigueno, *Le choix des X. L'École polytechnique et les polytechniciens (1939-1945)*, Paris, Fayard, 2000 ★

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 contribuer au sentiment d'appartenance à ce ministère de chacun de ses agents, quelle que soit son origine, 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.

Un programme prévisionnel de thèmes prioritaires (risques et catastrophes, innovations, territoires et milieux, mobilités et modes de vie) et de journées d'études a été arrêté pour les années 2012 à 2017.

Le comité soutient et accompagne scientifiquement et financièrement des études et des recherches historiques. Il publie la revue semestrielle « *Pour mémoire* » (3000 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 4000 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 du ministère

L'ORGANISATION DU SECRETARIAT DU COMITÉ D'HISTOIRE

★ Secrétaire

Emmanuel REBEILLE-BORGELLA

inspecteur général de l'administration
du développement durable
secrétaire général
du Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable
tél. 01 40 81 68 23

fax. 01 40 81 23 24

emmanuel.rebeille-borgella

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secrétaire-délégué

Patrick FÉVRIER

administrateur général hors classe

Tél : 01 40 81 21 73

patrick.fevrier

@developpement-durable.gouv.fr

★ Adjointe au secrétaire délégué mission recueil de témoignages oraux

Christiane CHANLIAU

chargée de mission

tél. 01 40 81 82 05

christiane.chanliau

@developpement-durable.gouv.fr

★ Accueil, assistance

à la coordination et secrétariat

Yannick HILAIRE

secrétaire de rédaction

Tél. : 01 40 81 36 75

yannick.hilaire

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secteur documentation communication électronique

Nicole BOUDARD-DI-FIORE

documentaliste

Tél. : 01 40 81 36 83

nicole.boudard-di-fiore

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secteur études-recherches

Stève BERNARDIN

chargé de mission

Tél. : 01 40 81 36 47

steve.bernardin

@developpement-durable.gouv.fr

★ Secteur animation-diffusion

Marie-Thérèse RIEU

chargée de mission

Tél. : 01 40 81 15 38

marie-therese.rieu

@developpement-durable.gouv.fr

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE

Dominique BARJOT

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris IV

Bernard BARRAQUÉ

Directeur de recherche au CNRS, émérite, CIRED-AgroParisTech

Alain BILLON

Ancien secrétaire délégué du comité d'Histoire

Florian CHARVOLIN

Chargé de recherche au CNRS, Centre Max Weber, Université Jean Monnet de Saint-Etienne

Kostas CHATZIS

Chercheur à l'École des Ponts ParisTech, LATTS

Viviane CLAUDE

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII

Florence CONTENAY

Inspectrice générale de l'Équipement honoraire

Gabriel DUPUY

Professeur émérite à l'Université de Paris I

Philippe GENESTIER

Professeur à l'ENTPE, chercheur au laboratoire RIVES-CNRS

Vincent GUIGUENO

Chargé de mission à la direction des Affaires Maritimes, chercheur associé au LATTS-CNRS

Anne-Marie GRANET-ABISSET

Professeur d'histoire contemporaine, Université Pierre-Mendès-France, à Grenoble

André GUILLERME

Professeur au CNAM, directeur du Centre d'histoire des techniques et l'environnement

Bertrand LEMOINE

Directeur de recherche au CNRS, directeur de l'atelier international du Grand Paris

Geneviève MASSARD-GUILBAUD

Directrice d'études à l'EHESS

Alain MONFERRAND

Ancien secrétaire-délégué du comité d'Histoire

Antoine PICON

Professeur à l'Université de Harvard, enseignant-chercheur à l'École des Ponts ParisTech, LATTS

Anne QUERRIEN

Ancienne directrice de la rédaction de la revue « *Les Annales de la Recherche urbaine* »

Thibault TELLIER

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Lille III

Hélène VACHER

Professeur à l'ENSA de Nancy

Loïc VADELORGE

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris-Est, Marne-la-Vallée, Laboratoire d'Analyse comparée des pouvoirs, EA 3350

L'ACTIVITÉ DU COMITÉ D'HISTOIRE

Depuis 2006, 15 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 2014-2015, des thématiques concernent la politique des villes moyennes, l'aménagement et la décentralisation, la politique des grands ensembles, les politiques de maîtrise de l'énergie, les fonds photographiques et cinématographiques.

www.developpement-durable.gouv.fr/Dernieres-parutions.html

Depuis 1995, le comité d'histoire a organisé **des journées d'études, des conférences et des séminaires**, avec les directions d'administration centrale, le réseau scientifique et technique et les opérateurs, des universitaires, des chercheurs et des partenaires extérieurs. Les prochaines manifestations prévues concernent : 50 ans de rapports entre la science et l'environnement (20 mai), les risques industriels (15 octobre), les rapports

entre la santé et l'environnement (8, 9 et 10 décembre). Les numéros spéciaux de la revue en préparation traitent de l'inventivité financière en matière d'aménagement et d'environnement et des travaux publics de guerre et d'après-guerre.

www.developpement-durable.gouv.fr/Histoire-et-archives.html

Le comité peut apporter **son soutien à l'édition d'ouvrages** issus de thèses dont les sujets ont un rapport avec les politiques ministérielles.

www.developpement-durable.gouv.fr/Publications-en-partenariat.html

Depuis sa création, le comité a recueilli près de **200 témoignages oraux** destinés à préserver la mémoire des réalisations professionnelles et des métiers dans le ministère.

Ces témoignages sont accessibles à tout chercheur.

www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr

LES OUTILS

- ★ La bibliothèque, ouverte au public, comprend plus de 4 000 volumes, ouvrages spécialisés ou usuels. Elle est accessible au public du lundi au vendredi, sur rendez-vous
- ★ Les sites consultables
internet : [www.developpement-durable.gouv.fr/\(le ministère/Histoire et archives\)](http://www.developpement-durable.gouv.fr/(le%20minist%C3%A8re/Histoire%20et%20archives))
intranet : intra.comite-histoire.cgpc.iz/
- ★ Le guide des sources, accessible sur l'internet et l'intranet, a été conçu pour faciliter le repérage des sources historiques dans les domaines de compétence du ministère ;
- ★ Des dossiers bibliographiques et biographiques à consulter sur place ;
- ★ La revue « *Pour mémoire* » (semestriel et numéros spéciaux) ;
- ★ La consultation d'archives orales.

Vous souhaitez consulter les ressources du secrétariat du comité d'Histoire... Vous pensez que votre témoignage peut éclairer l'histoire du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et des administrations dont il est l'héritier... Vous avez connaissance d'archives, de documents divers, d'objets intéressants l'histoire de ces administrations, alors...

N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER

**Secrétariat du comité d'Histoire
Conseil général de l'Environnement et
du Développement durable**

7^e section - 29^e étage - bureau 29.13
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
tél : 33 (0) 01 40 81 36 75

courriel : comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr



« pour mémoire »
la revue du comité d'Histoire

rédaction ★ Tour Séquoia - bureau 29.13
92 055 La Défense cedex
téléphone : 01 40 81 36 75
télécopie : 01 40 81 23 24
comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

fondateurs de la publication ★ Pierre Chantereau et Alain Billon

directeur de la publication ★ Emmanuel Rebeille-Borgella

rédacteur en chef ★ Patrick Février

suivi de fabrication ★ Christiane Chanliau

conception graphique de la couverture ★ société Amarante Design graphique,
53 rue Lemercier - Paris 75017

crédit photo couverture ★ Plage du Mirado, Royan, août 1955
© Pierre Mourier MEDDE/MLETR

réalisation graphique ★ Annick Samy

impression ★ **couverture** ★ Intérieur ★ SG/SPSSI/ATL 2

ISSN ★ 1955-9550

ISSN ressource en ligne ★ 2266-5196



imprimé sur du papier certifié ecolabel européen



COMITÉ D'HISTOIRE

TOUR SÉQUOIA
92055 LA DÉFENSE CEDEX

www.developpement-durable.gouv.fr / www.territoires.gouv.fr