



HAL
open science

La plume contre le bitume : quelques clés de lecture pour une analyse polémogéographique des dessins anti-autoroutes

Bruno Charlier

► To cite this version:

Bruno Charlier. La plume contre le bitume : quelques clés de lecture pour une analyse polémogéographique des dessins anti-autoroutes. *Sud-Ouest Européen*, 2001, *Autoroute et recompositions territoriales* (Coordonné par Guy Di Meo), 12, pp.73-79. halshs-01590529

HAL Id: halshs-01590529

<https://shs.hal.science/halshs-01590529>

Submitted on 19 Sep 2017

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.

La plume contre le bitume : quelques clés de lecture pour une analyse polémogéographique des dessins anti-autoroutes

Bruno Charlier

Citer ce document / Cite this document :

Charlier Bruno. La plume contre le bitume : quelques clés de lecture pour une analyse polémogéographique des dessins anti-autoroutes. In: Sud-Ouest européen, tome 12, 2001. Autoroute et recompositions territoriales (Coordonné par Guy Di Meo) pp. 73-79;

http://www.persee.fr/doc/rgpso_1276-4930_2001_num_12_1_2777

Document généré le 27/06/2016

Résumé

L'acceptabilité sociale des projets d'aménagement est en grande partie déterminée par les représentations qu'en ont les populations locales riveraines des futurs sites d'implantation. Ces représentations relatives à des impacts ou des nuisances supposés, à l'utilité du projet ou à l'image des maîtres d'ouvrages peuvent alimenter des réactions de rejet dont la virulence constitue un réel facteur d'entrave à la réalisation de certains équipements pourtant d'intérêt général. A ce stade, la gestion d'un conflit d'implantation nécessite donc la prise en compte d'objets de revendications plus idéels que matériels. Malgré leur apparente subjectivité, il est non seulement possible mais souhaitable d'identifier ces représentations afin de déterminer les facteurs de clivage qu'elles sont susceptibles de véhiculer. Ce texte s'appuie sur l'analyse de quelques dessins anti-autoroutes pour comprendre comment les territoires réagissent à l'arrivée de ce type d'infrastructure.

Abstract

Feather versus asphalt : a few keys to read an analysis of the geographic and polemic anti-motorway drawings. The social acceptability of local development projects is in a large measure determined by the representations which the local resident populations have of the future sites. These representations relative to supposed impacts or pollution, to the usefulness or the project or the image of the owners may feed reject reactions, the strength of which makes up a real obstacle to the realisation of some equipments of general interest. At this stage, solving the conflict of setting up a project needs to take into account claims more ideal than material. In spite of their apparent subjectivity, it is not only possible but desirable to identify these representations, in order to determine the division factors which they are likely to carry. This paper leans on the analysis of a few anti-motorway drawings, to understand how territories react on the arrival of this kind of infrastructure.

Resumen

La pluma contra el asfalto : algunas claves de lectura para un análisis polemo-geografico de los dibujos anti-autopistas. La aceptación social de los proyectos de organización resulta determinado en gran parte por las representaciones que tienen las poblaciones locales rayanas los futuros sitios de implantación. Estas representaciones que se relacionan con impactos o nocividad supuestos, con la utilidad del proyecto o con la imagen de los comanditarios pueden alimentar reacciones de rechazo cuya virulencia constituye un factor real de impedimenta a la realización de algunos equipamentos que son sin embargo de interés general. En ese momento, la gestión de un conflicto de implantación necesita pues que se consideren las reivindicaciones más ideales que materiales. A pesar de su aparente objetividad, no sólo es posible sino también interesante identificar esas representaciones para determinar los factores de escisión que pueden conllevar. Esta texto se apoya en el análisis de algunos dibujos anti-autopista para entender cómo reaccionan los territorios ante la llegada de este tipo de infraestructura.

LA PLUME CONTRE LE BITUME : QUELQUES CLÉS DE LECTURE POUR UNE ANALYSE POLÉMO-GÉOGRAPHIQUE DES DESSINS ANTI-AUTOROUTES

Bruno CHARLIER*

RÉSUMÉ – L'acceptabilité sociale des projets d'aménagement est en grande partie déterminée par les représentations qu'en ont les populations locales riveraines des futurs sites d'implantation. Ces représentations relatives à des impacts ou des nuisances supposés, à l'utilité du projet ou à l'image des maîtres d'ouvrages peuvent alimenter des réactions de rejet dont la virulence constitue un réel facteur d'entrave à la réalisation de certains équipements pourtant d'intérêt général. À ce stade, la gestion d'un conflit d'implantation nécessite donc la prise en compte d'objets de revendications plus idéels que matériels. Malgré leur apparente subjectivité, il est non seulement possible mais souhaitable d'identifier ces représentations afin de déterminer les facteurs de clivage qu'elles sont susceptibles de véhiculer. Ce texte s'appuie sur l'analyse de quelques dessins anti-autoroutes pour comprendre comment les territoires réagissent à l'arrivée de ce type d'infrastructure.

ABSTRACT – FEATHER VERSUS ASPHALT : A FEW KEYS TO READ AN ANALYSIS OF THE GEOGRAPHIC AND POLEMIC ANTI-MOTORWAY DRAWINGS. The social acceptability of local development projects is in a large measure determined by the representations which the local resident populations have of the future sites. These representations relative to supposed impacts or pollution, to the usefulness or the project or the image of the owners may feed reject reactions, the strength of which makes up a real obstacle to the realisation of some equipments of general interest. At this stage, solving the conflict of setting up a project needs to take into account claims more ideal than material. In spite of their apparent subjectivity, it is not only possible but desirable to identify these representations, in order to determine the division factors which they are likely to carry. This paper leans on the analysis of a few anti-motorway drawings, to understand how territories react on the arrival of this kind of infrastructure.

RESUMEN – LA PLUMA CONTRA EL ASFALTO : ALGUNAS CLAVES DE LECTURA PARA UN ANALISIS POLEMICO GEOGRAFICO DE LOS DIBUJOS ANTI-AUTOPISTAS. La aceptación social de los proyectos de organización resulta determinado en gran parte por las representaciones que tienen las poblaciones locales rayanas los futuros sitios de implantación. Estas representaciones que se relacionan con impactos o nocividad supuestos, con la utilidad del proyecto o con la imagen de los comanditarios pueden alimentar reacciones de rechazo cuya virulencia constituye un factor real de impedimenta a la realización de algunos equipamientos que son sin embargo de interés general. En ese momento, la gestión de un conflicto de implantación necesita pues que se consideren las reivindicaciones más ideales que materiales. A pesar de su aparente objetividad, no sólo es posible sino también interesante identificar esas representaciones para determinar los factores de escisión que pueden conllevar. Esta texto se apoya en el análisis de algunos dibujos anti-autopista para entender cómo reaccionan los territorios ante la llegada de este tipo de infraestructura.

AUTOROUTE – PROJET – CONFLIT D'IMPLANTATION – REPRÉSENTATIONS SOCIALES

MOTORWAY- PROJECT – SETTING UP CONFLICT – SOCIAL REPRESENTATIONS

AUTOPISTA – PROYECTO – CONFLICTO DE IMPLANTACION – REPRESENTACIONES SOCIALES

Dans de nombreux cas de conflits environnementaux, les aménagements sont contestés alors qu'ils n'existent encore

* Maître de Conférences, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Laboratoire « Société, Environnement, Territoire », UMR CNRS 5603.

qu'à l'état de projet (Charlier, 1999). Ce sont alors les représentations du projet et de ses impacts potentiels qui alimentent les réactions de rejet des territoires concernés. Gérer un conflit d'implantation à ce stade de la controverse

suppose donc de travailler sur des éléments de revendications plus idéels que matériels. Cette apparente subjectivité ne condamne pas la réalisation d'un travail de concertation préalable. Encore faut-il pouvoir faire s'exprimer les craintes associées au projet. Celles-ci peuvent inspirer des dessins illustrant des affiches, des tracts ou des articles dans des revues écologistes. Ceux que nous avons réunis ici ont fait l'objet d'un travail de recherche documentaire réalisé il y a quelques années dans le cadre de l'Observatoire de l'autoroute A 64 de l'université de Pau (Charlier, 1998). Le regard plutôt amusé qui avait initialement motivé cette collecte de dessins « anti-autoroutes » est progressivement devenu un peu plus analytique. En effet, si on les examine dans le détail, on se rend rapidement compte que ces documents iconographiques ont un contenu sémiotique qui dépasse largement leur projet polémique le plus évident. En mettant en scène les rapports imaginés entre la future autoroute et les espaces qu'elle doit traverser, ils expriment sous une forme condensée et caricaturale la plupart des craintes formulées par les associations de défense. La récurrence de certains thèmes permet même d'identifier de façon très précise les principales représentations sociales de l'autoroute qui nourrissent les réactions locales de rejet. En fait, on se rend compte très rapidement que celles-ci ont en commun de ne pas seulement dénoncer l'impact environnemental de l'infrastructure, mais aussi et surtout son utilité en tant qu'instrument d'une politique publique d'aménagement du territoire.

I – Le passage de l'autoroute : effet de coupure et discontinuité spatiale

La première image forte que véhicule une majorité de dessins anti-autoroutes est celle de la discontinuité spatiale. Parmi les exemples de notre corpus, nous en avons sélectionné deux particulièrement représentatifs du traitement graphique de ce thème.

Le premier (fig. 1) est extrait d'un recueil de dessins diffusé par la Coordination Départementale Anti-Autoroute (CDAA) du Lot, opposée à la réalisation de l'A 20 Brive-Montauban. Sur ce dessin, l'autoroute est représentée construite au sommet d'un(e) mur(aille) percé(e) à ses extrémités par deux minuscules tunnels; en fait situés au nord et au sud du département du Lot dont on devine aisément les contours. Comparée à la taille des deux villages représentés de part et d'autre du tracé (certainement les villes de Gordon et Figeac), l'emprise spatiale de l'A 20 est considérablement exagérée. Le message ne peut pas être plus clair. Telle qu'elle est conçue, ou du moins telle

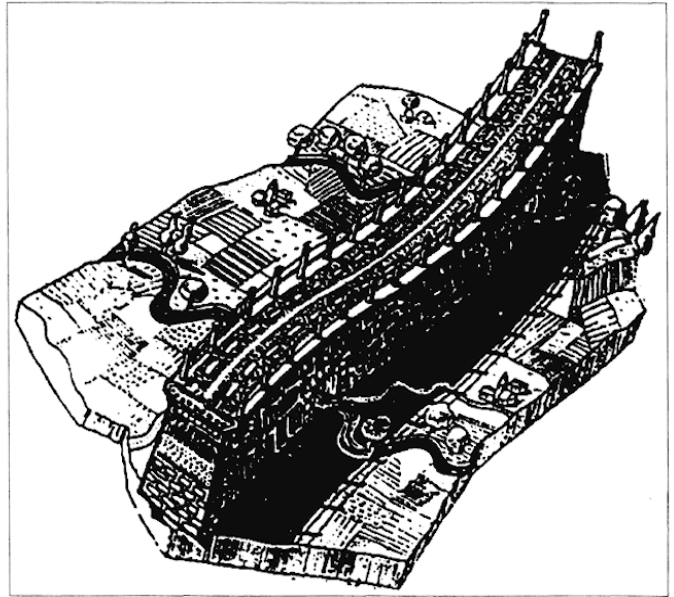


Fig. 1 – L'autoroute sera-t-elle le mur des Lotois ? (dessin signé C. Verdun, 1995)



Fig. 2 – No Pasaran (dessin signé F. C., 1994)

qu'elle est perçue, l'infrastructure n'est pas à l'échelle du département.

Non seulement l'autoroute coupe le Lot en deux en créant un axe, obstacle pratiquement infranchissable, mais elle fait aussi de l'ombre à une partie de l'économie locale suggérée ici par un paysage de champs mis en culture dont le mur autoroutier vient rompre l'ordonnancement. L'effet de coupure n'est donc pas uniquement spatial, il est aussi paysager.

Le second dessin (fig. 2) est extrait d'un autre recueil diffusé par des opposants à la réalisation du tunnel du Somport et à la mise en service de l'axe E7. À quelques détails près, on y retrouve de nombreux éléments de mise

en scène déjà utilisés dans le dessin précédent.

Remarquons, tout d'abord, un changement d'échelle. Ici l'effet de coupure et la discontinuité spatiale ne sont pas suggérés au niveau d'un département, mais au niveau d'une vallée de montagne : la vallée d'Aspe. Avant de s'engouffrer dans le tunnel, l'autoroute passe à proximité d'un village dont une partie est ensevelie sous les gravats qui s'amoncellent en bordure de voie.

Comme dans le dessin précédent, le tracé – ici beaucoup plus rectiligne – rompt avec un paysage où dominent les lignes courbes. Notons également que l'infrastructure est toujours montrée infranchissable et inaccessible, donc absolument inutile à l'échelle de l'espace représenté sur le dessin. D'un point de vue sémantique, ce constat d'inutilité renforce le sentiment de nuisibilité d'un projet qui, selon ses opposants, ne doit pas passer (« No pasaran »).

II – La réalisation de l'autoroute : un aménagement « violent » niant totalement les réalités locales

Par définition une autoroute est une infrastructure de transport qui n'est opérante qu'à ses extrémités ou en des points bien précis de son tracé. Sa fonction est de relier certains espaces en ignorant d'autres. L'existence de cet « effet tunnel » conditionne l'efficacité spatio-temporelle de l'infrastructure (pouvoir aller plus loin, plus vite). Mais elle légitime aussi les réactions d'oppositions aux projets autoroutiers en ce sens qu'elle crée une ambivalence entre les coûts locaux supposés être supportés par les espaces traversés et les bénéfices régionaux et/ou nationaux retirés par les espaces reliés.

Au niveau local, et notamment dans l'esprit des populations riveraines du futur tracé, cette situation est souvent vécue comme une instrumentalisation totale de leur espace de vie quotidien. Territoire, il devient un simple espace support sur lequel est plaqué un projet. Ce thème de la négation du local ou du topocide, déjà présent dans les deux exemples précédents, est traité avec plus ou moins de vigueur dans de nombreux dessins anti-autoroutes. Nous verrons qu'il est aussi souvent associé à une vision assez violente de la réalisation du projet.

Le troisième dessin (fig. 3) est extrait de la revue *Combat Nature*. Il illustre un texte de Jean Sivardière consacré aux problèmes soulevés par la réalisation de l'autoroute A 51 Grenoble-Sisteron.

La mise en scène, inspirée par une des plus célèbres scènes rustiques de Millet, est remarquable d'efficacité. Elle représente sans aucun doute l'expression symbolique la plus achevée de la « négation du local » et du topocide (1). L'autoroute – toujours aussi rectiligne – est représentée traversant indifféremment et sans discernement la scène de l'angélus. Le marquage au sol est même peint sur le panier autour duquel prie le couple de paysans. En montrant une terre productive stérilisée par le goudron, l'auteur du dessin a aussi certainement voulu prouver que c'est toute une économie rurale traditionnelle et finalement tout un patrimoine qui sont ainsi menacés de disparaître sous un bitume uniformisateur et destructeur. Car, au-delà de la spécificité de la scène représentée dans ce dessin, l'analyse est transposable à tous les espaces concernés par des projets autoroutiers quelle que soit leur valeur patrimoniale propre : unanimement reconnue comme dans le cas présent, ou ne faisant sens que pour une communauté restreinte. À la différence des deux premiers dessins, celui-ci joue aussi sur le contraste noir/blanc pour renforcer l'effet de coupure de l'autoroute dans le paysage. Le même procédé

(1) Si un projet autoroutier menaçait vraiment les paysages de Millet, le fait qu'ils aient été un lieu d'inspiration artistique pourrait constituer un argument de protection. Il en a d'ailleurs été question pour le pays de Giono traversé par les projets de l'A 8 bis et du TGV Méditerranée ou pour le point de vue de la terrasse du domaine de Malagar où a vécu François Mauriac, menacé par un projet de carrière...

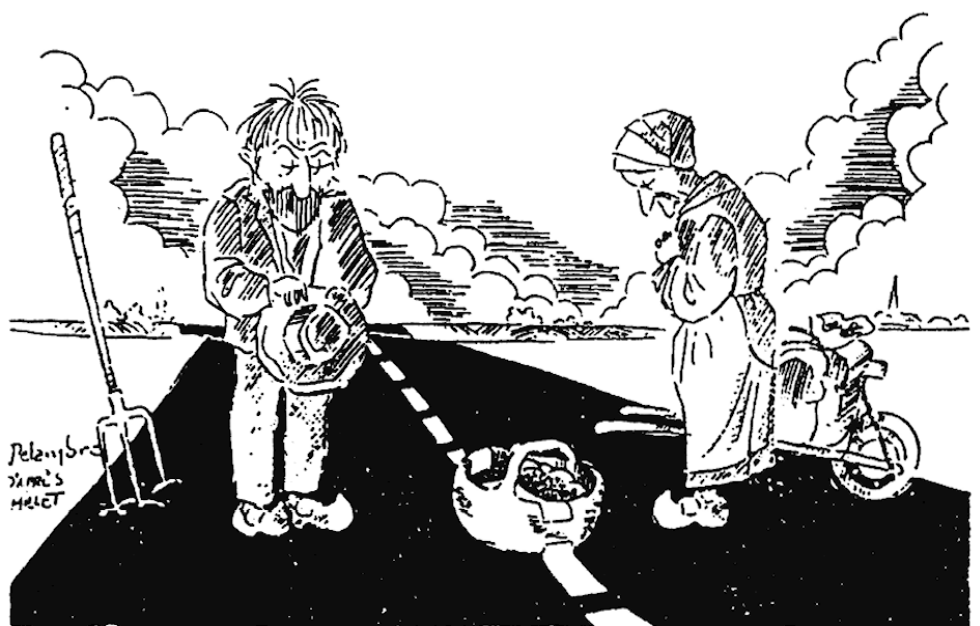


Fig. 3 – L'angélus autoroutier (dessin signé Delambre d'après Millet, 1990)

graphique est d'ailleurs utilisé dans le dessin que nous allons analyser à présent (fig. 4).

Sur ce dessin, l'autoroute est représentée en voie de construction. Elle déroule son tracé à la manière d'un immense rouleau compresseur auquel rien ne semble pouvoir résister. La négation du local, espace support de l'aménagement, est totale. La mise en scène de ce dessin oppose, au premier et au second plan, la situation « avant » et « après » la réalisation de l'infrastructure. Après la construction de l'autoroute, l'espace est représenté désert, uniforme et rectiligne. Avant, il est représenté plus clair, typiquement rural, montré dans toute sa diversité (champs cultivés, prés, parcelles de vignes, arbres, cohabitation des activités agricoles modernes et traditionnelles, ouverture au tourisme, richesse du patrimoine architectural...)

Ce dessin suggère aussi l'importance des nuisances associées à la circulation autoroutière. Toute une partie de l'autoroute y est représentée occupée par un interminable flot de véhicules qui semblent tous venir de Paris (on devine la tour Eiffel). Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur le thème de l'opposition ville/campagne dans les dessins anti-autoroutes. À propos de ce document, on peut cependant souligner que le choix de Paris comme point de départ de l'autoroute n'est absolument pas fortuit. Paris symbolise l'État et ici :

- l'État centralisateur qui impose ses vues et concentre le pouvoir de décision (fig. 5);
- l'État aménageur critiqué dans ses choix politiques et techniques (le fait de privilégier le transport routier au détriment du transport ferroviaire, le fait de privilégier l'énergie nucléaire (fig. 6)) (2) ;
- l'État nation qui nivelle les espaces et les paysages de province comme il a nivelé les cultures locales. « Miladiou ! » s'écrie, en occitan, le berger qui voit « arriver » le projet autoroutier « parisien » (fig. 4)...

L'image du rouleau compresseur témoigne aussi d'une représentation assez violente de l'aménagement autoroutier. Cette impression de violence est mentalement associée à la perception de l'autoroute niant le local. Le slogan et le dessin de

(2) Comme le montre la figure 6, cette forme de remise en cause de la politique des transports fonctionne sur les mêmes registres de revendications que le discours anti-nucléaire.



Fig. 4 – L'autoroute rouleau compresseur (dessin de Christian Verdun, CDAA, 1995)

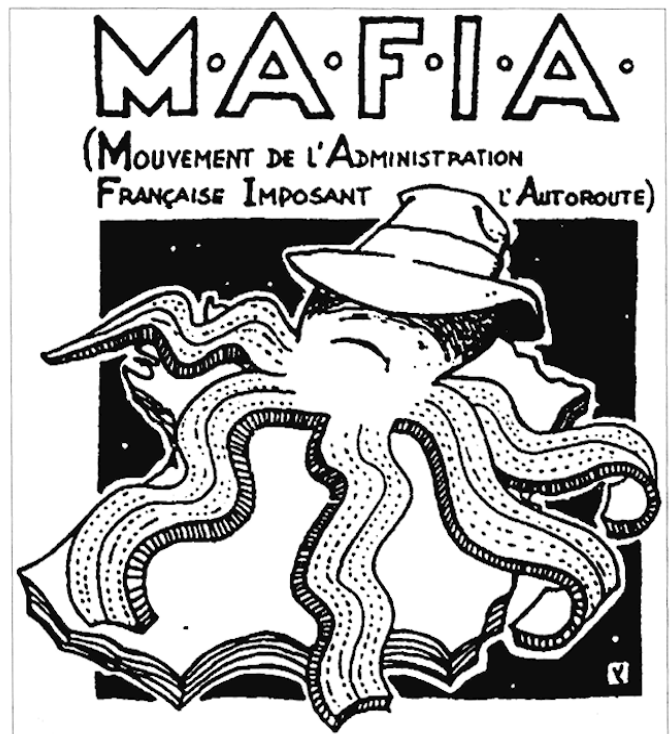


Fig. 5 – M.A.F.I.A. (dessin signé V. V., 1993)

l'affiche présentée sur la figure 7 le montrent assez bien. La violence de l'aménagement y est traitée d'une façon à la fois graphique et textuelle. Dans le texte, l'avancée de l'autoroute est décrite comme un « saccage » (pillage, dévastation) symptomatique d'un comportement qualifié de frénétique (frénésie : acte d'exaltation violente). Graphiquement, elle est symbolisée par un bulldozer « aveugle » qui emporte tout sur son passage (on retrouve l'idée de saccage).

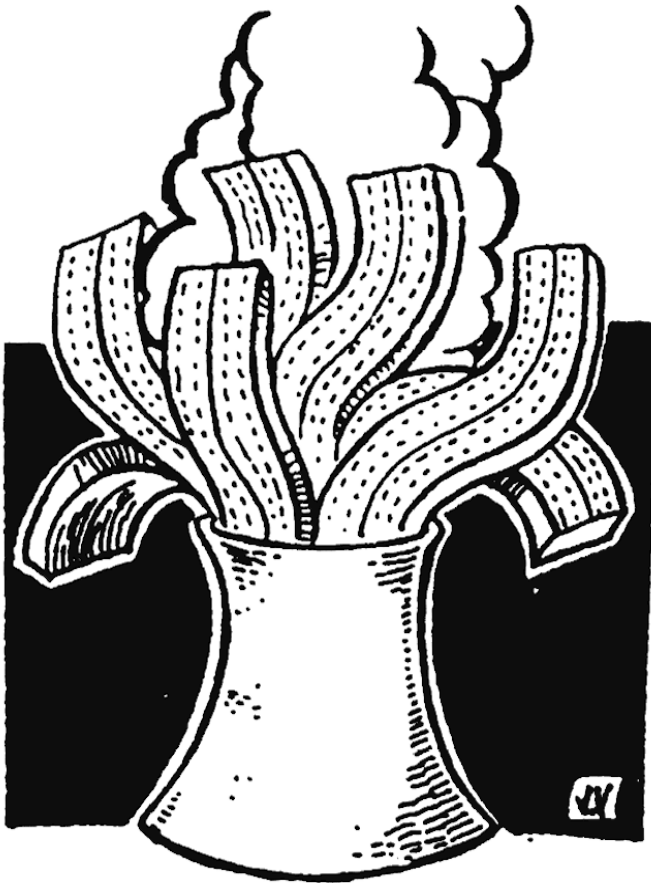
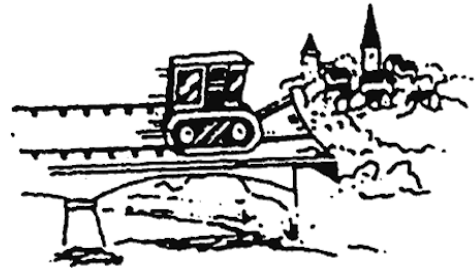


Fig. 6 – Les fleurs du mal et leur vase. « Programme autoroutier, programme nucléaire, même combat » (dessin signé V. V., 1993)

III – L'autoroute perçue comme un équipement urbain

Quand on examine leur « anatomie », on se rend assez facilement compte que les réseaux d'infrastructures de transports terrestres à grande vitesse, telles que les autoroutes ou les lignes TGV, sont avant tout des équipements urbains. Cette caractéristique structurelle et fonctionnelle renforce leur nature « allotopique ». À l'échelle locale, elle favorise l'émergence de nombreuses réactions d'opposition. C'est ce que montrent les dessins des figures 8, 9 et 10. Avant de les décrire un par un, notons qu'ils sont tous extraits d'un même recueil réalisé par une association lozérienne opposée au projet de l'autoroute Lyon-Toulouse. Le caractère très rural des espaces concernés par ce projet a sans aucun doute fortement influencé le traitement graphique des réactions de rejet qu'il a provoquées. Du point de vue de leur mise en scène, ces trois dessins ont en commun de poser le problème de la réalisation et du passage de l'autoroute dans le contexte des rapports ville/campagne. Comme sur la figure 4, c'est toujours l'archétype d'une ville qui est représenté comme point de départ ou d'arrivée de l'autoroute.

**HALTE AU SACCAGE
ET A LA FRÉNÉSIE
AUTOROUTIÈRE**



**NON A L'AUTOROUTE
OUI A LA
RN 29 AMENAGEE**

Fig. 7 – Halte au saccage et à la frénésie autoroutière (auteur inconnu, 1990)

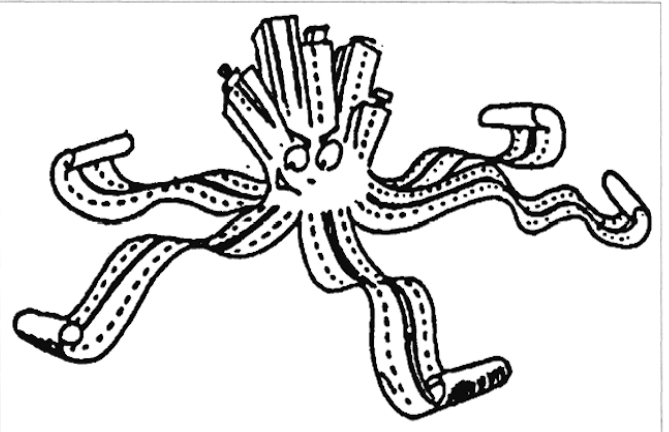


Fig. 8 – Les tentacules autoroutières de la pieuvre urbaine (dessin signé Zarma, 1993)

Le premier de ces trois dessins (fig. 8) fait une utilisation assez classique de la métaphore de la pieuvre pour suggérer l'image de la ville tentaculaire. Comme le précise R. Brunet (1993) dans son dictionnaire critique de la géographie, cette représentation « est associée à l'idéologie ruraliste qui voit la ville s'insinuer partout et étouffer la campagne en buvant son sang, parce qu'elle est aussi bien vampire que pieuvre ». Cette métaphore permet aussi de suggérer les effets de métropolisation induits et accentués par le développement des réseaux autoroutiers.

Tout en restant thématiquement liés au premier, les deux autres dessins insistent beaucoup plus sur le rôle de l'autoroute dans la déstructuration sociale et économique des espaces ruraux traversés. Ainsi, sur la figure 9, l'infrastructure ouvre très explicitement le chemin de l'exode de la population rurale vers les villes, alors que sur la figure 10, elle précipite le déclin des activités agricoles.

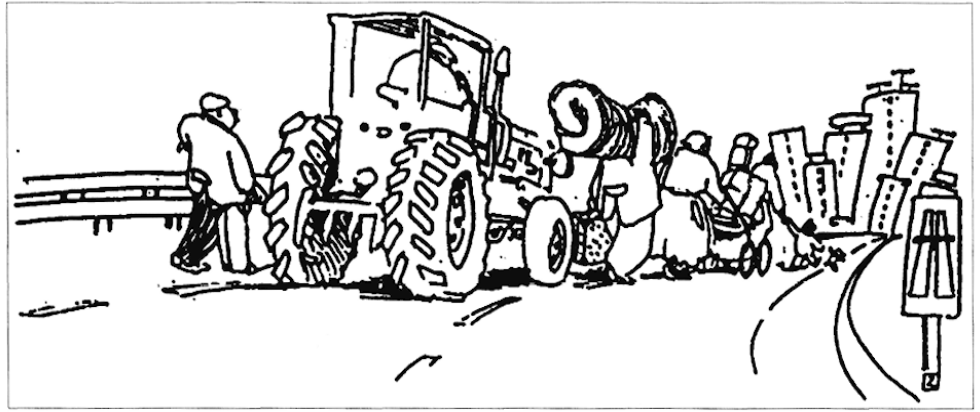


Fig. 9 – Autoroute et exode rural (dessin signé Zarma, 1993)

Conclusion (s)...

Quelle(s) conclusion(s) le géographe-polémologue peut-il tirer d'un tel exercice d'analyse ? Il convient tout d'abord d'insister sur le fait que les documents iconographiques présentés ici peuvent être le support d'une analyse de contenu aux résultats d'une richesse parfois surprenante.

Utilisée comme le moyen d'une meilleure identification et compréhension des craintes à l'origine des réactions de rejet auxquelles se trouvent confrontés les promoteurs de projets autoroutiers, l'étude de ces dessins, comme l'étude de tous les autres documents auxquels ils peuvent être associés, se révèle tout à fait intéressante, voire incontournable.

Car d'autres travaux sont là pour montrer toute la relativité des craintes exprimées par les dessins que nous venons d'analyser. Si, dans certains cas, l'arrivée de l'autoroute peut effectivement être un important facteur de déstructuration des espaces traversés, dans d'autres, peut-être tout aussi nombreux, elle peut, par exemple, être un instrument « de déblocage d'une situation de malaise rural [...]. En matière d'aménagement et de développement local, le séisme socio-spatial que constitue souvent l'implantation autoroutière [...] n'a pas que des incidences négatives » (Poinsot, 1998).

Au chapitre des conditions d'une « greffe » réussie,

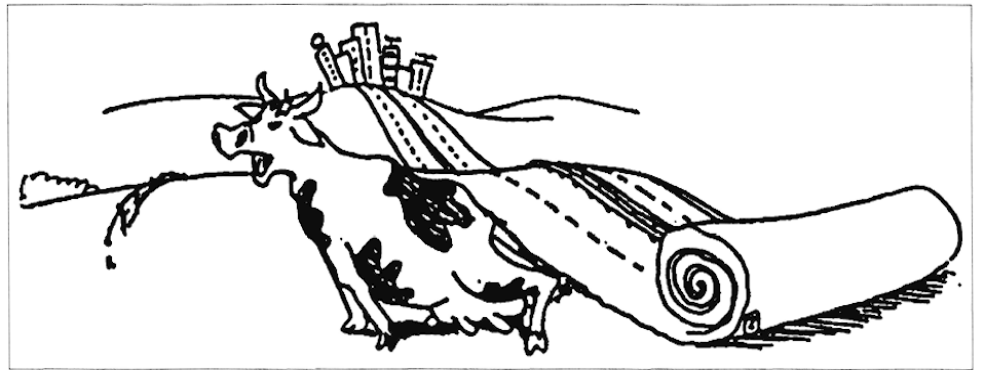


Fig. 10 – L'autoroute, un sale coup pour l'agriculture (dessin signé Zarma, 1993)

Y. Poinsot souligne les effets bénéfiques des taxes professionnelles versées par les sociétés concessionnaires; les effets tout aussi bénéfiques des recompositions foncières des espaces agricoles provoquées par la pratique du « remembrement autoroutier »; les effets également bénéfiques de la mise en place de projets d'aménagement global des territoires communaux (approbation de POS), enfin, les effets bénéfiques d'une périurbanisation accélérée des communes desservies par un échangeur... Autant d'éléments qui peuvent être mis sur la table de négociation au moment des études d'implantation. En valorisant ces retours d'expérience, les promoteurs des projets autoroutiers peuvent aller au-delà des réactions épidermiques mais néanmoins légitimes des collectivités locales et des futurs riverains qui craignent que l'arrivée de l'infrastructure ne soit uniquement synonyme d'une atteinte irréversible à leur mode de vie et à leur « capital spatial d'habitat » (Lévy, 1994).

Références bibliographiques

- BRUNET R., « Tentacule », in BRUNET R., FERRAS R. et THIERY H., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Éditions RECLUS, La Documentation Française, 1993, p. 477-478.
- CHARLIER B., « Les réactions d'opposition aux projets autoroutiers et leurs modalités de diffusion », in Actes de la Table-Ronde *Les effets de diffusion spatiale des autoroutes. Recherche d'indicateurs pertinents*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Institut de Recherche sur les Sociétés et l'Aménagement, Observatoire de l'Environnement Économique et Écologique de l'autoroute A 64, 1998, p. 17-26.
- CHARLIER B., *La défense de l'Environnement : entre espace et territoire. Géographie des conflits environnementaux déclenchés en France depuis 1974*, thèse de doctorat nouveau régime en Géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour, A. Etchelecou dir., 1999, 753 p.
- LEVY J., « Les figures de l'habiter », in *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1994, p. 234-241.
- POINSOT Y., « Autoroute et espace rural : les incidences géographiques d'un aménagement allotopique », in Actes de la Table-Ronde, *Les effets de diffusion spatiale des autoroutes. Recherche d'indicateurs pertinents*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Institut de Recherche sur les Sociétés et l'Aménagement, Observatoire de l'Environnement Économique et Écologique de l'autoroute A 64, 1998, p. 27-41.

Sources des illustrations

- Figure 1 et 4 : Coordination Départementale Anti-Autoroute du Lot (CDAAL).
- Figure 2 : Recueil de dessins contre le projet du tunnel du Somport publié dans *No pasaran ! Sauvons la vallée d'Aspe*, Éditions UTOVIE, 1994, 71 p.
- Figure 3 : Revue *Combat Nature*, n° 88, février 1990, p. 43.
- Figure 5 et 6 : Recueil « Noirs desseins » réalisé pour la campagne « Programme électronucléaire, programme autoroutier, même combat » organisée par la Fédération Rhône-Alpes pour la Protection de la Nature (FRAPNA), dessins publiés dans la revue *Combat Nature*, n° 100, février 1993, p. 76 et n° 101, mai 1993, p. 86.
- Figure 7 : Revue *Combat Nature*, n° 91, novembre 1990.
- Figure 8, 9, 10 : Association « Non à la 2^e autoroute ».