

la lettre



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

NUMÉRO

7

Décembre 2001

éditorial

Semestre après semestre, nous tenons le rythme. Voici donc notre *Lettre* n° 7.

Daniel Vandros, dont vous avez déjà apprécié la « patte » dans le numéro précédent, assume désormais plus complètement la responsabilité de la rédaction. Il en maintient le cap.

Vous trouverez nos articles traditionnels et surtout notre principal projet, **PLANETE-TP**, qui progresse à son rythme, des nouveautés de notre site www.asco-travaux-publics.org, de **l'Histoire** avec le début d'un nouvel article de G. Reverdy, cette fois-ci sur les routes anciennes.

Quant aux **Métiers**, un article présente un matériel surprenant par son gigantisme, que nous devons à un spécialiste du matériel de Travaux Publics, Francis Pierre. Matériels et matériaux sont, avec les hommes et leurs organisations, les éléments indispensables de toute réalisation de Travaux Publics.

Face aux difficultés de recrutement dans la profession, tant dans le public que dans les entreprises, FNTP et ministère de l'Équipement ont lancé une campagne d'information dont vous trouverez des échos dans cette *Lettre*.

La concession du viaduc de Millau ayant été attribuée, au groupe Eiffage, nous allons reprendre les contacts pour pousser à la réalisation, à proximité de cet ouvrage exceptionnel, d'un lieu d'exposition consacré aux grands franchissements routiers contemporains, et tout particulièrement à la réalisation du viaduc.

Après plusieurs mois d'enlèvement dans des méandres administratifs, la convention liant Asco-TP à l'Équipement semble cette fois-ci sur le point d'aboutir, grâce au dynamisme du directeur des Routes qui en sera très probablement le signataire. Je forme le vœu qu'elle soit effectivement signée lorsque vous recevrez notre *Lettre* n° 7.

Pour favoriser la réussite du projet, l'architecture générale a été confiée à une agence, Planète-Interactive, compétente en marketing et en informatique. Centrées sur l'approche « client », c'est-à-dire sur l'internaute, ses premières recommandations viennent d'être acceptées. Même si le contenu restera plutôt technique, la présentation sera plus axée sur la diversité des parcours proposés aux internautes et sur les services qui leur seront offerts.

Les jeunes étant un public important, une étude a eu pour but de mieux cerner leurs préoccupations. Ces résultats déconcertent : les jeunes ne savent pas ce que sont les Travaux Publics !! Gros travail d'information en perspective, auquel nous souhaitons modestement contribuer.

Bonne lecture et meilleurs vœux à toutes et à tous.

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

- 1 éditorial
- 2 le point sur l'avancement de PLANETE-TP
- 2 PLANETE-TP : la cible des 15-25 ans
- 3 PLANETE-TP : mise sur orbite
- 3 PLANETE-TP : recueil de données
- 4 métiers : les campagnes de l'Équipement et de la FNTP
- 5 histoire : le Secmafer
- 6 histoire : les routes anciennes (les grandes voies romaines, 1^{re} partie)
- 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

Planète TP

le point sur l'avancement de PLANETE-TP



VU DE L'EXTÉRIEUR, LA RÉALISATION D'UN SITE WEB PEUT, A PRIORI, SEMBLER COMME QUELQUE CHOSE DE SIMPLE. IL N'EN EST RIEN. EN RÉALITÉ, IL S'AGIT D'UN CHANTIER TRÈS COMPLEXE OÙ DOIVENT ÊTRE MENÉES, DE MANIÈRE PARALLÈLE ET INTERACTIVE, DES ÉTUDES SUR DES CHAMPS TRÈS DIFFÉRENTS MAIS COMPLÉMENTAIRES. VOUS TROUVEREZ DONC ICI LE POINT SUR L'INFORMATIQUE DU SITE (QUI NÉCESSITE L'INTERVENTION DE NOMBREUX ACTEURS), SUR LE RECUEIL DES DONNÉES ET, ENFIN, QUELQUES PRÉCISIONS SUR LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE MENÉE SUR LA CIBLE DES "JEUNES". ET ÇA DÉCOIFFE COMME DIRAIT UN JEUNE!

NOUS PROFITONS DE CE NUMÉRO POUR REMERCIER TOUS CEUX QUI PARTICIPENT AU PROJET ET, EN PARTICULIER, LE MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET LA FNTP QUI CONSACRENT DES MOYENS IMPORTANTS DANS CE PROJET DONT IL EST TOUJOURS PRÉVU QU'IL VOIT LE JOUR DÉBUT 2003.

la cible des 15-25 ans

Destiné à valoriser l'image des travaux publics ainsi que les métiers auxquels ils font appel, PLANETE-TP s'adressera à l'ensemble des acteurs publics et privés de la construction, les élus, les décideurs et les maîtres d'ouvrage, le grand public... Les **jeunes seront une des cibles privilégiées du site**, voire la plus importante, avec pour objectif de les attirer vers les métiers des travaux publics.

Les responsables du projet ont considéré nécessaire d'engager une étude spécifique, afin de disposer de l'ensemble des recommandations à prendre en compte pour l'élaboration du projet.

La maîtrise d'ouvrage a donc sélectionné, après consultation, une agence spécialisée : l'Institut ADAGE, qui offre une large expérience tant dans la conception et le test de sites Internet que dans la connaissance des jeunes.

Plusieurs réunions de groupes et entretiens individuels ont permis d'aborder trois thèmes :

- les visites de sites web et les investigations relatives à l'image des TP,
- la nature, le contenu et la forme des informations attendues dans ce domaine,

- la réaction des jeunes face à l'idée de créer un site qui lui serait dédié.

Voici les résultats essentiels auxquels cette investigation aura permis d'aboutir :

- **d'un côté** : la perception que les jeunes ont des travaux publics est globalement peu valorisante, imprécise et opaque. En effet, l'identification des TP et ce à quoi ils correspondent demeure flou et insuffisant ; il en est de même pour les investissements et la limite qui sépare le secteur public du secteur privé. Et si, dans *travaux publics* le mot « publics » est positivement perçu car révélant la notion de service public, par contre il l'est négativement lorsqu'il est assimilé à la « fonction publique »,

- **de l'autre**, la conduite de plusieurs ateliers fait apparaître des thèmes majeurs qui intéressent les jeunes comme la découverte des TP, une meilleure connaissance des projets de proximité qui les concernent au quotidien, l'implication du citoyen, la dimension culturelle, et les métiers, ou bien encore l'importance donnée à la notion d'interactivité et à l'animation pédagogique.

Suivent comme autres sujets d'intérêt le côté vivant et actuel des TP, la technique et la

conception architecturale. Les jeunes cherchent également à comprendre ce que peuvent représenter les enjeux des TP dans leur vie de tous les jours et comment ils peuvent être associés à ceux qui concernent leur avenir.

Ils sont aussi très sensibles à la découverte des grandes réalisations et au caractère spectaculaire de certaines d'entre elles.

Enfin, la modernité, l'innovation, l'utilité sociale des TP et leur rattachement à l'urbanisme sont également des thèmes qui suscitent grandement leur curiosité.

PLANETE-TP peut donc se positionner comme un support efficace pour bien communiquer avec les « jeunes ». En effet, chacune de leurs interrogations, la richesse des thèmes qu'ils évoquent, leur désir profond de mieux connaître leur environnement, leur volonté d'être associés en tant qu'acteurs à la construction de leur avenir montrent bien l'intérêt d'un site s'adressant à eux dans le domaine des TP.

Michel-François Citerne

informatique : mise sur orbite

Comme pour les autres étages de la fusée, le « moteur » informatique rentre en combustion...

Les choix techniques définitifs seront définitivement arrêtés à la fin du trimestre. Ces choix se feront en cohérence avec les décisions qui seront prises sur le plan de « l'architecture » de Planète TP. En effet, une importante étude est en cours sur ce sujet. Confiée à la société Planète Interactive sous la conduite de M.-F. Citerne, elle permettra aussi de définir tous les éléments fonctionnels du futur site afin de faciliter, d'une part la convivialité et la facilité de visite par les internautes, d'autre part une administration aisée du futur site.

Les développements informatiques correspondants se dérouleront en 2002 après la sélection d'un ou plusieurs prestataires après mise en concurrence.

Durant toute cette phase et jusqu'à la mise en place effective du site, le CETE (Centre d'études techniques de l'Équipement) de Bordeaux (via son point d'appui « nouvelles technologies ») nous apportera sa compétence et l'expertise qu'il a développée dans l'accompagnement, la mise au point et l'hébergement de sites Internet dynamiques.

Autre événement d'importance: la mise en place d'un système documentaire prenant en charge la gestion des données du site. Cette mise en place se fait avec l'aide de notre ami Serge Mangin, chargé de piloter le recueil des données.

Cette gestion documentaire va évidemment accompagner le processus depuis le début du recueil des données jusqu'à leur mise en ligne dans le site.

Dans ce domaine nous nous appuyons sur le CETE Nord-Picardie et plus spécialement sur son point d'appui national documentaire. Celui-ci nous aide également à mettre en place nos outils informatiques internes, en particulier notre extranet privé pour la coordination d'acteurs répartis bientôt sur toute la France...

Michel Bialka

1. Le CETE de Bordeaux a développé cette compétence au travers de plusieurs projets:

- La "bourse" aux postes vacants pour les besoins interne du METL,
- La base de données juridique du METL (qui a débouché sur un projet interministériel)
- La base de données sur le logement pour le grand public sur le site institutionnel du METL (www.equipement.gouv.fr), L'opération,
- Numéro unique HLM pour la gestion en ligne des dossiers de demande de logements sociaux.

recueil de données : l'aventure est commencée...

Les premiers travaux pour recueillir le contenu du futur site ont débuté dans le domaine « Route » et « Travaux à l'explosif ».

Afin d'anticiper au mieux, les démarches pour alimenter le site en données ont été définies en juillet dernier. Elles consistent à faire appel à des groupes de travail issus des syndicats de spécialité de la FNTP ou de fédérations régionales. En effet, qui mieux que les réalisateurs d'ouvrages ou d'infrastructures pouvaient mieux parler avec enthousiasme de ce que construisent les hommes des TP. Ces groupes de travail sont bien entendu ouverts à tous les volontariats dans la mesure où ceux-ci se feront jour.

Il faut cependant préciser que le travail en cours pourra être ajusté dans la mesure où, en parallèle, un travail sur la conception générale du site est en cours et que celle-ci tiendra compte d'une étude sur la cible « Jeunes ».

Grâce à l'implication soutenue de Paul Razel, nombreux ont été les syndicats professionnels qui se sont proposés pour participer au recueil des données: routes, travaux souterrains, fondations, grands ouvrages, travaux électriques, matériel, explosif, région PACA, région Rhône-Alpes...

Ainsi, pour la ROUTE, après une première réunion de contact avec François Prévost Président de l'USIRF, un groupe de plus de dix participants a tenu deux réunions de travail riches et dynamiques.

Une première approche de conception de ce domaine a été proposée. Celle-ci est basée sur un fil conducteur historique montrant que la route a toujours été la première réponse à une nécessité de communication. Pour illustrer ces différentes époques, il a également été dégagé une dizaine de thèmes reprenant les principaux aspects de l'acte de construire les routes (économie et emploi, techniques et

innovation, conception, réalisation et exploitation, environnement, découverte et loisirs, complémentarité avec les autres modes de transports, la route comme élément structurant du territoire...)

Également depuis juillet, concernant les travaux à l'explosif, Françoise Chilard, conseillère technique de Gabriel Tomasi président du Synduex, s'est fortement investie, dans la réalisation de documents pour valoriser et illustrer ce domaine.

Grâce à tous ces participants bénévoles, actifs et entreprenants, le recueil de données pour alimenter PLANETE-TP est lancé et s'annonce prometteur. Cet article est l'occasion de remercier nos sympathiques et indispensables pourvoyeurs du contenu du site.

Serge Mangin

Les campagnes de l'Équipement et de la FNTP

Le ministère de l'Équipement et la FNTP ont le souci d'améliorer l'image des TP afin d'attirer les jeunes vers leurs métiers. IL se trouve qu'ils ont récemment lancé chacun une campagne sur ce thème.

« Avec vous, tous les jours », la campagne du ministère de l'Équipement

Des actions de communication ont été engagées par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement vers l'interne comme vers le grand public, avec pour objectifs de contribuer fortement à :

- expliquer le sens de son action, les services rendus à la collectivité et aux usagers,
- montrer que le ministère pilote le long terme,
- redonner fierté et confiance aux agents,
- affirmer la volonté d'un dialogue plus étroit avec la société.

Ces actions s'inscrivent dans la perspective prochaine de recrutements, au sein du ministère.

Le principe général était de créer un événement national : « Espaces publics », prévu les

28 et 29 septembre 2001. Constitué de rencontres avec le public et porté par les services localement, avec une campagne radio nationale, il devait permettre de décliner une gamme de situations et de métiers.

Une campagne de relations presse soutenant l'ensemble des actions a été relayée par les chefs de service dans les médias locaux et nationaux.

Une signature générique **Avec vous, tous les jours** a assuré le lien entre les différentes opérations de communication. Elle a permis à l'Équipement de se positionner dans un contexte de proximité et de quotidienneté (l'homme au centre de ses missions de service public).

Les thèmes majeurs de la campagne étaient l'attractivité et la diversité des missions et des métiers des agents du ministère en mettant en avant leur utilité sociale. Deux brochures, éditées à cette occasion, illustrent ces thèmes Ce qui va changer dans nos villes et Les Missions et les métiers du Ministère.

Le déroulement de la campagne a été bouleversé par les dispositions du plan Vigipirate et les « Espaces publics » prévus dans toute la France les vendredi 28 et samedi 29 septembre ont été annulés. Les actions locales se sont essentiellement recentrées sur la communication interne ou sur des rencontres avec des publics très ciblés (élus, scolaires, etc.).

« Construisez votre avenir avec les Travaux Publics », la campagne de la FNTP

Les entreprises de Travaux Publics cherchent massivement depuis deux ans de nouveaux collaborateurs. 29 000 nouveaux salariés sont ainsi entrés dans le secteur en 2000. Malgré tout, les entreprises se plaignent de difficultés pour recruter. D'où l'engagement d'actions de communication par la profession pour convaincre davantage de jeunes d'intégrer les formations aux métiers des Travaux Publics.

Premier résultat concret, le nombre de jeunes dans les formations TP s'est accru de 10 % en 2000. Mais ce chiffre reste insuffisant : compte tenu du déséquilibre de la pyramide des âges, les entreprises de Travaux Publics auront besoin chaque année d'ici 2010 de recruter 7 000 jeunes par an. Or seulement 4 000 jeunes sont sortis en 2000 des formations aux métiers des

Travaux Publics. Ce sont essentiellement les postes d'ouvrier qui sont déficitaires.

La profession a donc engagé une action continue auprès des jeunes, du corps enseignant et du grand public, valorisant les atouts d'un secteur qui offre des salaires motivants et des carrières évolutives.

Les Travaux Publics veulent montrer que choisir leurs métiers, c'est entrer dans un univers qui bouge :

– pour qui n'apprécie pas l'idée de travailler enfermé et de manière statique, les Travaux Publics offrent l'alternative de métiers manuels en plein d'air, dans des conditions de travail qui n'ont cessé de s'améliorer ;

– Les TP sont l'occasion d'exprimer au sein d'une équipe, son sens de la solidarité et son

esprit d'initiative pour faire face aux aléas du chantier, imaginer des solutions qui répondent aux attentes des clients ou communiquer avec les riverains ou les usagers ;

– Les TP offrent l'opportunité d'utiliser des techniques innovantes, les entreprises françaises étant détentrices de nombreux records du monde ;

– C'est un métier où l'on peut partager avec tous le résultat de son travail : œuvrant au service du public, les salariés des TP ont la fierté de pouvoir montrer à tous l'ouvrage qu'ils ont construit et la satisfaction d'avoir participé à des réalisations dont beaucoup vont durer plusieurs générations.

Pour en savoir plus :
www.fntp.fr et www.metier-tp.com

histoire le tombereau Secmafer

Le plus gros tombereau jamais fabriqué en Europe occidentale

les origines

SECMAFER est une société d'ingénierie et de fabrication mécanique installée à Mantes la Jolie en 1958. Dans les années soixante, elle construit essentiellement des machines pour la pose et la maintenance de voies ferrées. Elle travaille alors en partenariat étroit avec la CCM (Compagnie de Construction Mécanique) Sulzer, filiale du groupe du même nom. Sulzer produit des gros moteurs diesel et les emploie pour ses locomotives.

Les machines conçues par Secmafer et construites partiellement par Sulzer présentaient un caractère innovant du fait de l'emploi de composants hydrauliques en lieu et place des transmissions mécaniques. Cela permettait de simplifier considérablement des machines fort complexes. Les composants hydrauliques et en particulier les pompes et les moteurs à haute pression étaient produits en propre par Secmafer.

En hydraulique, la performance est en bonne partie due à la pression employée. Secmafer cherche donc à développer et à mettre au point des composants hydrauliques travaillant à très haute pression. Le problème est que l'élévation de la pression nécessite des résistances mécaniques et des tenues de joint difficiles à maîtriser. Et pour une puissance équivalente, plus la pression est élevée, plus le composant est petit, et plus on rencontre de problèmes de diffusion thermique. En 1973, Secmafer annonce des pompes d'emploi courant travaillant

à 500 Bars et des développements pour des pompes à 800 Bars.

le lancement du SFTT 115

À proximité de l'usine Secmafer à Mantes la Jolie, se situent d'importantes carrières alimentant plusieurs cimenteries. C'est une motivation pour le lancement de tombereaux de grande capacité, dans un créneau délaissé par Berliet qui n'a pas dépassé 70 tonnes de charge. Il est probable que l'initiative vint de Marrel qui obtient un brevet en 1972 pour un tombereau à transmission hydrostatique. La même année, en 1972, Secmafer fait sensation en présentant le tombereau SFTT 115 à Expomat. L'engin est innovant à plus d'un titre:

- Avec 115 tonnes de charge utile, c'est théoriquement le plus gros tombereau jamais construit en Europe occidentale. Depuis, personne n'a fait mieux.

- Tous les gros tombereaux sont à transmission mécanique ou diesel-électrique. Le Secmafer est à transmission hydrostatique, système jusque-là réservé à des engins de faible puissance, et à de petits tombereaux.

- Le SFTT 115 utilise quatre roues seulement, alors que les concurrents, aux USA ou en Union Soviétique en utilisent six, huit ou dix (avec roues jumelées et traction intégrale ou deux ponts moteurs à roues jumelées).

- Le SFTT 115 a quatre roues motrices, alors que la plupart des concurrents n'ont que le ou les essieux arrière moteurs.



La personne se tenant près de l'échelle montre le gigantisme de l'engin. (Catalogue Secmafer d'Expomat 1972.)

La direction et le freinage sont hydrauliques. La suspension à quatre roues indépendantes est oléopneumatique.

- Le schéma général est également inhabituel. La cabine est placée en porte-à-faux à l'avant et le moteur se situe derrière celle-ci. Les généreux radiateurs sont placés sur le côté droit, latéralement, en bout du compartiment moteur. L'engin est finalement équipé d'un Pielstick V16 diesel couramment utilisé sur les bateaux ou les locomotives.

le SFTT 150

De 1972 à 1974, le SFTT115 travaille à Mantes-la-Jolie sans que l'on connaisse les résultats de ces essais en situation réelle. À EXPOMAT, en 1974, deux ans plus tard, le SFTT 115 est remplacé par le SFTT 150 qui semble identique au modèle précédent. La seule différence visible est l'al-

longement de la casquette de benne au-dessus de la cabine!

épilogue

L'aventure Secmafer a souffert de manques chroniques de mise au point des composants hydrauliques censés représenter les points forts du matériel. Les casses et les échauffements excessifs ne permettaient pas d'espérer le succès.

En 1976, il n'y a pas de tombereau Secmafer à Expomat, et l'entreprise disparaît dès 1977. Peut-on rêver voir un jour un de ces tombereaux sauvegardés dans un musée?

Francis PIERRE
Condensé d'un article publié dans
« Charge Utile », n° 33,
septembre 1995.

histoire

I routes anciennes

les grandes voies romaines 1^{re} partie

Pourquoi s'intéresser aux anciennes routes? Parce que parfois elles nous rappellent les efforts faits par nos ancêtres pour les aménager dans des passages difficiles, avec les restes des ouvrages qu'ils ont alors construits de leurs mains... Parce que toujours elles évoquent pour nous la foule de ceux qui les ont empruntées pour y voyager au cours des siècles, et qui ont vu souvent les mêmes paysages que nous, gravi les mêmes côtes, traversé les mêmes forêts, franchi les mêmes cols, fait peut-être les mêmes haltes... L'histoire des hommes est sans doute d'abord l'histoire de leurs villes, mais c'est aussi l'histoire des routes. Car à côté de la masse de ceux qui ne quittaient guère leur village, les plus entreprenants sont toujours partis sur les routes, comme marchands, pèlerins, étudiants, guerriers, conquérants... en y laissant les souvenirs les plus marquants de l'histoire. On vénère les lieux où ils sont nés et où ils ont vécu. Quelques monuments commémoratifs beaucoup plus rares rappellent leur passage sur les routes, leurs haltes ou les rencontres qu'ils y ont faites, au temps où l'on y circulait lentement et où elles servaient à communiquer dans tous les sens du terme.

On a beaucoup de mal à s'imaginer le véritable aspect des routes anciennes avant le XIX^e siècle, en l'absence de photographies qui nous fixeraient à ce sujet. Très peu de tableaux ou de gravures les représentent, et ceux de l'époque de Louis XIV nous montrent le plus souvent ses carrosses circulant sur une sorte de terrain naturel, en dehors des grandes avenues versaillaises. Avant les routes vraiment construites par les ingénieurs au XVIII^e siècle, elles n'étaient guère fréquentées que par des piétons, cavaliers, bestiaux, et quelques chariots ou coches, si rares qu'ils n'avaient guère l'occasion de se croiser et qu'on cherche toujours depuis quand il a dû leur être imposé de se croiser par la droite. Et ce n'est pas l'imagination des réalisateurs de films d'aujourd'hui qui nous éclairera à ce sujet.

On se trouve en fait devant deux situations très différentes, suivant qu'une route actuelle suit toujours le tracé de la route ancienne et s'est superposée à elle, ou qu'au contraire la route ancienne a été abandonnée depuis longtemps et s'est plus ou moins perdue dans la nature. Le premier cas est assez rare et se présente surtout pour de grands alignements de

et plus ou moins abandonnés, mais qui restent des témoins valables de notre histoire.

Comme les actes d'état civil pour les recherches généalogiques, les cartes et les plans sont les documents de base pour les recherches de routes anciennes perdues dans la nature. Mais il faut disposer de documents à



L'ancien chemin du col du petit mont Cenis.

routes du XVIII^e siècle, qui ont été conservés pour des routes nationales de nos jours en terrain peu accidenté. Exceptionnellement même, elles ont repris de grands alignements de voies romaines, comme pour la route de Chalon à Langres au nord de Dijon. Mais la route actuelle, de plus en plus semblable à une autoroute, n'évoque guère par son aspect l'ancienne voie qu'elle recouvre, et son usager ne s'en soucie guère. Tout au plus pourrait-on trouver une signalisation « historique » rappelant l'ancienneté de son tracé, comme les panneaux de l'autoroute A9 entre Nîmes et Montpellier: « Vous longez la voie domitienne » Et j'en resterai là pour revenir à la véritable question: celle des tracés anciens, plus ou moins éloignés des routes actuelles, déclassés

très grande échelle pour connaître vraiment leurs tracés, et en remontant dans le temps, une fois passé le cadastre napoléonien, on ne dispose que des projets de construction des routes du XVIII^e siècle, et des plans terriers plus anciens qui ne distinguent pas le plus souvent les diverses catégories de chemins. Si l'on veut remonter plus haut, dans le Moyen Age et dans l'Antiquité, seules les recherches des archéologues peuvent retrouver des traces valables de grandes routes, avec souvent beaucoup de difficultés et de doutes pour en dater les couches de matériaux pierreux, le plus souvent d'origine très locale. Sans oublier que, de plus en plus souvent, le terrain a été bouleversé par des terrassements ou aménagements de toute nature: remembrement, voirie,

histoire routes anciennes I

les grandes voies romaines 1^{re} partie

urbanisation..., qui peuvent rendre ces recherches absolument impossibles. C'est pourquoi les grandes voies romaines, les premières voies de circulation sérieusement construites, ont eu depuis longtemps les faveurs de leurs recherches.

Les grandes voies romaines

Après les chemins qui ont toujours existé pour permettre à nos ancêtres de transporter quelque peu les produits de leurs champs ou le bois des forêts, les Romains ont créé à la fois les villes et les routes, et depuis eux les principales voies de communication ont toujours été les liaisons interurbaines. Et comme la plupart de nos villes d'aujourd'hui sont d'origine romaine, il ne faut pas s'étonner que beaucoup de nos grandes liaisons soient restées les mêmes, comme le relief lui-même, depuis deux millénaires. Si l'on reste à petite échelle, on peut ainsi considérer comme romaines bien des liaisons actuelles, de Boulogne à Amiens, de Reims à Metz, de Rouen à Paris, de Chartres à Orléans, de Saintes à Limoges, de Lyon à Clermont-Ferrand, de Toulouse à Narbonne... Mais si l'on regarde d'un peu plus près le terrain, on ne retrouvera pas si facilement le tracé romain, ce qui laisse le champ libre aux associations locales, et surtout aux archéologues.

C'est Nicolas Bergier qui a donné à nos ancêtres du grand siècle le goût des voies romaines, avec quelques fausses pistes, en publiant en 1622 son *Traité des grands chemins de l'Empire romain*. Honnêtement cependant, il n'a parlé que des grands chemins, et même surtout des voies urbaines, vraiment

construites du temps des romains, et pas de tous les petits chemins dont l'origine se perd dans la nuit des temps. Mais c'est ainsi que, depuis lors, en français courant, « romain » s'est souvent substitué à « ancien », et que l'on rencontre partout des voies romaines, dont les riverains sont fiers, comme les communes qui les possèdent.

Pour retrouver plus sérieusement les anciennes voies romaines, il faut se reporter aux cartes de l'IGN au 1/25000°, qui comportent souvent cette indication, mais sans tenir compte de l'importance de la voie. En dehors des publications locales, souvent très documentées, on peut aussi consulter deux ouvrages généraux sur la Gaule, qui se réfèrent toujours à la table de Peutinger et à l'Itinéraire d'Antonin, laissant ainsi de grands vides pour certaines parties du territoire¹. Finalement, même avec ces guides, on risque de ne pas suivre beaucoup de voies romaines authentiques, même baptisées « chemin de César », mais on rencontrera seulement beaucoup de lieux-dits au nom évocateur comme « l'estrée », « la chaussée », « le chemin ferré », « la levée », « le pavé » ou « le perré »... Comme le dit Raymond Chevallier dans une préface : « Il faut souhaiter que des sections de voies romaines en cours de destruction ou simplement menacées soient fléchées et transformées en sentiers de promenades ou de randonnées équestres. » Cela a été exceptionnellement réalisé chez nous par l'association VIA DOMITIA, pour l'illustre voie romaine de Beaucaire au col de Panissars près du Perthus, par Nîmes, Béziers, Narbonne et Perpignan. Elle bénéficie même d'un fléchage et de grands panneaux d'information aux points principaux



Le chemin de César près d'Egreville (Seine-et-Marne).

de son tracé, et même à l'aire de service d'Ambrussum, sur l'autoroute A9, qui porte son nom en sous-titre.

Georges Reverdy
Ingénieur général honoraire
des Ponts et Chaussées.

Suite de l'article dans notre prochain numéro (« Les vieux chemins »).

1. « Tracés d'itinéraires en Gaule romaine » de Yan Loth (éditions Amateis), paru en 1986, donne ainsi face à face, sur des cartes sommaires, les tracés d'après les documents anciens, et ceux de la topographie actuelle, qualifiés suivant le cas de « certain », « approximatif », « très approximatif » ou « hypothétique ».

Beaucoup plus récemment a paru le « Guide des itinéraires romains en France » de G.Thiollier-Alexandrowicz (éditions Faton), superbement illustré et richement documenté, qui décrit une cinquantaine d'itinéraires choisis, les uns très courts, comme de Cambrai à Reims, les autres anormalement longs, comme de Beauvais au col du Mont-Genèvre ou de

Roncevaux à Kembs! Pour chaque section d'itinéraire, sont abondamment décrits tous les monuments ou vestiges romains rencontrés, et il est précisé s'il faut suivre une grande route, ou une petite route calme, ou un chemin adapté au VTT, ce qui est la partie la plus étendue du guide, et la plus intéressante.

MISES EN SERVICE

A29 : Amiens / Saint-Quentin

Le tronçon Amiens / Saint-Quentin de l'auto-route A29 a été inauguré en juin dernier et ouvert à la circulation. Cette transversale parcourt la zone agricole du Santerre et relie les deux principaux bassins d'emploi de Picardie.

- Investissement : **2 MF**
- Longueur : 63 km
- Prévisions de trafic : 6 000 véhicules par jour entre Amiens et l'A1, 4 000 véhicules par jour entre l'A1 et Saint-Quentin
- Durée des travaux : 2 ans

Le dernier tronçon de l'A29 entre Amiens et Neufchâtel-en-Bray est attendu pour 2004.

A83 : dernier tronçon Oulmes – Niort

Le dernier tronçon de l'A83 qui relie Oulmes en Vendée à l'autoroute A10 en contournant par le nord l'agglomération niortaise a été mis en service. Ce tronçon va permettre de supprimer l'un des gros points noirs de la circulation au moment des départs en vacances et d'assurer une continuité autoroutière dans l'ouest de la France, du nord de Rennes au sud de Bordeaux.

- Investissement : **1,61 MDF**
- Caractéristiques : 34,4 km sur un total de 146 km
- Prévisions de trafic : 10 000 véhicules / jour
- Mise en service : juin 2001
- Durée des travaux : deux ans et demi

LANCEMENTS

Port du Havre : centre Roulier

Le Port Autonome du Havre engage des travaux visant à étendre la capacité de son centre roulier. Ces travaux comprennent l'aménagement de 13 ha pour le stationnement des véhicules légers, la construction d'un nouveau quai de 380 m de long, et la mise en place d'un nouveau faisceau ferroviaire de déchargement.

- Investissement : **100 MF**
- Début des travaux : mai 2001
- Mise en service : mi-2002

Lyon : prolongement du tramway

Les travaux de déviation des réseaux ont démarré sur le prolongement de la ligne 2 entre Porte des Alpes, le terminus actuel, et Saint-Priest. La construction proprement dite du prolongement commencera en novembre.

- Investissement : **435 MF**
- Caractéristiques : 5 km suppl., 9 stations
- Mise en service : fin 2003

Toulouse : ligne 2 du Val

La ville de Toulouse lance le grand chantier de sa deuxième ligne de métro. Les trois premiers chantiers de gros œuvre sont attribués et la consultation est en cours pour les trois autres marchés.

- Investissement : **6,3 MDF**
- Caractéristiques : 15 km, 20 stations

- Prévisions de trafic : 140 000 voyageurs / jour
- Mise en service : 2007

GRANDS CHANTIERS

TGV Ouest : ligne nouvelle Bretagne – Pays de la Loire

Jean-Claude Gayssot a annoncé le lancement des études d'avant-projet sommaire d'ici à la fin de l'année. Le projet prévoit la création d'une ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes, et fait appel à la technologie pendulaire pour les dessertes de Brest et Quimper.

- Investissement : **12 MdF**
 - 10 MDF pour la ligne nouvelle
 - 2 MF pour les aménagements sur les lignes existantes

– Caractéristiques : 197,5 km de ligne nouvelle, rectification de courbes et suppression de passages à niveau sur les lignes existantes Rennes-Brest et Rennes-Quimper

– Choix du tracé : contournement du Mans et de Laval par le nord ; entre Le Mans et Laval le fuseau B4, celui passant à proximité de Sablé-sur-Sarthe, a été retenu

- Calendrier :
 - DUP : vers 2005
 - Début des travaux : 2007-2008
 - Mise en service complète : 2012

– Financement : État, RFF, collectivités territoriales selon une clef de répartition non déterminée à ce jour.

le site ASCO-TP www.asco-travaux-publics.org

PLANETE-TP, encore une fois, a mobilisé l'essentiel des énergies de l'équipe. Cependant le site d'ASCO-TP a été complété, par Daniel Vandros, en juillet et septembre sur les points suivants :

- Des ajouts importants concernant la rubrique « Les types d'ouvrages » du menu Les Travaux Publics avec de nouvelles illustrations et un découpage plus agréable. En particulier ont été développés les thèmes suivants :

- barrages (les divers types de barrages),
- canaux (généralités, lexique, activités, ouvrages remarquables). Cette rubrique a été développée avec l'aide de VNF ;
- travaux à la mer (divers ouvrages, exploitation, présentation du phare de Cordouan),
- voies ferrées (TGV, différents types d'ouvrages),
- Des nouvelles de PLANETE-TP (maquette),

- le futur 6^e pont éleveur de Rouen,
 - le viaduc de Millau,
- De nouveaux compléments et modifications sont en préparation. Ils porteront principalement sur le menu **Les Travaux Publics** sur la rubrique **Les types d'ouvrages**.

Ajoutons que la fréquentation de notre site a encore augmenté.