

la lettre



éditorial

Ce début d'année 2000 se présente agréablement pour ASCO-TP :

Notre notoriété s'améliore : on commence à nous interroger pour évoquer des projets ou s'informer sur leur évolution. Nous devons cependant continuer nos efforts pour mieux nous faire connaître.

Le projet de musée virtuel prend forme ; son chef de projet, Guy Benattar, est mis à temps partiel à notre disposition par le CGPC. Il vous en dit plus dans cette lettre.

Notre site sur le web est consulté et s'enrichit peu à peu ; Daniel Vandros, qui y contribue beaucoup, vous en parle aussi.

Une réunion à Millau a permis de constater l'intérêt porté localement à capitaliser sur le viaduc en organisant un lieu de mise en valeur. Ce projet ne pourra véritablement progresser qu'avec la désignation du concessionnaire de celui-ci.

D'autres projets envisagés se décalent dans le temps : c'est le cas du

projet de lieu d'exposition au Pont du Gard, pour des raisons locales, et du projet d'exposition dans le Toit de l'Arche pour une question de calendrier.

Par contre, nous sommes toujours en manque de passionnés qui acceptent de nous donner un coup de main, que ce soit pour nous préparer des articles (Ah ! le rôle ingrat du rédacteur en chef !), pour participer à l'un des projets, ou encore pour nous suggérer des contacts ou des lieux où subsistent des éléments de mémoire.

Le résultat est, entre autres, que cette lettre n'est pas aussi fournie, illustrée, agréable et variée que vous pourriez le souhaiter.

Alors, à vous de jouer et de mobiliser vos amis et connaissances.

*Jean-Pierre Maillant,
président d'Asco TP.*



Sous le patronage
du Ministère de l'Équipement,
du Logement, des Transports
et du Tourisme

NUMÉRO

4

juin 2000

Sommaire

- 1 éditorial
- 2 le métier de paveur
- 4 bientôt le Musée virtuel
- 5 l'Association
- 6 les anciens ponts
- 7 le site Internet d'Asco-TP
- 8 actualités des chantiers

Pour toutes les idées que vous pouvez avoir, nous avons besoin de vous, de votre adhésion bien sûr, mais aussi de votre aide, de votre temps et de vos compétences pour contribuer à ce que nos projets deviennent réalité. Merci aussi de parler autour de vous de nos projets et de notre association : notre notoriété sera notre force.

le métier de paveur

Les Romains recouvraient leurs voies les plus importantes au moyen de larges dalles de pierre posées, soit sur le sol naturel quand la portance de celui-ci était jugée suffisante, soit sur une sorte de béton à base de chaux et de terre cuite. En France, à Saint-Romain en Gal (près de Vienne en Isère) le revêtement de la voie romaine, en dalles polygonales posées en “opus incertum” est un bon exemple de ce type de chaussée.



Voie romaine de Saint Romain en Gal.

Mais ce n'est qu'à partir du XII^e siècle que l'on exécute les premiers pavages dans les grandes villes. Pour Paris, c'est sous Philippe Auguste, en 1184, que le pavage des rues est préconisé : “... à l'aide de pierres fortes et dures, nommées – silice – par les Latins¹, et non des pierres de grès...” (*duris et fortibus lapidis sternerentur*)².

En 1388, une ordonnance de Charles VI³ constate que les chemins des entrées de Paris étaient “... si dégradés et effondrés qu'à très grands périls et peine on pouvait y amener des vivres et denrées pour son peuple...” Le roi demande donc au prévôt de “... faire refaire et réparer toutes les chaussées et tous les ponts et passages et chemins anciens, dans la banlieue, prévôté et vicomté de Paris, en moyen des deniers des barrages cueillis en divers lieux de la banlieue et sinon par toutes les meilleures voies et

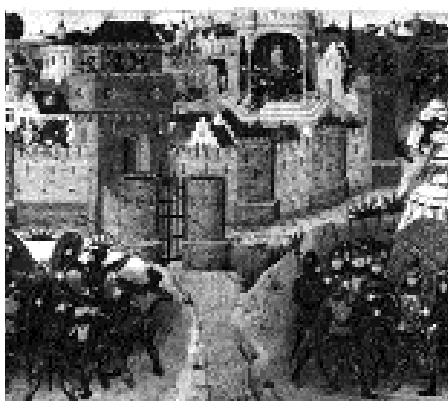
manières que faire se pourra bonnement...”

Le métier de paveur ne semble pas, en France, remonter avant le XIII^e siècle, ce travail étant alors exécuté par des maçons non spécialisés. Le document le plus ancien, où apparaît le nom de ce métier, est constitué par des lettres patentes de Charles V du 2 avril 1397⁴ concernant l'élection, au Châtelet, d'un maître juré visiteur des chaussées de Paris ou le corps électoral, comprend quinze paveurs jurés et désigne un certain Thomas de la Raale.

Les dalles irrégulières prescrites par Philippe Auguste, sont alors remplacées par des carreaux de grès de grandes dimensions. Ces derniers se fendent rapidement, un nouveau règlement prescrit en 1400 de les poser “de champs” pour qu'ils puissent durer plus longtemps. Enfin, une ordonnance de la prévôté de Paris fixe “... l'échantillon de sept pouces en tous sens...”. Le pavé de Paris était né !

Ce règlement de 1400 confiait la pose de pavés à des fermiers, titulaires des “baux d'entretien des pavés de Paris”. La médiocre qualité de ces travaux provenait du manque de professionnalisme des exécutants.

C'est seulement sous le règne de



Chemin pavé aux abords d'une ville au XV^e siècle.

Louis XII, “le père du peuple”, que sont établis le 10 mars 1502, les premiers statuts de la corporation des maîtres paveurs⁵.

Ce texte précise que la toise de pavé de rue se payait, pavés fournis, 4 sols parisis pour le travail et le sablon. On exigeait une surface parfaitement nivelée, sans bosse ni bombement et suivant les pentes réglementaires pour l'écoulement des eaux. Le ruisseau, établi en milieu de la rue, devait avoir quatre pieds de chaque côté, en excellent pavé, pour supporter les charrois.

Ces statuts furent d'abord confirmés par Henri III en 1579, par Henri IV en 1604, avant d'être refondus sous Louis XIV et Louis XV.

Au XVIII^e siècle, les armes de la corporation des paveurs portent : “d'argent à une hie à battre le pavé, de gueules, accosté de deux marteaux de paveurs, de sable”⁶.

Ces armes ne sont pas sans rappeler l'outillage des paveurs que l'on peut voir sur une miniature flamande de 1447⁷ montrant ces ouvriers assis sur leur tabouret, utilisant leur marteau de paveur à panne aplatie d'un côté et à large fer pointu de l'autre, pour poser et assujettir les pavés de la chaussée.

Deux autres ouvriers manient la hie, sorte de dame cylindrique en bois, munie d'un manche à deux anses pour battre ou damer le pavé dans la couche de sable de fondation.

Un autre manœuvre pousse une brouette, moyen de transport des matériaux, inventée au XIV^e siècle et qui devient rapidement l'indispensable auxiliaire des chantiers routiers.

Quelques inventeurs tentent de mettre au point des engins susceptibles d'améliorer la régularité de l'approvisionnement des matériaux sur le chemin. Ainsi une machine à épandre les cailloux⁸ qui devrait permettre “... dans les montées, de transporter par un seul homme autant que deux ou trois

le métier de paveur



avec leur sueur...”

D’abord réservé aux abords immédiats des villes, le pavage est employé petit à petit et remplace le chemin de terre, mais souvent, sans souci de continuité. Ainsi quand l’agrandissement du parc de Versailles nécessite, à la fin du XVII^e siècle, la déviation des chemins de Montfort l’Amaury par Meudon ou par Saint Cloud, les travaux prévus pour “donner au public deux chemins faciles et roulants”, ne comprenaient pas la construction d’une chaussée pavée sur la totalité du tracé prévu. Seul le prolongement des chaussées de Versailles, en bordure du parc royal sur cinq cents toises de longueur, était prévu en pavé. La colline de Satory était gravie par une chaussée pavée sur 80 toises ; de Satory à

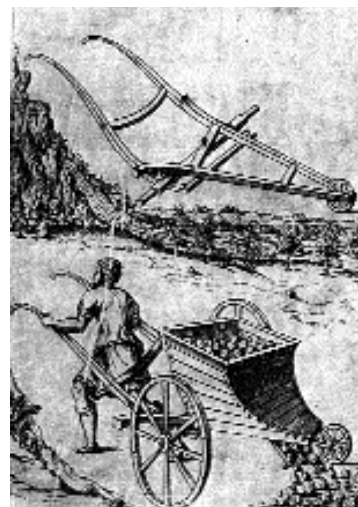
Trappes les pavés n’étaient employés que sur des sections éparses mais judicieusement choisies pour colmater uniquement “les creux humides et difficiles”, l’ensemble ne dépassant pas 200 toises.

Les 132 toises qui séparaient les “articles 63 et 64 de l’entretien du chemin de Normandie par Saint Cloud” ne furent pavés à Bailly que sur la base d’un devis du “Maître d’œuvre du pavé” dressé le 13 juin 1698.

La programmation des travaux était encore souvent liée à des nécessités royales. Ainsi le bail du 20 septembre 1700 justifie, de manière significative, le pavage à exécuter sur une longueur de 130 toises du chemin de Paris à Marly, “... le chemin, très fréquenté pendant le séjour de la cour fait en dit lieu, il conviendrait de rendre le chemin facile...”

Ainsi, au fil des siècles, le pavage s’étendait sur les axes importants et, par exemple, en 1824, la route royale N° 10 était entièrement pavée dans la traversée du département de Seine et Oise de Paris à Chartres.

Enfin, l’arrivée de l’automobile va sonner la fin de l’utilisation du pavage sur les routes importantes. On voit ainsi



Machine à épandre les cailloux

que les premières courses automobiles adoptent, de préférence, des routes secondaires comme itinéraire plutôt que les routes principales dont les pavés étaient mal tolérés par les nouvelles mécaniques. De même, les guides automobiles édités au début du XX^e siècle préconisent l’utilisation des itinéraires macadamisés.

Comme à son origine, le pavage se rétrécit alors aux abords immédiats des villes.

Claude Vacant

1. Les dalles romaines provenaient toujours de roches dures éruptives comme le basalte, le granit ou le porphyre.

2. Rigord, *Gesta Philippe Augusti* (vers 1210). Editions François Delaborde, 1885.

3. Nicolas Delamare, *Traité de la police où l'on trouve l'histoire de son établissement (...) toutes les lois et tous les règlements qui le concernent*. Edition Le Cler de Brillet 1738 - tome IV : *De la voirie, de tout ou qui y a quelque rapport*.

4. René de l’Espinasse, *Histoire générale de Paris : les métiers et corporations de la ville de Paris, XIV^e au XVIII^e siècles*. Paris, imprimerie nationale, 1892 – tome III, § “Les paveurs”.

5. René de l’Espinasse, *Histoire générale de Paris : les métiers et corporations de la ville de Paris, XIV^e au XVIII^e siècles*. Paris, imprimerie nationale, 1892 – tome III, § “Les paveurs”.

D’Hozier, *Armorial général*, Paris, (1738 – 1768), tome XXV, folio 544, et *Blason*, tome I, folio 684.

6. Jehan Wauquelin, *Chroniques et annales de Heyman Mons, 1447, Adoption de Jacques de Guise par le duc de Bourgogne*. Philippe le Bon, Paris, 3 tomes en un volume.

7. François Berval, *Théâtre des instruments mathématiques et mécaniques de Jacques Besson... avec l'interprétation des figures d'y celui*, Lyon, B Vincent, 1578.

8. Maitrehenry, *L'Administration et les travaux des ponts et chaussées dans la généralité de Paris sous Louis XIV*, thèse dactylographiée W Univ. 1953 – 60 - tome III.

actualités

Le bientôt le Musée virtuel

Les premiers numéros de *La Lettre d'Asco-TP* ont évoqué la mise sur Internet du musée des Travaux Publics.

Dans le n° 1, Alain Bonnet vous parlait du site du Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC), qui depuis 1995 présente des images des ouvrages de travaux publics, accompagnées de notices techniques bilingues. On y trouve en particulier des images des ouvrages français contemporains comme l'Arche de la Défense (photo Bouygues).

Dans le n° 3, Jean-Pierre Maillant annonçait dans son éditorial : "Nous démarrons aussi la création du site du Musée virtuel", et l'évoquait de nouveau dans l'article présentant le site Internet d'Asco-TP : "... il était apparu qu'un Musée virtuel devait accompagner le ou les sites réels du futur musée."

Une étape décisive a été franchie le 18 avril 2000. Les plus hautes autorités du ministère de l'Équipement et de la Fédération Nationale des Travaux Publics, ont pris la décision de se lancer conjointement dans la réalisation d'un musée virtuel des travaux publics, qui a pris le nom provisoire de Musée Vivant des Travaux Publics. Ils ont décidé d'en confier la réalisation à Asco-TP, et ont mis en place les moyens humains et financiers importants nécessaires :

- le ministère fournit le chef de projet (déjà en place) et ses deux adjoints (en juin et septembre) ;
- la FNTP et le ministère mettent en place à parts égales les crédits pour les prestataires (1 MF pour l'année 2000) ;
- Asco-TP assure le fonctionnement quotidien du projet.

Le site a une vocation culturelle, scientifique et pédagogique, mais doit aussi constituer une visite récréative. Il a pour finalité principale de renforcer l'image des Travaux Publics, de mettre en valeur les compétences françaises et de faire connaître leurs techniques et leur histoire. Il s'adressera à tous les publics (professionnels français et étrangers,

donneurs d'ordre, associations, grand public). Sa vocation privilégiée sera d'intéresser les jeunes et de les attirer vers les métiers de ce secteur.

Le site pourra être parcouru par chaque visiteur en fonction de ses centres d'intérêts, avec une forte composante interactive en utilisant toutes les ressources de la muséographie moderne et du multimédia. Ainsi seront prévues des photos, audiovisuels, applications interactives (en particulier des manipulations virtuelles de démonstration ou d'initiation).

Le site intégrera l'événementiel, indispensable pour maintenir son attractivité, il sera bilingue (français - anglais) aussi rapidement que possible afin d'augmenter son audience et améliorer son image. Il mettra en valeur les capacités françaises, tout en montrant des ouvrages étrangers prestigieux. Il pourra s'intégrer dans le futur musée réel.

Le site montrera :

- les différentes dimensions des Travaux Publics sur les secteurs où ils interviennent couramment : notamment infrastructures routières et dépendances, voies d'eau, ouvrages à la mer, infrastructures ferrées ou aéroportuaires, ouvrages électriques etc. ;
- les différentes dimensions techniques et humaines des travaux publics (par type d'ouvrage, par familles de spécialités, par technique, par type d'outil ou d'engin, par nature d'activité, par métiers) ;
- les dimensions historiques et culturelles des travaux publics (période, grands noms des Travaux Publics, ouvrages symboles de l'ingénierie), mettant en valeur les éléments liés à la conservation du patrimoine des travaux publics ;
- la dimension temporelle : conception, réalisation, exploitation, information, entretien, tout en utilisant les ressources de la vidéo en temps réel (webcam).

Une première phase (faisabilité) vient de s'achever qui a permis de positionner le futur site "Musée Vivant des Travaux Publics" parmi les autres sites existants sur ce domaine d'activité. Les différentes expériences menées par les musées réels ou virtuels scientifiques et techniques ont aussi été étudiées afin d'en identifier les points forts et les points faibles.

Une deuxième phase (spécifications) a débuté en mai et permettra d'ici la fin de l'année définir les conditions techniques de réalisation du site et de créer une maquette de démonstration pour valider le projet et permettre des démonstrations auprès des partenaires du musée, aussi bien ceux qui participeront au financement de la troisième phase que ceux qui, propriétaires de données, devront être convaincus de s'associer activement au musée virtuel, en les numérisant et en les mettant en forme.

La phase de réalisation, d'une durée de 6 à 9 mois, qui démarrera après l'accord sur les résultats des deux premières phases, se déroulera en 2001.

Nous reviendrons dans les prochains numéros sur le musée vivant des travaux publics. Une rubrique sera également ouverte sur le site d'Asco-TP.

Si vous êtes intéressés par ce projet, vous pouvez écrire à Asco-TP ou bien m'envoyer un mail à :

Guy.Benattar@equipement.gouv.fr

Guy Benattar,
Ingénieur général des ponts et chaussées,
Chef de projet du Musée vivant
des travaux publics.

Adresses des sites cités :

LCPC <http://www.lcpc.inrets.fr/>

LCPC/Service/Images/

Asco-TP <http://www.asco-travaux-publics.org/>

Nos moyens

Nous bénéficions déjà depuis quelque temps de l'aide de personnes de l'Équipement temporairement disponibles. Faisant suite à la lettre officielle du Ministre de l'Équipement, en bonne place dans la lettre précédente, le Ministère se propose d'affecter quelques cadres de façon durable à la mise sur pied de nos projets.

Lorsque cette lettre vous parviendra, l'affectation de deux cadres supérieurs (A+ pour les initiés) sera très probablement confirmée avec une prise de fonction dans le courant de l'été. Ils seconderont Guy Benattar pour le musée virtuel.

Du coup, nous avons demandé à l'ENPC, et obtenu, un local supplémentaire que nous équipons pour les y installer.

Comme nous comptons faire largement appel à des prestataires, le fait d'être une " armée mexicaine " a une logique. Nous aurons en effet plus à piloter ces prestataires qu'à faire nous-même.

Cette augmentation de nos effectifs est indispensable puisque nous rentrons dans une phase de réalisation. Elle entraîne une sérieuse augmentation de nos charges de fonctionnement qui ne sont couvertes que par les cotisations. Nous avons donc de plus en plus besoin de celles-ci. Plusieurs d'entre vous reçoivent encore cette lettre alors qu'ils n'ont pas versé leur participation. Merci à eux de verser leur contribution.

Contacts

Au-delà de notre site, et du musée virtuel qui est notre grande affaire, divers contacts ont eu lieu, pour faire avancer nos idées et, le cas échéant, faire émerger de nouvelles possibilités. Aéroport de Paris et l'UNICEM (matériaux de carrière) ont adhéré à l'association et marqué leur intérêt pour nos projets. Le contact a aussi été établi avec Syntec-Infra, qui réunit les bureaux d'Ingénierie du domaine qui nous intéresse.

De nouveaux contacts avec VNF ont également permis de confirmer l'intérêt de cet organisme et l'existence de nombreux documents dans les services de l'Équipement sur les canaux.

ASCO-TP a été reçue par Elisabeth BORNE, conseiller du Premier Ministre en charge du domaine de l'Équipement, qui a marqué son intérêt sur cette démarche du musée virtuel qui lui paraît très novateur, ainsi que par Philippe DHENEIN au cabinet du Ministre de l'Équipement. Celui-ci a ensuite participé à une importante réunion à la FNTP qui a permis de concrétiser le lancement du projet de musée virtuel.

Enfin, à la suite d'un entretien avec le Directeur du Personnel et des Services du Ministère, une intervention d'ASCO-TP devant les chefs de service de l'Équipement est prévue à brève échéance pour les sensibiliser à notre action et mobiliser leur concours pour le musée virtuel.

Des rencontres dans le même esprit avec les Fédérations régionales des Travaux Publics sont envisagées.

Millau

Le 25 février, ASCO-TP a été reçue par Jacques GODFRAIN maire de Millau. Après un déjeuner de travail à la mairie, en présence du Président du syndicat intercommunal et des représentants de la DDE, la visite des lieux nous a permis de prendre conscience de l'ampleur du projet de viaduc et des possibilités de réaliser à proximité un espace d'exposition voué aux grands franchissements routiers contemporains.

Les discussions ont permis de clarifier les idées des participants sur les questions essentielles d'organisation.

Il a été confirmé que ce projet devait être piloté essentiellement par les responsables locaux. ASCO-TP a confirmé sa disponibilité pour aider les collectivités locales à monter le projet et à les aider auprès des interlocuteurs parisiens.

La configuration des lieux et la hauteur de l'ouvrage au-dessus de la vallée amène à s'interroger sur la pertinence d'envisager deux sites successifs : l'un temporaire, dans la vallée pendant les débuts de la réalisation, l'autre après, définitif, à proximité de la future autoroute, en haut, dès que l'ouvrage s'élève.

De toute façon, il serait délicat de tout arrêter tant que des contacts n'auront pas eu lieu avec le concessionnaire du viaduc, quand celui-là aura été désigné.

Un courrier des lecteurs

Nous aimerions ouvrir cette rubrique. Pour cela, nous comptons sur vous pour nous donner vos critiques, vos remarques, mais aussi vos suggestions, vos propositions, vos textes, vos photos commentées, etc.

Alors, à vos plumes ou à vos e.mail !

histoire les anciens ponts

Faut-il conserver les anciens ponts ?

Sans doute les ruines de grands massifs de maçonneries ont souvent un caractère pittoresque, et apprécié, et quand elles ne causent aucune gêne et ne présentent guère de danger, le mieux est sans doute de les abandonner telles quelles à leur sort. On voit ainsi parfois en rivière les piles d'anciens ouvrages dont les tabliers ont disparu, ou même les piles mélancoliques d'anciens grands viaducs dans la campagne, ou les pylônes ou portiques, modestes ou majestueux, qui rappellent seuls sur les rives le souvenir d'un pont suspendu... Mais lorsque les restes sont des amas de poutres, de ferrailles ou de blocs de béton, ils sont moins appréciés et voués plutôt à disparaître en décharge.

Le cas le plus fréquent et le plus difficile, est celui des vieux ponts, dont l'âge a parfois diminué les forces, et qui sont aujourd'hui insuffisants pour supporter les charges admises ou le nombre de voies de circulation devenues nécessaires. La question est alors : Faut-il les conserver quand ils ne rendent plus que de modestes services et présentent un intérêt patrimonial discutable, lorsque la disposition des lieux n'impose pas absolument de les détruire pour construire à la même place un ouvrage répondant aux besoins ? Sans doute on peut toujours les laisser emprunter par les véhicules de faible tonnage, bien que cette limitation soit difficile à faire respecter, et surtout par les piétons et les cyclistes, qui retrouvent de nos jours une place que l'on croyait presque disparue par suite de l'essor de l'automobile. Cette solution est souvent retenue dans les agglomérations où les ponts sont multiples et où l'on construit à nouveau, à Lyon comme à Paris, des passerelles pour piétons, qui y retrouvent "droit de cité". Ne va-t-on pas non plus y voir renaître, comme sous l'ancien régime, des ponts habités, offrant aux passants les éventaires de leurs boutiques ? Mais cette solution peut aussi trouver parfois sa place dans la campagne, où les marcheurs sont de plus en plus nombreux, pour de lointains pèlerinages ou pour de belles randonnées dans la nature si variée.

S'il y a maintenant bien des ponts routiers déclassés, les ponts ferroviaires sur lesquels rien ne passe sont encore bien plus nombreux. Tous ces anciens viaducs parfois couverts de ronces nous donnent un exemple de ce qui peut arriver. Faut-il en rester là ?

*Georges REVERDY
Ingénieur Général Honoraire
des Ponts et Chaussées*

Suite dans la prochaine Lettre.

A propos du pont de Tours

Le 9 avril 1978 deux arches du Pont Wilson à Tours, franchissant la Loire dans l'axe de l'Avenue Nationale, s'effondraient ne faisant par miracle aucune victime. L'émotion causée par cet effondrement était d'autant plus vive que cet ouvrage est l'une des parures de la ville dont il fait partie intégrante.

Après la recherche des crédits et la mise au point du projet, sa reconstruction fut réalisée rapidement avec un aspect identique à l'ancien.

Mais sait-on que cet ouvrage, commencé à la fin du règne de Louis XV, œuvre de Perronnet à peine achevée à la veille de la Révolution, avait peu après connu un premier sinistre ?

Le 20 février 1808, le jeune Maurice de Tascher, lieutenant de hussards et cousin de l'Impératrice Joséphine, rejoignant son régiment en Espagne, notait dans son journal :

“Tours : ville peu déserte, superbe pont de dix-sept arches, dont trois écroulées et qu'on rebâtit. Belle vue en face du pont. Ici nous quittons les bords de la Loire et nous allons coucher à Sainte-Maure, petit village.”

Là s'arrêtent ses observations, qui ne semblent pas provoquer le moindre étonnement chez ce jeune militaire habitué par ses campagnes à contempler de nombreux ponts détruits.

Ce pont avait aussi été partiellement détruit en juillet 1940 par l'armée française en retraite (ou plutôt en déroute) devant la Wehrmacht, sans que les Français qui avaient alors d'autres soucis autrement plus graves, ne s'en préoccupent, sauf les habitants proches qui n'avaient pas tous fui devant l'avancée allemande.

Quelle différence avec l'émotion des Services de l'Équipement et des gazettiers au lendemain de ce 20 avril 1978 !

*Jacques Labégorre
Ingénieur des TPE en retraite*

à suivre... le site Internet

L'évolution récente du site Internet d'Asco-TP

Quelques statistiques de fréquentation

Depuis sa mise en service en décembre 1999, le site Internet d'ASCO-TP voit sa fréquentation se maintenir de manière tout à fait satisfaisante.

Ainsi en mars le site a fait l'objet de plus de 5200 accès soit une moyenne journalière de plus de 200 accès pour les jours ouvrés, avec une pointe le mercredi, et de 160 pendant les week-ends.

Les accès les plus nombreux proviennent de France (près des trois quarts) mais ceux en provenance des États-Unis sont très significatifs puisqu'ils représentent près du quart des accès constatés.. Les autres accès proviennent en totalité de l'union européenne et de la Suisse.

La fréquentation du mois d'avril est légèrement supérieure.

Les mises à jour du site déjà effectuées

Depuis son ouverture le site a reçu un certain nombre d'améliorations et compléments grâce à Dominique Pouilloux, Ingénieur des TPE, en poste au Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Parmi celles-ci on peut citer :

- Des corrections de forme, bien entendu.
- L'insertion du volet concernant l'activité des Travaux Publics en 1998 (source FNTP).
- Le sommaire de *La Lettre* n° 3.
- L'insertion de photos des maquettes de l'ancien musée.

– La possibilité d'agrandir un grand nombre de photos figurant sur le site. Ainsi les internautes peuvent capter des images de qualité (les statistiques montrent qu'ils ne s'en privent pas).

Les mises à jour à venir

Le site devrait évoluer de manière significative dans les prochaines semaines. En effet des pages, principalement en direction des jeunes, devraient prochainement voir le jour :

- Des informations sur les centres de formation du ministère, en complément de ce qui existe sur le site du ministère de l'Équipement.
- Des informations sur les nombreux centres de formation du secteur privé concernant les formations de niveau Ingénieur et Technicien supérieur, en complément de ce qui existe sur le site de la FNTP.
- Le développement de la rubrique concernant la vie d'un ouvrage, sur la base de l'exemple du pont de Normandie.
- Bien entendu, les mises à jour concerneront aussi l'évolution des activités d'ASCO-TP : sommaire de *La Lettre* n° 4, et des informations concernant l'avancement du projet de Musée vivant des Travaux Publics.

Il est aussi envisagé la mise en place d'un "Forum" sur le site.

Indiquez-nous ce que vous attendriez de ce site et ce que vous souhaitez voir développé.

<http://www.asco-travaux-publics.org>

Le saviez-vous ? Les collectivités locales et les travaux publics

Source FNTP

En 1998

Le secteur des Travaux Publics représente 133,5 milliards de francs de chiffre d'affaires. Il emploie 224 351 salariés, répartis dans 5 611 entreprises, dont 88 % de moins de 51 salariés TP.

Les collectivités locales sont le premier client des Travaux Publics.

Ce sont leurs commandes qui ont compensé, pour partie, le désengagement de l'Etat.

CA marché intérieur des TP

Année	Part de l'Etat	Part Coll. locales
1975	13,6 %	34,9 %
1980	10,3 %	35,4 %
1990	9 %	40 %
1995	7 %	41 %
1998	6 %	43 %

• En 1998, les collectivités locales sont à l'origine de 43 % du chiffre d'affaires, sur le marché intérieur, des entreprises de TP. La répartition entre les différentes collectivités est la suivante :

- 62,3 % communes.
- 5,3 % régions.
- 26,3 % départements.
- 6,1 % autres.

• En moyenne, les collectivités locales consacrent 90 % de leurs dépenses d'équipement au secteur du BTP. Sur ces montants, 45 % concernent les Travaux Publics.

• Une collectivité locale qui investit 1 million de francs dans les Travaux Publics participe à la création ou au maintien de trois emplois.

• En 1998, les collectivités locales ont consacré :
– 46 % de leurs investissements TP aux travaux routiers
– 19 % de leurs investissements TP aux travaux liés à l'eau-assainissement
– 4 % de leurs investissements TP aux travaux électriques

- 0 % de leurs investissements TP aux terrassements généraux
- 8 % de leurs investissements TP aux ouvrages d'art.
- Après 6 années de récession, l'activité des Travaux Publics s'est stabilisée en 1998, grâce notamment à la reprise des investissements locaux : +2,5 % en 1998 par rapport à 1997.

En 1999

pour l'ensemble du secteur Travaux Publics, la tendance sur l'ensemble de l'année se situe à + 2 %, avec une accélération en fin d'année. Septembre, octobre et novembre 1999 sont en hausse de 4,7 % par rapport à la même période de 1999.

Pour 2000

La FNTP a émis ses prévisions en décembre 1999 :

- Pour l'ensemble de l'activité en 2000, les prévisions sont comprises entre +0,5 % à +2 %.
- Les prévisions d'activité TP pour les collectivités locales se situent entre + 3 % et + 4 %.

Conséquences des intempéries : les travaux de remise en état pourraient permettre à la demande des collectivités locales de se situer dans la fourchette haute des prévisions.

L'emprunt finance en moyenne 30 à 35 % des investissements locaux.

Une enveloppe qui couvre 30 % du besoin d'emprunt :

– Le chiffre d'affaires des TP lié aux collectivités locales est de 58 milliards de francs (chiffre 1998).

– 30 % sont financés par emprunt : soit environ 17 milliards.

– 25 % de ce montant pourraient être financés par le protocole Dexia-CLF / FNTP, soit la ventilation par nature de travaux serait la suivante :

- 1,5 MdF pour la voirie (travaux routiers, terrassements généraux et ouvrages d'art)
- 1 MdF pour l'eau et l'assainissement
- 0,8 MdF pour les travaux électriques
- 0,6 MdF pour d'autres travaux.