

L'État face au risque d'inondation : le service des Ponts et Chaussées dans les Pyrénées occidentales (XIX°-XX° siècles)

Christine Bouisset, Sylvie Clarimont, Isabelle Degrémont

▶ **To cite this version:**

Christine Bouisset, Sylvie Clarimont, Isabelle Degrémont. L'État face au risque d'inondation : le service des Ponts et Chaussées dans les Pyrénées occidentales (XIX°-XX° siècles). Colloque "Au fil de l'eau". L'eau : ressources, gestion et risques. MSH de Clermont-Ferrand., Mar 2009, Clermont Ferrand, France. halshs-00586971

HAL Id: halshs-00586971
https://shs.hal.science/halshs-00586971

Submitted on 18 Apr 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Communication au colloque « Au fil de l'eau. L'eau : ressources, gestion et risques ». MSH de Clermont-Ferrand, 11-12-13 mars 2009

L'État face au risque d'inondation : le service des Ponts et Chaussées dans les Pyrénées occidentales (XIX^{e}-XX^{e} siècles)

Christine BOUISSET, Sylvie CLARIMONT, Isabelle DEGRÉMONT
Maîtres de conférences en géographie, Laboratoire Société Environnement Territoire (SET), UMR 5603, Université de Pau et des Pays de l'Adour - CNRS

Résumé :
L'intérêt des géographes pour l'étude des inondations est ancien. Ils ont d'abord privilégié une approche du risque par l'aléa avant de s'enrichir de nouvelles dimensions. Certains travaux de géographie ont ainsi tenté d'appréhender le risque par la mémoire rejoignant alors les recherches menées par les historiens sur les risques naturels. L'article se propose d'explorer la dimension historique du risque d'inondation : il s'agit de s'interroger sur la place d'un grand corps de l'État, les Ponts et Chaussées dans la gestion de ce risque aux échelles locales et départementales, au XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} siècle. Les ingénieurs du prestigieux corps des Ponts et Chaussées ont non seulement contribué à aménager le territoire national et à le mailler de réseaux divers, mais ils ont aussi procédé à la sécurisation des zones menacées par les inondations.
Les Pyrénées occidentales offrent un cas d'étude intéressant, peu exploré jusque-là. Elles ont moins retenu l'attention des chercheurs que les parties centrales et orientales de la chaîne. Pourtant, les inondations y sont fréquentes, bien que d'ampleur modérée et rarement meurtrières. Le dépouillement systématique des archives départementales a alimenté une base de données riche de près de 5000 fiches. Son exploitation permet de reconstituer la chronologie des débordements sur le temps long, de proposer une géographie des lieux les plus vulnérables et surtout d'analyser l'évolution de l'action publique face à la catastrophe montrant notamment les relations entre le développement des réseaux et l'évolution du risque d'inondation. Ainsi, par exemple, à la fin du XIX° siècle, le développement de la voie ferrée, soupçonné de modifier les écoulements, pose-t-il la question de l'évolution spatio-temporelle du risque et amène-t-il les acteurs locaux à s'interroger sur les interactions nature-société.

Mots-clefs : risque, inondation, Ponts et Chaussées, Adour, Pyrénées

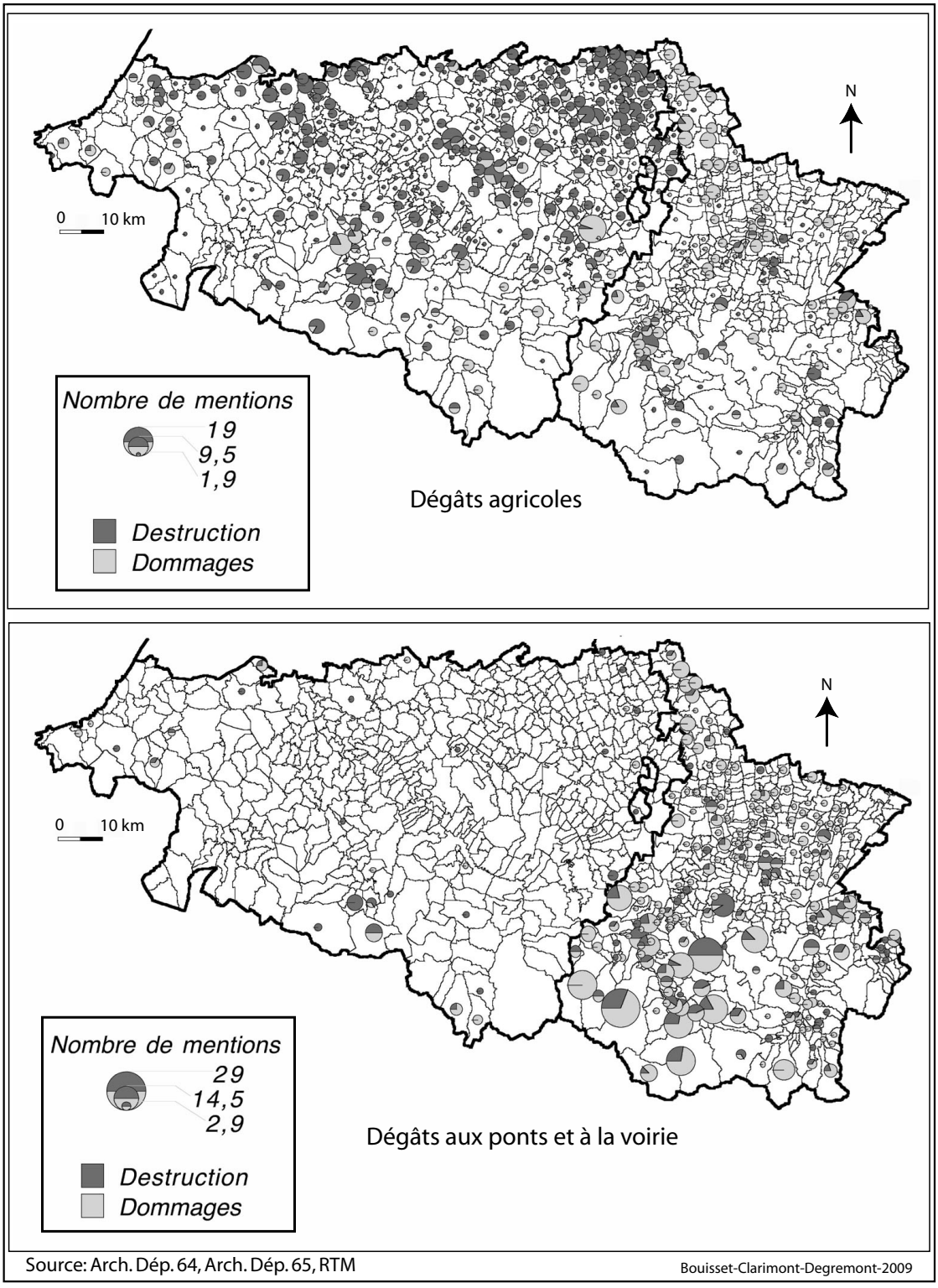
Le travail présenté ici s'inscrit dans la perspective d'une géographie historique des risques dans le bassin hydrographique de l'Adour. Il vise dans un premier temps à proposer une géographie des lieux les plus vulnérables et à reconstituer la chronologie des débordements avec une succession d'inondations selon un rythme irrégulier, entre crises et accalmies relatives. Outre l'étude de l'aléa, les données historiques sont également l'occasion d'analyser les perceptions et représentations du risque et d'étudier l'évolution de l'action publique face à la catastrophe en comparant l'action des diverses administrations, dont celle des Ponts et Chaussées, dans la gestion du risque.

A cet égard, le bassin de l'Adour, entre chaîne pyrénéenne et océan Atlantique, conjugue phénomènes torrentiels et inondations de plaine. Il constitue un espace intéressant car peu étudié à ce jour. Il le doit certainement au fait que les inondations y sont rarement meurtrières. Pourtant, ces inondations ont été fréquentes et le sont encore aujourd'hui, par exemple dans la partie basque du département des Pyrénées-Atlantiques. L'analyse des événements dans le bassin est centrée sur le travail d'archives notamment le dépouillement des archives publiques des deux départements entièrement compris dans le bassin, les Pyrénées-Atlantiques et les Hautes-Pyrénées, ainsi que des archives du service RTM (Restauration des terrains en montagne) rattaché à l'administration des Eaux et Forêts.

Ce dépouillement a permis la construction d'une base de données riche de près de 5000 fiches : chaque mention d'un événement dans un document fait l'objet d'une fiche de renseignements ce qui permet à la fois de reconstituer la somme des connaissances sur chaque épisode mais aussi, par exemple, de comparer le traitement réservé à un même phénomène par plusieurs sources (différentes administrations, presse, etc.). Le traitement de cette base documentaire permet une analyse quantitative et une cartographie statistique à l'échelle du bassin mais aussi une connaissance de phénomènes locaux qui peuvent être analysés de façon détaillée. A une échelle intermédiaire, celle du département, l'analyse comparée des Pyrénées-Atlantiques et des Hautes-Pyrénées révèle des distorsions parfois très importantes : on le constate par exemple à travers la cartographie des dégâts répertoriés dans les deux départements (fig. 1). Si les dégâts agricoles (bétail tué, récoltes détruites, champs endommagés) apparaissent plus importants dans les Pyrénées-Atlantiques, en revanche les dégâts aux ponts et à la voirie y sont quasi inexistants, alors que très présents dans les Hautes-Pyrénées notamment dans sa moitié sud, montagneuse. Il est difficile de croire que les dégâts puissent naturellement être aussi sélectifs et disparates d'un département à l'autre : ces contrastes sont en fait davantage imputables aux sources qu'à une intensité variable des phénomènes naturels d'une zone à l'autre. Les archives des Hautes-Pyrénées sont en effet particulièrement riches en documents issus des services des Ponts et Chaussées, ceux-ci sont par contre quasiment absents dans les Pyrénées-Atlantiques où cette administration est pourtant bien représentée. Cette dissymétrie est en fait liée à une conservation lacunaire des archives dans ce dernier département où un incendie a détruit, en 1908, une partie du fond récent.

Cela nous a amenés à nous interroger sur les enseignements que l'on peut tirer d'une analyse différenciée des sources ; en particulier sur le regard que l'administration des Ponts et Chaussées porte sur l'inondation, sur la gestion du risque voire sur le contexte socio-spatial dans lequel elle intervient ?

Les dégâts liés aux inondations dans le bassin de l'Adour jusqu'en 1970



Source: Arch. Dép. 64, Arch. Dép. 65, RTM

Bouisset-Clarimont-Degremont-2009

1. Les Ponts et Chaussées : un corps technique bien implanté localement et dont les compétences s'élargissent au cours du XIX^{e} siècle

Le service des Ponts et Chaussées est créé en 1716, sur le modèle du corps du Génie militaire chargé des fortifications (Brunot *et al.*, 1982 ; Picon, 1992). Il devait favoriser l'intensification des échanges économiques, gages de la richesse d'une nation, en concevant, en réalisant et en assurant l'entretien des ouvrages de transport financés sur le budget de l'État, dans les pays d'élection. Progressivement, les attributions du service des Ponts et Chaussées se sont étendues des routes royales à un ensemble plus large d'infrastructures : aménagement de ports de commerce, construction de quais, de places, de promenades dans les villes, creusement de canaux, régularisation de rivières (Desportes *et al.*, 1997). Au XIX^{e} siècle, la révolution des transports offre à l'ingénieur la possibilité de mettre en pratique son savoir dans l'extension des ports et la mise en place de réseaux de communication denses et articulés aussi bien routiers que ferroviaires (sur la base du plan général proposé par A. Legrand en 1838). Plus que jamais, le rôle de l'ingénieur des Ponts apparaît indispensable à la fluidification des échanges et à la modernisation d'un pays entré dans l'ère industrielle.

L'administration des travaux publics s'étoffe au cours du XIX^{e} siècle. Cette administration technique est à la fois hiérarchisée et largement déconcentrée. Elle fonctionne sur la base d'un système pyramidal. Le Conseil général des Ponts et Chaussées en constitue longtemps l'organe central unique. Il est composé d'ingénieurs territoriaux en fin de carrière dont la mission est d'inspecter les services territoriaux, de leur faire connaître la doctrine du ministère, de contrôler l'exécution des instructions données, d'informer le ministre de leur activité (Thoenig, 1987, p. 69). Ces services territoriaux, bien que soumis au contrôle de leur hiérarchie, bénéficient d'une assez grande autonomie de fonctionnement. Ils composent un maillage territorial dense : dans chaque département, un Service ordinaire des Ponts et Chaussées dont le nom reprend celui du corps, est responsable des travaux neufs et de l'entretien des infrastructures de transport relevant du budget de l'État.

Dotés d'un savoir-faire technique reconnu, en contact permanent avec le milieu local, en situation d'intermédiaires entre les collectivités territoriales et l'État, les ingénieurs des services déconcentrés de l'administration des travaux publics s'imposent peu à peu dans la France rurale et dans les petites villes. Leur emprise territoriale est accrue par l'absorption, en 1940, des services techniques autonomes des départements organisés sur la base de subdivisions, les services vicinaux, qui avaient été créés en 1836, sur le modèle des services ordinaires des Ponts et Chaussées (Thoenig, 1987, p. 81).

Les cadres de l'administration des Ponts et Chaussées sont unis par un « esprit de corps », au sens de P. Bourdieu (1989), acquis lors de leur apprentissage et cultivé durant toute leur vie professionnelle. L'École nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) contribue de façon décisive à inculquer ce sentiment d'appartenance à un corps et de partage de valeurs communes. Héritière du Bureau des dessinateurs de Paris (créé en 1744), l'ENPC assure la formation des ingénieurs depuis le milieu du XVIII^{e} siècle. Investie d'une double mission, pédagogique et professionnelle, elle va inculquer à des élèves soigneusement sélectionnés, un savoir technique mais également un ensemble de valeurs comme la notion d'utilité publique au point que la défense de l'intérêt général face à des intérêts particuliers et pluriels guidera durablement l'action concrète des ingénieurs.

Pourvue de services déconcentrés présents à tous les échelons territoriaux (canton, arrondissement, département puis région), l'administration des Ponts et Chaussées est progressivement parvenue à s'assurer un contrôle étroit sur le génie civil. Seules les infrastructures hydrauliques lui échappent partiellement à partir de 1881 avec la création du ministère de l'Agriculture. Désormais, les ouvrages hydrauliques liés à l'irrigation passent sous la responsabilité de l'administration des Eaux et Forêts tandis que les Ponts conservent une partie de leur emprise sur la prévention des risques naturels y compris les risques d'inondation. En témoigne une abondance de documents (rapports, courriers, cartes et plans, photos…) qui reflète l'activité du service des Ponts et Chaussées et ses formes d'intervention dans la gestion du risque. Celles-ci se déclinent principalement en deux grandes catégories : la gestion de crise au moment des inondations et les travaux ordinaires d'aménagement et de prévention du risque.

En effet, le XIX^{e} siècle est marqué par la multiplication des inondations consécutives, par exemple, aux grandes crues de 1830, de 1841 et de 1844 dans le Sud-est de la France, de 1846, dans la vallée de la Loire, de 1856 dans les vallées de la Loire, du Rhône, de la Saône, de la Garonne et de la Seine. Le bassin de l'Adour quant à lui semble caractérisé par un nombre d'événements relativement faibles à l'échelle du territoire national (Champion, 1858 ; Delumeau *et al.*, 1987). Ainsi, M. Champion mentionne seulement les villes de Tarbes, Mont-de-Marsan et Bayonne pour le Sud-ouest de la France. Il serait néanmoins faux de croire que le reste du territoire est à l'abri du risque d'inondation. Les événements y sont fréquents mais de faible ampleur. Ils se succèdent selon un rythme irrégulier qui nous autorise à distinguer plusieurs temps du risque entre crises et accalmies relatives. Jusqu'au milieu du XIX^{e} siècle, les événements connus sont peu nombreux. En revanche, la seconde moitié du XIX^{e} siècle et le tout début du XX^{e} siècle se caractérisent par des catastrophes répétées avec des années très difficiles en 1875, 1882, 1895, 1897, 1905, 1908 et 1913. Après une brève période d'accalmie dans les années 1920, on observe un retour progressif de l'inondation dans les années 1930. Depuis, quelques inondations généralisées (comme la crue de 1952) défrayent la chronique dans une période somme toute statistiquement calme. D'un point de vue spatial, tout le bassin versant est affecté. Cet espace, entre mer et montagne, conjugue des phénomènes torrentiels et des inondations de plaine. Cependant, c'est dans le massif pyrénéen que les inondations sont les plus nombreuses. On observe très bien, les communes alignées des vallées montagnardes de Bigorre, de Soule, du Pays-Basque et, dans une moindre mesure, du Béarn (fig.1). De même, pour les inondations de plaine, le chevelu des gaves béarnais et bigourdans est mis en évidence ainsi que leur fleuve principal, l'Adour, localisé surtout dans le nord du département des Hautes-Pyrénées et sur les communes du Nord-ouest des Pyrénées-Atlantiques.

Afin de réduire les dégâts occasionnés par ces crues, les services des Ponts et Chaussées se voient confier une mission de « défense contre les eaux » des biens et des populations. Par une loi du 28 mai 1858, le gouvernement demande, dans chacun des grands bassins versants, à des services spéciaux d'ingénieurs des Ponts d'étudier les causes des inondations et de proposer les moyens d'en atténuer les effets. Un système de prévision des crues est créé dont la gestion est confiée au service des Ponts et Chaussées. De plus, ce service assume un temps la construction d'ouvrages hydrauliques de drainage ou d'irrigation transférés postérieurement à l'Agriculture.

2. Gestion de crise et travaux préventifs : deux missions essentielles dans la gestion des risques

Dans le département des Hautes-Pyrénées, la gestion des risques relève, à la fin du XIX^{e} siècle de deux services déconcentrés, rattachés l'un à l'administration des travaux publics, l'autre à celle de l'agriculture : le service des Ponts et Chaussées et le service RTM (Restauration des terrains en montagne) créé à la suite de la loi de 1882. Dotés chacun d'une capacité d'expertise reconnue par les élus locaux, ils sont fréquemment interpellés par les communes rurales pour produire des diagnostics sur les événements survenus et proposer des solutions afin de limiter les dégâts occasionnés par les crues. Localement, l'activité du service des Ponts et Chaussées est donc partagée entre deux missions : l'une de prévention et de gestion du risque, l'autre d'entretien des voies de communication afin d'assurer la fluidité de la circulation sur les routes impériales puis nationales et de maintenir la continuité de l'accessibilité en tout point du territoire national. L'une et l'autre de ces missions sont étroitement liées. Obsédés par l'impératif circulatoire, les ingénieurs et les techniciens du service des Ponts et Chaussées tendent à envisager le risque sous cet angle. Ils sont particulièrement attentifs aux facteurs de vulnérabilité des routes, des ponts, des lignes de chemin de fer, des cours d'eau domaniaux… À la fin du XIX^{e} siècle, ils continuent à défendre l'utilisation de la Neste, seule rivière flottable des Hautes-Pyrénées, pour le flottage du bois en dépit du déclin de l'activité sylvicole pyrénéenne concurrencée par des « bois du Nord » transportés par voie ferrée. Ils préconisent d'engager des travaux de restauration du cours d'eau en amont, *« ravagé (...) et désorganisé »*, en septembre 1872, par *« une crue exceptionnelle dont le niveau n'a été dépassé que par celle de 1834 »* (Tournée de l'inspection de 1873 – Navigation fluviale – Bacs. Arch. Dép. Hautes Pyrénées, série S1). En juin 1875, une nouvelle crue *« produit dans la vallée, surtout en aval de Hèches, des dégâts considérables »* et interdit le transport des grumes sur la voie d'eau (Tournée de l'inspection de 1877 – Navigation fluviale – Bacs. Arch. Dép. Hautes Pyrénées, série S1). Toutefois, les efforts déployés pour maintenir le caractère flottable de la Neste ne doivent pas laisser penser que les Ponts et Chaussées constituent une administration nostalgique d'un temps révolu et ancrée dans le passé.

L'essentiel des actions engagées dans le département porte sur le rétablissement de la circulation sur les voies de communication « modernes » endommagées par les crues ou sur la prévention. Infrastructure nouvelle, la voie de chemin de fer n'est nullement négligée par les Ponts même si ce corps entretient parfois des relations ambivalentes avec la Compagnie du Midi. Plusieurs réclamations et demandes d'indemnisations de communes et de particuliers après des dégâts liés aux inondations posent également le problème de la modification des écoulements par la construction de la voie ferrée : cette dernière est en effet accusée d'être responsable de dommages aux propriétés riveraines lors d'inondations. Dans ce type de situation, l'expertise de l'administration des Ponts est sollicitée pour établir les responsabilités, juger de la légitimité des accusations contre la voie ferrée, et le cas échéant, préconiser des mesures à même de limiter les dégâts à la fois à l'infrastructure et aux propriétés riveraines.

Un rapport de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées dresse ainsi un état assez précis des travaux à effectuer sur la ligne de chemin de fer de Toulouse à Bayonne afin d'améliorer l'écoulement des eaux et d'éviter des dommages récurrents à la voie comme

ceux intervenus à la suite des crues de 1875 et 1879 (Arch. Dép. Hautes Pyrénées, série S7). Si le diagnostic de la situation est reconnu par la Compagnie du Midi, en revanche celle-ci demande la réalisation de travaux coûteux d'exhaussement de la voie alors que le service des Ponts plaide pour une réponse technique différente et moins onéreuse : *« Il a été reconnu, en effet, qu'en certains points, les eaux de crue ont dépassé le niveau des rails mais sans produire de dégradations. (...) il ne nous paraît pas nécessaire de recourir à un exhaussement de la plateforme pour éviter la submersion de la voie dont se plaint la compagnie. (...) une simple banquette en remblai établie latéralement à gauche de la voie suffirait »*. La divergence de vues entre le service de l'État et la Compagnie du Midi laisse entrevoir des relations parfois difficiles entre ces deux acteurs.

En période de crise, l'action du service des Ponts et Chaussées tourne autour de deux priorités : le recensement des dégâts aux infrastructures de communication et le rétablissement de la circulation. Les principaux problèmes se situent au niveau des dommages à la voirie soit inondée soit dégradée ou emportée par le sapement des berges par exemple. Les ponts constituent aussi à l'évidence des noeuds stratégiques particulièrement sensibles aux inondations comme en témoigne la fréquence des dommages qu'ils subissent : piles affouillées, tabliers endommagés lorsqu'ils sont submergés, voire effondrement et destruction. Les destructions sont particulièrement fréquentes pour les passerelles et les ponts en bois mais elles affectent également des ponts métalliques ou en pierre. L'exemple des dégâts à répétition causés par les inondations au pont qui traverse l'Adour à Tarbes est tout à fait éclairant. Ce pont de pierre qui enjambe l'Adour a été construit aux environs de 1740. Il est emporté à deux reprises suite aux crues de l'Adour de 1772 et de 1875. Il subit également de gros dégâts en 1768, 1791 et 1855, ce qui témoigne de la fréquence et de la violence des crues qui affectent le bassin. L'Adour est d'ailleurs décrit comme un fleuve *« dont le cours torrentueux et capricieux a causé à différentes époques de grands dommages aux propriétés riveraines et de vives alarmes à la ville de Tarbes »* (Arch. dép. Hautes Pyrénées, série S 179).
Lors de la crue du 23 juin 1875 tous les ponts établis sur l'Adour aux environs de Tarbes ont été emportés sauf le pont du chemin de fer de Tarbes à Bagnères-de-Bigorre, *« toute communication serait interceptée entre les deux rives, si l'on n'avait ouvert aux piétons un passage sur la voie ferrée [...] mais ce moyen ne peut être que tout à fait transitoire et il importe de rétablir d'urgence un passage sur l'Adour... »* (Rapport de l'ingénieur ordinaire, Hautes Pyrénées, arrondissement de l'ouest, 26 juin 1875, Arch. Dép. Hautes Pyrénées, série S826). En effet, l'administration constate que la rupture du pont routier a conduit les piétons à se reporter spontanément sur le pont de chemin de fer : le service des Ponts et Chaussées suggère donc au préfet de prendre un arrêté pour officialiser cet itinéraire de substitution et surtout pour le sécuriser en limitant le trafic des trains à une seule voie, en réservant l'autre à la circulation des piétons et en établissant des barrières pour séparer les deux voies et sécuriser le passage des piétons (courrier de l'ingénieur ordinaire du 23 juin 1875, Arch. Dép. Hautes Pyrénées, série S179). Mais l'enjeu lié à ce pont ne se limite pas à la liaison entre les deux rives au sein de la ville. Il est en effet le support de la route royale puis nationale n° 21 de Paris à Barèges puis en Espagne, qui constitue un axe de circulation majeur pour la région : *« de tous les dégâts produits sur les routes nationales du département, le plus important à tous les points de vue, est la*

rupture du pont établi sur l'Adour, à Tarbes, pour le passage de la route nationale n° 21 ».

Les travaux préventifs et la réparation des dégâts des inondations donnent lieu à de multiples cartes, croquis et plans. En effet, le savoir enseigné à l'ENPC accorde une large place au dessin et à la carte (Desportes *et al.*, 1997). L'art de la carte est ensuite mis en pratique par l'ingénieur dans son activité ordinaire. La carte est indissociable du projet, elle donne à voir le projet sous différents angles et à différentes échelles. D'abord faiblement normalisé, l'exercice de la cartographie se dote peu à peu d'un langage homogène. Une sémiologie graphique, fondée par exemple sur des codes de couleurs de plus en plus uniformes, s'invente progressivement même si la cartographie proposée au XVIII^{e} siècle accorde encore une large part à l'imaginaire. Les cartes produites par les élèves de l'ENPC demeurent imprégnées de références à l'univers du voyage littéraire et laissent transparaître une certaine vision de la nature non exempte de pittoresque (Picon, 1995). Ce n'est guère avant le début du XIX^{e} siècle que les conventions abstraites l'emportent sur le souci de copier une nature survolée qui prévalait jusque-là chez les ingénieurs (Picon, 1995). Outre leurs qualités esthétiques, ces plans et croquis centrés sur les ouvrages (infrastructures de communication, digues...), recèlent de précieuses informations sur le réseau hydrographique : y sont en effet représentés le lit mineur, les défluviations (particulièrement fréquentes pour un cours d'eau comme l'Adour par exemple), les limites des zones inondées lorsqu'il s'agit de profils et de coupes, les hauteurs des crues observées au niveau des ouvrages.

Alors que les services préfectoraux et l'administration des Eaux et Forêts, grands pourvoyeurs de documents sur les inondations, se focalisent surtout sur les conséquences humaines des catastrophes et les problèmes d'indemnisation (Bouisset *et al.*, 2007) le service des Ponts et Chaussées est le seul qui donne à voir la rivière et la crue. Cette information est d'autant plus intéressante qu'elle repose sur une culture scientifique et technique standardisée commune à tous les cadres du service. Les travaux de prévention au long cours sont d'ailleurs l'occasion d'échanges d'informations et de retours d'expériences entre les échelons national et local voire entre services déconcentrés. En témoigne l'exemple des projets de construction d'un ouvrage de défense contre un affluent de rive gauche de l'Adour, la rivière l'Echez, aux *« crues toujours brutales »* causant de *« grands dommages aux berges et aux propriétés riveraines »*. Un premier projet, présenté en 1937, est approuvé l'année suivante et obtient l'allocation d'une subvention du ministère de l'Intérieur. Mais, en septembre 1939, une crue provoque un *« important remaniement du lit à l'emplacement du chantier »*, endommage une nouvelle fois un chemin vicinal et détruit les travaux réalisés (Rapport de l'ingénieur en chef, Tarbes, 29/09/1939, Arch. dép. Hautes Pyrénées, série S 1552). Cette situation conduit le service des Ponts et Chaussées à revenir sur le choix technique opéré initialement qui avait été inspiré par les *« excellents résultats »* obtenus dans les Pyrénées-Orientales. La transposition d'une solution technique expérimentée dans un autre département pyrénéen n'ayant pas produit les effets escomptés, le service des Ponts s'oriente vers la mise en place de défenses en maçonnerie analogues à celles mises en place en aval, à Nouilhan.

3. Entre expertise et conflit : l'exemple d'une petite commune rurale (Agos-Vidalos)

On l'a dit, la gestion des risques relève, à la fin du XIX^{e} siècle des deux services que sont les Ponts et Chaussées et le service RTM. Si ces deux services, Ponts et Chaussées et Restauration de terrains en montagne, sont tous les deux reconnus par l'échelon local, ils se font parfois concurrence comme l'illustre l'exemple suivant. Agos-Vidalos est une petite commune rurale (362 habitants en 2006) composée de deux hameaux implantés en rive gauche du gave de Pau, à 440 m d'altitude. Ils sont exposés au risque d'inondation du gave de Pau et d'un petit cours d'eau torrentiel prenant sa source dans le massif de Pibeste (1 300 m). La commune, principalement agricole, est particulièrement démunie face au risque d'inondation dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle (1855, 1875, 1879, 1885, 1905). Elle tente dans un premier temps de prévenir le risque par la réalisation de travaux d'aménagement avant de prendre la décision de s'en remettre à l'administration des Ponts et Chaussées.

Les débordements du gave de Pau portent régulièrement atteinte aux propriétés riveraines malgré les travaux d'endiguement entrepris par la commune. Persuadés de la protection qu'offriraient les digues si elles étaient consolidées, le maire et les conseillers municipaux demandent au sous-préfet de l'arrondissement d'Argelès–Gazost, dans une lettre datée du 04 septembre 1855, l'interruption des prélèvements effectués dans le gave pour l'entretien des routes impériales (notamment la route n°21) : *« Cette année comme les précédentes, nous proposons de faire d'autres digues vous nous épargnerez bien du travail si vous daignez nous venir en aide. On enlève, pour l'entretien des routes impériales, tous les graviers et tous les cailloux que les eaux traînent sur le lit de* ***notre*** *gave. Si ces matériaux restaient sur place,* ***nos*** *digues seraient mieux consolidées et bien plus tôt faites. Il y a encore ceci : les graviers étant enlevés les eaux mènent à l'aise, les bords qui ne sont plus imprégnés que de sable ; et ainsi elles nivèlent les terrains et mettent sans cesse nos propriétés en danger… »* (Lettre du maire et des conseillers municipaux d'Agos-Vidalos au sous-préfet de l'arrondissement d'Argelès, 04 septembre 1855, Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, série S40). L'emploi réitéré de l'adjectif possessif appliqué aussi bien à l'aménagement hydraulique qu'au cours d'eau témoigne de l'ambivalence du rapport au gave, à la fois menaçant et proche, dangereux et utile. À l'inverse, le regard porté par l'administration des Ponts et Chaussées pour parler de la rivière est plus neutre, plus technique, dénué de toute dimension affective. Le contentieux naissant entre la commune, l'entrepreneur chargé de l'extraction des graviers et l'administration des Ponts et Chaussées se solde finalement par un compromis. Les prélèvements sont poursuivis mais en des lieux signalés par la commune. Toutefois, les termes de cet accord ne sont guère respectés par la suite par l'entreprise. L'administration des Ponts et Chaussées semble faire peu de cas de la requête d'une commune inquiète de la dégradation d'un bois communal et des propriétés agricoles proches du gave. Dans un rapport bref et plein de condescendance, l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées considère que *« le conseil municipal s'exagère la gravité et l'importance du danger »* (Rapport de l'ingénieur ordinaire. Route impériale n°21 de Paris à Barèges. Délibération du Conseil municipal d'Agos-Vidalos, 25 janvier 1856**,** Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, série S40).

En mai 1906, après de nouveaux dégâts, la commune s'en remet à l'expertise de l'administration : *« Cet état des choses, dont nous subissons, chaque fois que survient une*

forte pluie, les ***tristes conséquences****, sont autant d'indices de* ***malheurs*** *qui nous menacent et qui ne manqueront pas de se produire si quelque grand ouragan vient à se déchainer. (...) dans le but de n'avoir pas à déplorer quelque* ***calamité****, je crois qu'il serait urgent de faire examiner la situation des lieux par l'administration des Ponts et Chaussées qui, mieux que nous, pourra juger s'il y a possibilité d'enrayer le* ***mal*** *»* (Extrait du Registre des délibérations du Conseil municipal d'Agos-Vidalos, 21 mai 1905, Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, S40). La crainte d'une péjoration de la situation associée à un certain sentiment d'impuissance explique la décision communale de solliciter une expertise technique. Celle-ci sera finalement assurée non par l'administration des Ponts et Chaussées mais par celle de l'Agriculture au titre de sa compétence en matière de prévention des risques en montagne. L'administration des Eaux et Forêts livre un diagnostic précis de la situation. Elle ne recourt jamais aux termes relevant du registre de la catastrophe employé par la commune et minore l'importance des dégâts insistant sur le fait qu'aucune maison n'a jamais été détruite. Tandis que la commune s'estimait victime de *« grands dégâts »*, l'administration évoque les *«* ***désagréments*** *dont se plaint la commune »* (Avis du chef de service reboisement, 01 décembre 1906, Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, S40). Elle impute le risque d'inondation non seulement au gave mais aussi au ravin d'Ogy, cours d'eau intermittent sujet à des crues fréquentes au moment de la fonte des neiges. Les facteurs de risque sont clairement identifiés : *« l'abondance accidentelle des eaux, le charriage de pierrailles par ses eaux, la disposition* ***défectueuse*** *du village »* (Avis du chef de service reboisement, 01 décembre 1906, Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, S40). La communauté locale est donc jugée en partie responsable des « malheurs » qui la touchent. Fortes de ce diagnostic, les Eaux et Forêts écartent la construction de barrages de retenue sur les flancs de la montagne car *« ces sortes d'ouvrages ne font que différer le mal sans le guérir (...) »* et contribuent à augmenter la vulnérabilité du village : *« ces barrages constitueraient pour le village une menace bien autrement discutable que la situation actuelle en cas de rupture de l'un d'eux »* (Avis du chef de service reboisement, 01 décembre 1906, Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, S40). Sont en revanche proposés le *« maintien rigoureux à l'état boisé des versants tributaires des ruisseaux »* garanti soit par la domanialisation, soit par la soumission au régime forestier et la réalisation *« d'un canal de dérivation »* des eaux du ruisseau d'Ogy en amont du village d'Agos. Les solutions préconisées suscitent une réaction hostile de la commune peu encline à céder à l'État une partie de ses biens communaux ou à lui en déléguer la gestion. Elle souhaite plutôt l'établissement *« d'un fort barrage »* en amont (Extrait du Registre des délibérations du Conseil municipal d'Agos-Vidalos, 26/05/1907, Arch. Dép. Hautes-Pyrénées, S40). L'expertise profane du risque s'oppose donc à l'expertise technique du corps des Eaux et Forêts que la commune n'avait pas sollicité. Malgré les préconisations reçues, la commune se reporte finalement sur une solution technique relevant du champ de compétences des Ponts et Chaussées plus indolore que la prise en main d'une partie de son territoire par les Eaux et Forêts.

4. Conclusion

Les documents d'archive mettent donc en évidence des différences notables dans l'évaluation des dommages et dans l'appréciation des dispositifs appropriés de prévention du risque. Ils donnent à voir les relations complexes entre les administrations d'État et les

communes. Ils révèlent également l'existence d'une culture locale du risque et l'expression d'une forme de solidarité villageoise dans l'adversité. Ils renvoient enfin à des débats tout à fait contemporains sur les choix d'intervention face au risque entre solutions techniciennes de réduction des aléas et maîtrise de l'occupation du sol.

Contrairement aux autres témoignages anciens, les Ponts et Chaussées livrent un regard particulièrement riche sur les crues. Même s'ils se préoccupent davantage des dégâts causés aux infrastructures que des phénomènes naturels, leurs rapports contiennent de précieuses indications sur la nature de l'aléa, sur la récurrence et l'intensité des phénomènes.

Dotés d'une capacité d'expertise reconnue voire recherchée par les communes rurales, les Ponts et Chaussées sont des acteurs incontournables de la gestion des risques. Présents de l'échelle du département à celle de la subdivision, ils sont proches du terrain et interviennent fréquemment dans les communes, parfois aux marges de leur champ de compétences. Sollicités par les élus sur certains dossiers, interpellés par des particuliers mécontents convaincus de la responsabilité de l'administration dans les dommages causés à leurs biens, appelés pour arbitrer certains cas de litige…, ils représentent pour tous des interlocuteurs privilégiés en matière d'ingénierie civile. Leur expérience de l'inondation pose en outre des questions très actuelles sur la dimension évolutive du risque et son caractère plus ou moins anthropique.

Plus généralement, ils donnent à voir une certaine image de l'espace pyrénéen loin des stéréotypes de sociétés traditionnelles refermées sur elles-mêmes : celle de territoires ouverts, perméables où les flux revêtent une grande importance. Les Pyrénées du tournant du XIX^{e} siècle évoquées dans les archives des Ponts sont un espace à l'économie diversifiée dans lequel une valorisation touristique du territoire orientée vers le thermalisme s'ajoute à des usages productifs (agricoles, sylvicoles, industriels) plus ou moins anciens.

Bibliographie :

BOUISSET C., CLARIMONT S., DEGRÉMONT I., 2007 - « Des lieux sous les eaux : mémoire et géographie de l'inondation dans le bassin de l'Adour », *Sud-Ouest Européen, "Géographie historique, pour un autre regard"*, n° 23, p. 55-67.

BOURDIEU P., 1989 - *La noblesse d'État. Grandes écoles et esprit de corps*, Paris, édition de Minuit (collection Le sens commun), 576 p.

BRUNOT A., COQUAND R., 1982 - *Le corps des Ponts et chaussées*, Paris, éditions du CNRS, 915 p.

CHAMPION M., 1858-1864 - *Les inondations en France depuis le Ve siècle jusqu'à nos jours*, Paris, V. Dalmont et Dunod, 6 vol., 244, 267, 232, 250, 263 et 283 p.

DELUMEAU J., LEQUIN Y. [dir.], 1987 - *Les malheurs du temps, histoire des fléaux et des calamités en France*, Paris, Larousse, 520 p.

DESAILLY B., 1989 - « Les ingénieurs des Ponts et chaussées face aux inondations en Roussillon (1770-1800) », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 60, fasc. 3, p. 329-343.

DESPORTES M., PICON A., 1997 - *De l'espace au territoire. L'aménagement en France, XVI°-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 221 p.
GUIGUENO V., 2002 - « Le rivage des ingénieurs », *Le Mouvement Social* fasc. 3, n° 200, p. 147-152.
LE MAREC Y., 2000 - « Construire leur accord », *Genèses* fasc. 3, n° 40, p. 108-130.
PICON A., 1994 - « Die Ingenieure des Corps des Ponts et Chaussées Von der Eroberung des nationalen Raumes zur Raumordnung », GRELON A., STÜCK H. [dir.], *Ingenieure in Frankreich, 1747-1990*, Francfort / New-York, Campus, p. 77-99.
PICON A.,1995 - « Cartographie et aménagement du territoire. Les cartes des élèves des Ponts et chaussées à la fin du XVIII° siècle », BOUSQUET-BRESSOLIER C. [dir.], *L'œil du cartographe et la représentation cartographique du Moyen-Âge à nos jours*, Paris, Editions CTHS, p.107-145.
PICON A., 1992 - *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et chaussées. 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 768 p.
PICON A., 2001 - « Imaginaires de l'efficacité, pensée technique et rationalisation », *Réseaux*, fasc. 5, n°109, p. 18-50.
PICON A., ALLARD P. [coord], 2006 - *Gestion du risque inondation et changement social dans le delta du Rhône. Les « catastrophes » de 1856 et 1993-1994*, Arles, Editions Quae, CEMAGREF co-éditeur CIRAD, IFREMER, INRA, 146 p.
THOENIG J-C., 1980 - *L'administration des routes et le pouvoir départemental. Vie et mort de la vicinalité*, Paris, éditions Cujas, 117 p.
THOENIG J-C., 1987 - *L'ère des technocrates. Le cas des Ponts et chaussées*, Paris, L'Harmattan (collection Logiques sociales), 317 p.