

la lettre



éditorial

Depuis la précédente *Lettre*, notre activité a été essentiellement centrée sur la réalisation de la maquette du Musée virtuel et sur les actions qui ont accompagné la sortie du cédérom correspondant pour la promotion du cybermusée. D'où la place que ce sujet continue à tenir dans notre lettre.

La plupart des ingrédients étant en place pour pouvoir lancer la fabrication de **Planète-TP**, nous sommes très demandeurs de toute participation à la détection, à la fourniture ou à la mise en forme de documents destinés à y figurer. N'hésitez pas à nous contacter si vous voyez des possibilités de nous aider.

Par ailleurs, ce projet fera changer de dimensions les actions de notre association. Nous ne nous y lancerons donc que dans la mesure où nous serons assurés de disposer des moyens, en particulier humains, indispensables. Pour assurer une parfaite transparence, une convention est d'ailleurs en préparation avec l'Équipement. La FNTP, quant à elle, se suffit d'un échange de lettres.

Rares sont les chantiers qui ne commencent par du terrassement. Mettre en valeur ces hommes essentiels aux commandes de monstres impressionnants et les matériels perfectionnés avec lesquels ils travaillent est donc bien dans notre ligne. D'où un extrait du livre racontant l'Entreprise RAZEL Frères qui décrit la vie au quotidien des conducteurs d'engins de terrassement.

GÉRARD DE SENNEVILLE, dont j'évoquais la dernière fois l'initiative de réfléchir, avec un groupe de travail, à la problématique et à la scénographie possible d'un futur musée réel, vous fait part des premières réflexions sur ce sujet essentiel.

Enfin, vous retrouverez les dernières nouvelles sur notre site www.asco-travaux-publics.org et sur l'actualité des chantiers.

Bonne lecture.

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



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

NUMÉRO

6

juin 2001

Sommaire

- 1 éditorial
- 2 Planète-TP : où en est-on
- 3 Planète-TP : de la maquette au site définitif
- 4 après le musée virtuel, le musée réel
- 4 le site Internet d'Asco-TP
- 5 « Interdit au public »
- 8 L'actualité des chantiers

Pour toutes les idées que vous pouvez avoir, nous avons besoin de vous, de votre adhésion, 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.

Actualités

I Le Musée virtuel

Planète T-P : où en est-on ?

La communication

Début mars, nous avons eu le plaisir de sortir sur cédérom la maquette de **Planète-TP Le Musée Vivant des Travaux Publics**, avec un faible décalage par rapport aux dates initialement prévues. Vu la nouveauté du projet et la difficulté du défi relevé, c'est une réussite.

Ce cédérom et cette maquette, tirés à 1 000 exemplaires, accompagnés de divers éléments destinés à présenter ses finalités, ont servi à la promotion du projet au cours de plusieurs réunions, en particulier pour obtenir le soutien et la participation financière de nos interlocuteurs.

Présenté aux grandes entreprises le 20 mars à l'occasion de l'assemblée générale annuelle de la FNTP, le cédérom l'a été la semaine suivante aux fournisseurs de matériels de TP et aux maîtres d'ouvrages. Il l'a aussi été à quelques journalistes de la presse professionnelle et aux directeurs de la communication de plusieurs entreprises. Enfin, ce cédérom est présenté en région aux entreprises à l'occasion de réunions de la F RTP concernée.

La participation à ces réunions a été importante par la qualité et l'intérêt des assistants, même si leur nombre était inférieur à nos espérances. Nous avons ainsi pu mesurer l'intérêt porté au concept, l'appréciation favorable émise sur les éléments de la réalisation, tout particulièrement les principes de navigation et la richesse des contenus.

Cependant certaines difficultés de nature informatique, que nous avons sous-estimées, ont parfois rendu ensuite difficile l'accès au contenu pour ceux qui l'ont installé sur leur ordinateur.

Notons parmi les « retombées » :

- un échange positif entre le Ministre et le Président de la FNTP lors du déjeuner qui a suivi l'AG, l'un et l'autre marquant dans leurs propos leur intérêt pour ce projet ;
- des commentaires très favorables de Georges MERCADAL (vice-président du CGPC) et de Philippe LÉGER (adjoint au directeur des Routes) ;
- quelques articles dans *Routes et Services*, *Forum-Chantiers*, la revue de VNF et celle d'Aéroports de Paris, des « brèves » dans *Équipement-Magazine* et dans *Le Moniteur des TP* ;
- et surtout quelques premières assurances de financement de la part d'entreprises et de maîtres d'ouvrages.

Tout ceci nous encourage à continuer, et à préparer les étapes suivantes en tenant le plus grand compte des remarques émises.

Et maintenant

Grâce au travail accompli et aux retombées positives de la maquette évoquée par ailleurs, nous sommes sur le point de passer à l'étape cruciale : la réalisation de **Planète-TP**. D'ores et déjà, la FNTP nous a confirmé son accord, de même que l'Équipement sous réserves de questions de forme en cours de mise au point.

C'est une décision importante que nous ne devons pas prendre à la légère. Au moment où sort cette *Lettre*, nous examinons les différents aspects organisationnels, techniques, financiers, etc., pour nous assurer que rien d'important n'a été négligé, qui serait susceptible de compromettre le bon aboutissement.



Trois aspects sont particulièrement à souligner :
– l'organisation envisagée repose sur une forte participation des entreprises, de maîtres d'ouvrages et de bénévoles pour la récolte, la sélection et la mise en forme des données destinées à figurer dans le musée. Nous devons donc regarder comment pallier les éventuelles insuffisances de ces participations, et ce qu'en seraient les conséquences, tant en délais et en contenus qu'en termes financiers ;

– le travail de conception et de réalisation va entraîner une forte augmentation du nombre des contacts et des interlocuteurs, des contrats à passer et à suivre, etc. La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre doivent donc être organisées pour être à même de faire face à ce changement de volume d'activité ;

– le chemin critique pour la mise en ligne passe par l'élaboration et la disponibilité du système informatique support. Il conduit actuellement à l'hiver 2002-2003 pour l'ouverture au public d'un site assez riche. Or il n'est pas souhaitable que rien n'apparaisse pendant les dix-huit mois à venir. Nous réfléchissons donc à la possibilité d'ouvrir entretemps au public l'accès à certains éléments, soit de la maquette « relookée », soit du futur musée sous une forme provisoire.

Ce grand besoin de bénévoles vous explique et vous confirme les appels répétés que nous vous lançons fréquemment.

Notre prochaine *Lettre* vous apportera le résultat de toutes ces mises au point.

Jean-Pierre Maillant

Actualités

Le Musée virtuel

Planète T-P : de la maquette au site définitif

Dans la dernière *Lettre*, je vous ai présenté les acteurs qui contribuent au projet de Planète-TP®, le *Musée Vivant des Travaux Publics*. Nous verrons aujourd'hui la maquette de démonstration et de validation, les autres actions en cours et le dispositif retenu pour la fabrication du site définitif.

La maquette et le cédérom

La maquette de démonstration et de validation, achevée fin janvier 2001, a été diffusée en 1 000 exemplaires sur un cédérom. Jean-Pierre Maillant vous a décrit, page précédente, la communication autour de ce cédérom, dont les belles pages seront accessibles sur le site d'Asco-TP (<http://www.asco-travaux-publics.org>).

Le cédérom, inséré dans une plaquette de présentation ; comprend deux parties :

- la maquette elle-même ;
- des pages de présentation et d'explication.

La page d'accueil de la **maquette** donne accès à son noyau dur, les « collections permanentes », et aux autres parties plus périphériques.

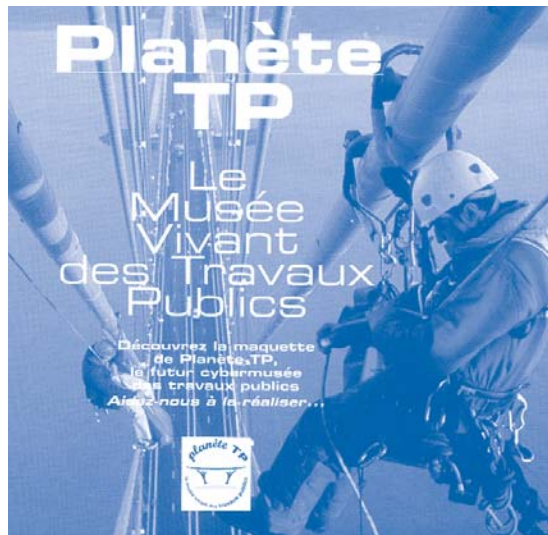
Les « collections permanentes » sont organisées comme un espace d'exposition avec des halls et des salles dans lesquels le visiteur est guidé par un outil de navigation perfectionné.

Les halls de la maquette ont des noms illustrant leur contenu :

- les ouvrages (incluant les salles des ponts, des barrages, des routes...),
- les matériaux (métaux, bétons...),
- les acteurs (entreprises, maîtres d'ouvrages...),
- métiers (chantier, exploitation, conception...),
- les activités,
- les grands hommes,
- les régions,
- les continents.

Les autres parties, accessibles depuis la page d'accueil :

- une exposition temporaire, réalisée en partenariat avec la RATP, sur le projet Météor
- des actualités
- une galerie de belles photos
- des vues des maquettes de l'ancien musée des travaux publics
- un jeu (puzzle)



- des contacts
- un plan du site.

Les pages propres au cédérom contiennent :

- *Le mot des présidents* (G. Mercadal, D. Tardy et J.-P. Maillant)
- *Pourquoi ce CD-Rom*, expliquant les objectifs et le contenu du CD-Rom ;
- *Laissez-vous guider*, donnant accès à une visite guidée de la maquette ;
- *Visitez librement* donnant accès à une visite libre de la maquette ;
- *Planète TP® (objectifs-contenu)*, décrivant les objectifs et le contenu de Planète-TP® ;
- *Votre participation* expliquant comment chacun peut participer au projet.

Les autres actions en cours

Outre la réalisation de la maquette et du cédérom, nous avons fait faire les spécifications et la charte graphique du site définitif. Ces dernières restent à détailler pour pouvoir lancer des consultations et la charte graphique doit être validée en tenant compte des remarques reçues sur la maquette.

Pour que le projet commence effectivement dans quelques semaines, il est nécessaire de faire définitivement valider par le comité de pilotage le cahier des charges, l'organisation et le planning de l'opération. Ce devrait être fait le 18 juin 2001.

L'organisation du projet

Notre équipe a été renforcée par l'arrivée d'un homme d'expérience, Michel-François CITERNE, architecte, qui nous apporte sa créativité et son sens de la communication.

Il sera en charge de la communication (en appui à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre) et de la conception et de la fabrication du site. Il utilisera les outils informatiques préparés par Michel BIALKA et les données recueillies par Serge MANGIN.

Pour chacun des trois ateliers principaux (site, informatique et données), de nombreux chantiers seront ouverts avec des prestataires rémunérés de l'Équipement et privés.

Guy Benattar,
Ingénieur général des ponts et chaussées,
Chef de projet de Planète-TP

interdit au public

« Les conducteurs d'engins constituaient le fer de lance d'une entreprise de terrassement. Aux commandes de leurs machines ils évoluent dans un champ clos: le chantier. Ces hommes-là, il les faut forts et talentueux. Christian Dechepy qui sait les découvrir et les former a inspiré la description suivante faite sous la plume d'Henri et Denise Sigaud » (Paul Razel).

Mais que vient-il faire ici, celui-là? Ce curieux qui a pénétré par hasard, ou par connivence, dans l'enceinte réservée du chantier? S'il est venu seulement, comme ça, pour voir, il s'est trompé de porte. Il a grand intérêt à déguerpir. Un chantier de terrassement en action, ce n'est ni du cirque ni du cinéma. C'est un univers. Un univers où un non-initié ne verra pas grand-chose parce qu'il n'y comprendra rien. Même s'il s'exclame de tout. Un univers aux mouvements précis et indéchiffrables comme ceux de la ruche ou de la fourmilière. Pour bien voir, pour comprendre, il faut d'abord savoir qui sont les terrassiers. Comme leurs métiers, ils sont mal connus. En premier, les conducteurs d'engins.

Les auriges

Chevaliers conquérants, maîtrisant des attelages de centaines de chevaux d'acier, dont certains valent plusieurs millions de francs, ils affrontent la terre et la plient à leur volonté. Ils exécutent un herculéen travail de précision qui se compte en milliers de m³ par jour, en dizaines et même centaines de kilomètres, mais dont la qualité se mesure au centimètre près, à la seconde près.

L'engin dont ils sont maîtres et responsables (longtemps chacun y inscrivit son nom) est leur prolongement mécanique. Il reproduit leurs gestes, les amplifie, leur confère, une puissance incommensurable. Avec leurs pieds, avec leurs mains, des bouts de leurs doigts, ils ne le commandent pas, ils lui demandent, ils le sollici-

tent. Leur travail commun, c'est une histoire de compréhension, d'accord entre deux personnalités, celle de l'homme et celle de sa machine. « Quand je rencontre un futur conducteur, dit Christian Dechepy, je sais vite sur quel type d'engin il faut le mettre, pour que les deux s'expriment pleinement. »

Les « bulldozers » s'accordent aux caractères indépendants, aux décideurs qui savent prendre des responsabilités. Ils se battent, solitaires, pour dégager ou préparer le terrain. Ils agissent en tacticiens lorsqu'ils indiquent le meilleur angle d'attaque aux « motorscrapers » qu'ils poussent. Il faut savoir qu'un conducteur de bulldozer ne voit pas, devant lui, la lame, mais il en sent dans sa main, dans son corps, les réactions les plus infimes au contact de la terre et corrige sa conduite en conséquence. Histoire de se maintenir en forme, Christian, grand amateur de billard, s'amuse à pousser, du haut de sa cabine, une boule d'ivoire sur le sol, cinq mètres vingt plus bas. Sans la voir.

Les « pelles » aux mouvements si souples et complexes qu'elles semblent être dirigées sans relais par le cerveau de leur maître, vont aux observateurs habitués à tout voir, sur 360 degrés, à tout entendre aussi, pour comprendre la terre, apprécier sa résistance. Et agir.

Les « motorscrapers » qui rabotent la terre, s'en chargent et la transportent eux-mêmes, ainsi que les « dumpers », des tombereaux qui livrent, à 80 kilomètres à l'heure, les dizaines de tonnes de roche que leur balance la pelle, vont aux fonceurs lucides. Ceux qui savent qu'une seconde gagnée, c'est une seconde gagnée... à la condition que tout le chantier marche au même rythme.

Les « motorgraders », ces singulières niveleuses qui ressemblent à des buggies,

font en réalité un travail d'artistes. Ce sont eux qui signent une réalisation. On les confie aux esthètes perfectionnistes, soucieux de l'élégance du détail, du petit détail qui fait la qualité. Sur la pente d'un talus, un motorgrader se conduit, comme naguère les avions, selon la sensation que le pilote a de sa position dans les trois dimensions de l'espace.

Il y a aussi ceux qui, avec les « compacteurs », écrasent et tassent le sol pour lui donner la cohésion optimum.

Il faut encore découvrir les techniciens magiciens. Ceux qui fabriquent tout avec tout. Le rocher, selon les besoins, ils le transforment en cailloux, en gravier, en sable fin comme celui des Seychelles. Ils dirigent les groupes de « concassage », de « criblage » ou de « mélange ». Des Installations de haute technologie.

Les mécaniciens enfin. Ceux qui font en sorte que les conducteurs disposent toujours de mécaniques sûres, au mieux de leurs performances. En toutes circonstances et l'on sait ce que, parfois, elles peuvent être! Quand il faut réparer, remettre en marche, vite, sur place, loin des équipements du central, un outil dont la blessure immobilise tous les autres. Pour cette fonction, il faut, là encore, plus que des super techniciens, des hommes de conscience et de courage et, quand il le faut, d'improvisation.

Sommairement, c'est ce qui caractérise les différents professionnels travaillant ensemble sur un chantier de terrassement.

Beaucoup plus de traits leur sont communs. D'abord le talent, un mélange intime de don, d'intuition et de savoir. L'affinité avec la terre, son intelligence innée, ils les doivent à leur origine. La plupart viennent d'un milieu rural. Les roches, le sable, le limon, l'argile, d'instinct ils les comprennent, savent

interdit au public

d'instinct comment les aborder. Le temps aussi. Le temps qu'il fait et le temps qui passe. Le temps des saisons. Ils connaissent depuis toujours la pluie inépuisable qui détrempe les habits et les corps, la boue qui aspire et retient les jambes, le froid qui brûle le visage et paralyse les mains, le soleil heureux revenu qui sèche le sol et réchauffe le cœur à l'ouvrage. Hommes de la campagne, ils ont appris qu'il y a un moment pour tout et un travail pour chaque moment.

En plus, il leur faut acquérir le savoir. Cinq années, au moins, d'études et de pratique, sont nécessaires à leur formation. Les épreuves, l'expérience, les qualités humaines feront ensuite les maîtres, les seigneurs en leur art.

Certains sont devenus des vedettes dont on cite les noms. Auxquels on attribue des faits d'armes plus ou moins mythiques accomplis au cours de campagnes historiques. Les anciens parlent toujours, entre eux, des gloires de Louis Bergero, François Mazard, Albert Pain, parvenus depuis à d'importantes fonctions. Bernard Marquis qui « était » à Buyo et Michel Banasik à Diyarbakir, furent même consacrés, au plus haut niveau, par les insignes de chevalier de la Légion d'honneur et de l'Ordre national du Mérite.

On évoque, au fil des souvenirs toniques, Lucien Corvaisier, Raymond Petion, les frères René et Roger Cherain. Encore deux autres frères, Charles et René Collet. C'est Stéphane qui les décrit : « Charles, l'aîné dit « le rouge » et René, tous deux conducteurs de bulldozer... Tous les deux célibataires... Tous les deux pas très grands mais puissamment râblés. Ils partageaient tout malgré une nature qui était propre à l'un sans être celle de l'autre. De prime abord cette différence faisait croire qu'ils ne s'entendaient pas. Malheur à celui qui se mêlait de leurs querelles. Il avait aussitôt les deux frères sur le dos... Au travail une seule mentalité : tout ce qui mérite d'être fait mérite d'être bien fait... »

Personne n'oublie non plus Elie Tanis, qui conduisait, en transports exceptionnels,



avec son tracteur Diamond et sa remorque de 90 tonnes, les pelles jusqu'à leurs bases d'opérations. Il était suivi par trois bennes dont les chauffeurs étaient des anciens : Lauzerie, Tragin et Baudard. L'escorte était composée de deux motards de la gendarmerie qui ne se faisaient pas trop prier pour remplir leur mission : Razel avait la réputation de traiter les gens du convoi dans les meilleurs hôtels-restaurants. Elie Tanis était alors une sorte de célébrité. La plupart des routiers le reconnaissent à son Diamond et à sa longue silhouette dont un chapeau de cuir et un Boyard papier mais collé aux lèvres achevaient la ressemblance avec Lucky Luke.

Tout comme son homologue Patrick Blanquin. Au cours de centaines et de centaines de milliers de kilomètres, il n'avait jamais eu le moindre accrochage, la moindre égratignure, quelles que soient les

manœuvres de contorsionniste qu'il avait souvent accomplies pour traverser des villages qui n'étaient vraiment pas prévus pour ça et, performance exceptionnelle, sans jamais se faire verbaliser par la gendarmerie pour la plus petite entorse au code de la route, sans jamais commettre l'erreur qui peut faire souffrir le matériel. Rien. Et voilà-t-il pas qu'un mauvais soir de novembre, au volant d'une 2 CV presque neuve, en sortant du Central, rue Leredde, à Paris!... Lui est indemne, la voiture beaucoup moins. Les copains cachent leurs rires. Que voulez-vous, même les plus grands terrassiers rencontrent un jour, leur roche Tarpéenne.

Même s'ils s'en étonnent, les conducteurs forment une confrérie d'individus que les autres, y compris leurs parentés, comprennent mal. Ils ne ressemblent pas aux autres. Ils ne vivent pas comme les autres. Le bova-

interdit au public

rysmes n'est pas leur genre: les rêves, ils ont décidé de les vivre. En acceptant de prendre des chemins que personne ne leur a préparés. En s'aventurant hors des normes. Le plus souvent, sans sauvegarde. Sans certitudes.

Eternels croisés, lorsqu'un travail se termine, quand et où sera leur prochaine croisade? Dans deux jours, dans deux mois? A vingt kilomètres, à vingt mille? Les hommes de chantier savent qu'avant leur retraite aucun ne pourra dire: « Je rentre à la maison. »

Oui, mais, en échange, quelle aventure leur vie! La plupart ont connu tous les soleils, les routes, les neiges, toutes les forêts du monde. Tous les dangers aussi.

Il leur arrive, rarement, de les évoquer à l'heure sacrée du casse-croûte matinal qu'une équipe prend en commun, sur le tas. Un rituel auquel personne ne saurait déroger. C'est le moment pendant lequel des hommes, qui ne communiquent entre eux que par les mouvements de leurs machines, se parlent, font un rapide bilan, évoquent les difficultés rencontrées, les améliorations possibles.

Une sorte de cercle de qualité in vivo où sont nés beaucoup d'idées et de pré-

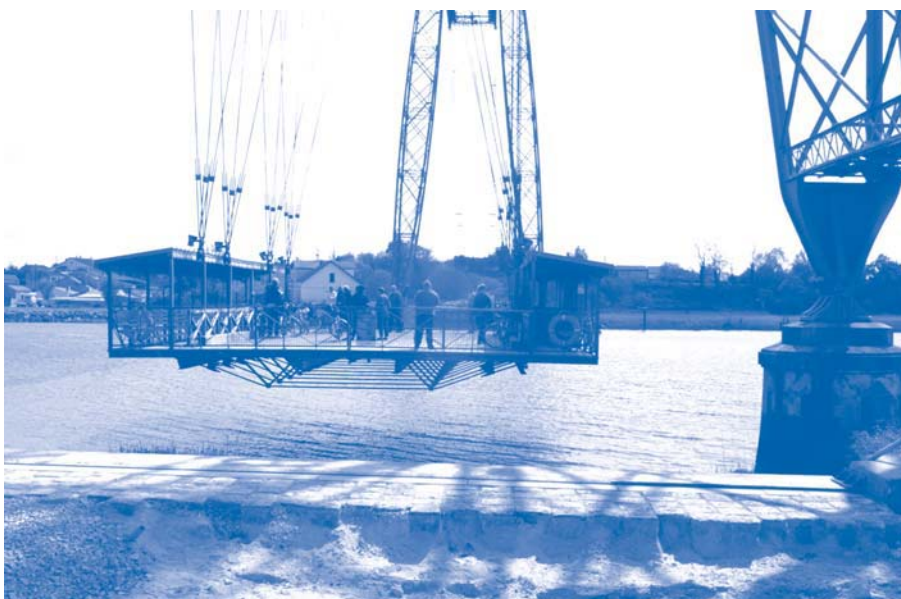
ceptes devenus institutionnels dans l'Entreprise. Par exemple, que l'on reconnaît la qualité d'un terrassier à l'intelligence de ses pistes de service, un vrai professionnel ne s'y trompe pas. Ou que le prix de revient d'un chantier n'est pas défini par l'ouvrage à réaliser mais par la façon de le réaliser. Ou bien encore qu'il vaut mieux stopper le travail que d'en faire du mauvais, etc. Pour Razel, ce sont des vérités premières dont le rappel fait hausser les épaules aux anciens. Il y a belle lurette qu'ils les ont intégrées et mises en pratique. Cela ne les empêche pas de les injecter aux nouveaux. Ni Paul de les administrer aux élèves qui préparent un CAP de conducteur d'engin ou de mécanicien de chantier à l'École d'Application des Travaux Publics d'Egletons que présidait à l'époque Paul Razel.

Chef d'équipe

Quatre heures du matin. Un homme, seul, arpenté le chantier. La pluie toute la nuit est tombée. C'est à lui, uniquement, de décider.

De décider de stopper, ou d'engager le travail. Les autres, patron de chantier, ingénieurs, viendront plus tard, dans trois heures. La décision aura été prise. Lui, c'est le chef d'équipe. Une fonction injustement sous-estimée. Ce matin-là il envoie sa dizaine d'hommes au travail. Dans neuf heures une dizaine d'autres les relayeront. Après un court briefing, chacun d'eux sera, à son tour, seul responsable de ses initiatives. Le graderiste décidera d'améliorer telle partie de la piste empruntée par les motorscrapers. Le conducteur de bulldozer verra s'il est possible de raccourcir le parcours des engins. Le pilote de la pelle choisira son nouveau front d'attaque, etc. Dans quel autre métier des contremaîtres, des ouvriers, sont-ils investis de tant de responsabilités? Et bénéficient-ils, en contrepartie, d'autant de confiance et d'autonomie? D'une aussi fantastique solidarité.

Extraits de l'ouvrage *Les Années ardentes, Razel l'ascension d'une entreprise familiale de travaux publics*, de Henri et Denise SIGAUD, Editions France-Empire, février 1995.



Dans notre précédent numéro, vous avez pu lire un article de Georges Reverdy sur "L'histoire des anciens ponts". La légende du pont élévateur du Martrou a été attribuée par erreur à la photo du pont transbordeur du même lieu. Toutes nos excuses tant à l'auteur qu'à vous tous qui aviez sûrement rectifié de vous-même.

Nous en profitons pour vous proposer une photo récente du pont transbordeur remis en activité (photo ASCO-TP).

actualités le futur Musée réel

après le musée virtuel, le musée réel ?

« Planète TP », le musée « virtuel » des travaux publics consultable sur Internet, est maintenant presque sur orbite. Mais ASCO-TP ne perd pas de vue un objectif plus lointain : la création d'un « vrai » musée national des travaux publics, dans un bâtiment. Les deux musées, loin d'être concurrents, seraient étroitement complémentaires, car ils n'auraient pas les mêmes attraits : tandis que Planète TP joue sur la souplesse, la facilité d'accès et la vogue d'Internet, le musée « réel » tirera parti du goût du public pour les maquettes et le contact direct avec les objets, qui reste irremplaçable.

Aucune décision, même de principe, n'est prise quant à la création d'un musée « réel » mais rien n'interdit à quelques personnes passionnées de réfléchir et d'imaginer. C'est

pourquoi un groupe informel (1) s'est constitué en septembre dernier pour définir ce que pourrait être un musée des travaux publics à l'aube du XXI^e siècle. Il s'est donné jusqu'à l'été 2002 pour aboutir à une esquisse susceptible d'entraîner l'adhésion d'éventuels décideurs.

Les travaux publics constituent pour la France un domaine d'excellence : ils l'ont été dans le passé et le restent aujourd'hui, car la compétence présente est le fruit de trois siècles de savoir-faire. C'est pourquoi le futur musée devra offrir un équilibre entre le passé et l'actualité.

La partie « exposition permanente » permettra aux visiteurs de faire connaissance avec les exploits techniques du passé, en réservant une part importante

aux plus récents comme le tunnel sous la Manche ou le pont de Normandie. Le parcours proposé sera probablement organisé par domaines (routes, ponts, canaux, tunnels, ouvrages portuaires, barrages...) selon une progression chronologique. A travers les réalisations présentées, le visiteur pourra toucher du doigt les principaux problèmes à résoudre pour construire un pont ou un tunnel, et comprendre les facteurs essentiels d'évolution.

La partie « actualité » du musée devra se renouveler en permanence pour présenter nouveaux projets et grands chantiers à travers le monde. Elle comprendra une galerie d'exposition temporaire, un auditorium et un centre de documentation... qui devrait être le premier lieu de consultation de Planète TP. L'ambition est d'en faire un lieu privilégié pour la promotion des travaux publics, capable d'intéresser les plus jeunes aussi bien que les spécialistes.

La surface limitée d'un bâtiment constitue la première contrainte d'un musée réel : parmi des milliers de réalisations intéressantes, seules quelques dizaines pourront être présentées dans l'exposition permanente. Il convient donc de choisir celles-ci à bon escient pour éveiller l'attention du visiteur. Tel est bien, en effet, le principal objectif d'un musée. C'est pourquoi le groupe de travail s'efforce d'allier à une parfaite connaissance du fond l'imagination et l'expérience en matière de présentation.

Gérard de Senneville

Inspecteur général de l'Équipement

Notre site Internet

www.asco-travaux-publics.org

Du fait de l'énergie à consacrer à Planète-TP, ASCO-TP a limité ses autres activités à la vie de notre site.

Daniel Vandros l'a complété en février sur les points suivants :

- des ajouts concernant les métiers avec de nouvelles illustrations et un découpage plus agréable ;
- des écrans sur le futur grand viaduc à haubans de la déviation de Millau ;
- des écrans sur le futur 6^e pont élévateur de Rouen.

De nouveaux compléments et modifications sont en préparation. Ils porteront principalement dans le menu « Les Travaux Publics » sur la rubrique « Les types d'ouvrages ».

A notre grande satisfaction, la fréquentation du site augmente progressivement. Elle a dépassé 23 600 accès au cours du mois d'avril 2001, contre 13 000 en octobre 2000, 17 000 en février 2001 et 22 700 en mars.

A noter aussi un contact avec le 5^e Génie qui stocke à côté de Versailles le matériel historique des travaux publics du Génie sur un grand terrain militaire. Pourrons-nous faire un jour quelque chose ensemble ?

(1) : Le groupe est actuellement composé de Guy Coronio, Jean Chapon, Dominique Cyrot, Patrick Demeyer, Jean-Pierre Maillant, Nathalie Montel, Michel Marec, Jean Mesqui, Georges Reverdy, Gérard de Senneville, Luc Tessier et Daniel Vandros.

MISES EN SERVICE

RN12 : déviation de Jouars-Pontchartrain

La déviation de la RN12 est mise en service et libère ainsi Jouars-Pontchartrain, dans les Yvelines, du flot de circulation, 30 000 véhicules par jour dont 8% de camions. Huit bassins de retenue ont été construits pour recueillir les eaux de ruissellement de la route et un pont a été prévu pour les sangliers et cervidés de la forêt de Sainte-Appoline.

- Investissement : 806 MF
- Caractéristiques : 10 km à 2x2 voies, 10 ouvrages d'art (franchissement des rivières et des routes secondaires) dont une tranchée de 450 m de long (Chennevières)
- DUP : 1993
- Début des travaux : 1996
- Financement : État 30%, Région 70%

RN 20 : tunnel de Foix

Le tunnel de Foix est ouvert à la circulation depuis le 1er février. Ce nouvel ouvrage doit permettre de réduire les embouteillages vers les stations de sports d'hiver, l'Andorre ou l'Espagne. Son ouverture avait été retardée afin de satisfaire aux nouvelles mesures de sécurité suite à la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Par ailleurs, l'accès au tunnel n'est pas autorisé la nuit (21h - 6h) tant que le renforcement de la surveillance nocturne n'est pas assuré.

- Investissement : 657 MF
- Longueur : 2 km
- Financement : État 54%, Région 19%, Union européenne 17%

CE SERA DEMAIN

du lac Léman à la Méditerranée : piste cyclable

Une piste cyclable reliera le lac Léman à la Méditerranée principalement en longeant le Rhône. L'itinéraire vient d'être adopté dans sa quasi-totalité. Il prévoit des franchissements du Rhône afin de desservir les deux rives.

- Investissement : 150 MF
- Caractéristiques : 650 km
- Début des travaux : 2001
- Mise en service : 2007
- Financement : la répartition entre l'Europe, l'Etat, les régions et départements n'est pas encore déterminée mais leur contribution est assurée.

Clichy/Saint-Ouen : boulevard urbain

Les villes de Clichy et Saint-Ouen sont parvenues à un accord sur le tracé du boulevard urbain qui reliera le pont de Gennevilliers au périphérique parisien. Une voirie à 2x2 voies sera construite entre le pont de Gennevilliers et le boulevard Victor-Hugo et se prolongera jusqu'à Paris par une voie à deux files.

- Investissement : 300 MF
- Financement : Contrat de Plan État-Région 2000/2006

FEU VERT

TGV Lyon-Turin : engagement officiel

La France et l'Italie ont signé le 29 janvier l'accord qui prévoit la construction de la liaison Lyon-Turin. Il s'agira d'une ligne mixte dédiée aux voyageurs, au fret et au ferroutage qui implique la construction d'un tunnel de 52 km dans les Alpes sous le Mont-Cenis (à un ou deux tubes).

- Investissement : 70 MdF
- Financement : vraisemblablement mixte mais non encore arrêté. La répartition pourrait être : Fonds privés 40%, fonds publics 50%, fonds européens 10%
- Calendrier :
 - 2002-2006 : 1ère phase consacrée aux travaux de reconnaissance et d'études
 - 2006-2015 : 2^e phase consacrée au percement du tunnel
 - Mise en service : 2015

GRANDS CHANTIERS

Bordeaux-Toulouse : liaison routière à très grand gabarit

La construction d'un itinéraire à très grand gabarit entre Bordeaux et Toulouse pour transporter les pièces du futur A380 entre le port de Langon sur la Garonne et l'usine d'assemblage d'Airbus à Blagnac est en projet. Les pièces, en provenance des sites de production de Grande-Bretagne, d'Allemagne, d'Espagne ou de Saint-Nazaire, seront débarquées au port de Bordeaux, parcourront ensuite quelques km en péniche jusqu'à Langon et seront enfin acheminées jusqu'à Toulouse par convois exceptionnels. L'itinéraire n'est pour l'instant pas arrêté de manière définitive. Un projet de loi présenté en Conseil des ministres doit permettre à l'Etat de recourir à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

- Investissement : entre 500 MF et 1 MdF
- Caractéristiques : 250 km environ
- Enquête d'utilité publique : 2001
- Début des travaux : 2002
- Mise en service : 2003