

la lettre



éditorial

Alors que l'été s'approche, le chantier de notre projet Planète-TP est en pleine activité.

Il est donc normal que cette lettre y consacre une place importante. Plusieurs articles, préparés par chacun des responsables, vous donnent les dernières nouvelles des divers aspects du projet.

Si Planète-TP occupe l'essentiel de notre temps, nous continuons aussi à vous donner des coups de projecteur sur les multiples facettes des Travaux Publics.

Vous trouverez cette fois-ci, outre la suite de l'article de Georges Reverdy sur les routes anciennes, un aperçu sur une fonction plus importante que beaucoup ne le croient dans cette activité : la fonction commerciale.

S'y ajoutent nos rubriques traditionnelles : l'évolution du site asco-travaux-publics.org et l'actualité des chantiers.

Par ailleurs notre vie associative continue :
• Vous avez reçu l'appel de cotisation 2002; celles-ci reviennent à un rythme

normal;

- La commission des marchés, dont la mise en place pour les contrats importants a été décidée par le conseil d'administration au printemps 2000, aura examiné le choix du prestataire pour la réalisation du site et de son outil informatique;

- Un conseil s'est tenu en décembre dernier, un autre se sera tenu en mai quand vous recevrez cette lettre.

- L'assemblée annuelle se tiendra à la mi-juin; avec un peu de chance, nous vous y distribuerons cette lettre.

Concernant notre ambition à Millau, dont nous vous avons souvent parlé, une déception : le concessionnaire du viaduc, sans lequel rien ne serait possible, ne semble pas concerné par notre projet. De ce fait, l'idée d'un musée local centré sur les grands franchissements routiers a, pour le moment, peu de chance d'y voir le jour.

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



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



Sommaire

- 1 éditorial
- 2 Planète-TP : le déroulement de l'opération
- 3 Planète-TP : informatique : mise sur orbite (suite)
- 4 Planète-TP : scénographie... quand tu nous tiens !
- 5 Planète-TP : recueil de données : l'aventure est en route...
- 6 histoire : les vieux chemins
- 7 métiers : le commercial en entreprise
- 8 l'actualité des chantiers
- 8 l'actualité du site Asco-TP

Responsable de la publication
Jean-Pierre Maillant

Imprimeur
Beauregard

Maquette
Pia Clévenot

Le déroulement de l'opération

Bref rappel pour nos lecteurs. Voici quatre ans, un redoutable défi était relevé : redonner vie à l'association qui s'intéressait aux vestiges de l'ancien musée, ASPA-MTP rebaptisée ASCO-TP, et surtout faire revivre un musée des Travaux Publics, disparu depuis 1955. Pour gagner ce pari, aussi ambitieux que passionnant, de réel ce musée est devenu (temporairement) virtuel : c'est la création du site PLANETE-TP, le musée vivant des Travaux Publics.

PLANETE-TP veut répondre à quatre objectifs et satisfaire des cibles diversifiées :

– quatre objectifs : faire mieux connaître les hommes, valoriser leurs réalisations, promouvoir les métiers des TP, susciter des vocations auprès des jeunes et donc par là contribuer à restaurer l'image des Travaux Publics.

– les cibles : répondre à la fois à une démarche de découverte pour le grand public comme aux attentes des jeunes qu'il convient d'attirer, ainsi qu'à celles des milieux professionnels et associatifs, des décideurs et des élus, des maîtres d'ouvrage, des chercheurs, des usagers...

Vouloir rendre complémentaires ces divers éléments est un pari bien difficile.

› où en sommes-nous aujourd'hui ?

Plus nous avançons dans ce projet, plus nous prenons conscience de sa complexité et des conséquences de nos ambitions sur l'importance du travail à mener à bien.

Après une phase de conception générale, réalisée avec le concours de l'agence Planète-Interactive, et maintenant terminée, nous sommes au cœur de la phase de réalisation.

Les textes qui suivent vous détaillent les trois principaux chantiers : scénographie, informatique, contenu du site. Quelques mots d'abord sur chacun de ceux-ci :

- L'architecture et la charte graphique, en cours d'achèvement, seront complètement déterminées quand vous recevrez cette lettre (cf. article de Michel-François Citerne).

- L'appel d'offres des prestataires pour la réalisation de la structure du site (informatique) est en cours. Le candidat retenu aura été choisi d'ici à la fin mai (cf. article de Michel Bialka).

- Le contenu du site est un très vaste chantier mobilisant de nombreux partenaires et prestataires. L'avancement est bon dans l'ensemble, mais inégal suivant les rubriques. L'article de Serge Mangin fait le point dans l'article ci-contre. Il reste malheureusement quelques rubriques « orphelines », les travaux à la mer par exemple.

C'est l'occasion de souligner le nombre et la qualité de tous les participants qui ont accepté de nous accompagner dans cette aventure. Venant de l'administration et surtout du monde de l'entreprise, souvent retraités, quasiment toujours bénévoles, ils apportent avec enthousiasme leurs connaissances, si diverses et complémentaires. Ils ne ménagent ni leur temps ni leurs réflexions pour bien organiser et nous apporter les multiples contenus de Planète-TP.

Je tiens à les en remercier ici très profondément. Sans eux, rien de valable n'aurait pu se construire. Si, comme nous l'espérons tous, demain notre site connaît le succès, c'est beaucoup à eux que nous le devons.

La FNTP et plusieurs de ses membres méritent une mention toute particulière pour leur appui sans faille et leur participation : bien, évidemment son président Daniel Tardy et son fidèle délégué général, Jacques Blancard, mais surtout François

Vahl, qui a pris très activement et efficacement le relais de Paul Razel, qui a du prendre du recul, et Henry Thonier que, du fait de ses compétences et de sa gentillesse, nous mettons bien souvent à contribution. Ajoutons Francis Raugel, dont la présence avait initialement été prévue par la FNTP pour contrôler notre gestion, et qui a très vite été intégré à l'équipe.

Pour mener à bien cette opération, le ministère de l'Équipement avait affecté 5 personnes au Conseil Général des Ponts et Chaussées pour travailler à ce projet auprès de Jean-Pierre Maillant, président de ASCO-TP : par ordre d'arrivée, Daniel Vandros, Guy Benattar, Serge Mangin, Michel Bialka, Michel François Citerne.

Trop pris par des missions de coopération internationale qui lui ont été confiées, Guy Benattar a quitté l'opération après un apport significatif. Aspiré par des besoins urgents de la Direction du personnel, Michel Bialka est en train de s'écarter, tout en continuant pendant quelques mois à suivre la réalisation de l'outil informatique, qu'il est seul à maîtriser.

Leur départ laisse une équipe bien petite, qui s'efforce au mieux, et sans ménager son temps, d'assurer le bon aboutissement du projet, cordonnant tous les intervenants et mettant la main directement à la pâte. Les membres de l'équipe méritent bien des remerciements que j'ai plaisir à renouveler ici !

Nous nous appuyons aussi sur divers prestataires. Parmi eux on peut citer : Planète-Interactive, l'Institut ADAGE, le CETE de Lille, le CETE de Bordeaux, le Laboratoire de l'Est Parisien. D'autres prestataires vont prochainement intervenir pour la réalisation de l'outil de réalisation et de fonctionnement du site, et pour la traduction en langage courant des textes trop techniques et enfin pour préparer la communication accompagnant la mise en ligne du site.

Pour compléter ce tour d'horizon, quelques mots sur le planning et la situa-

tion budgétaire. En effet, après la fin de la phase de conception générale, le planning de la réalisation et le budget du projet ont fait l'objet d'un recalage :

› le planning

La conception de la charte graphique est, quant à elle, bien avancée. La réalisation des outils informatiques devrait être terminée fin septembre. Par contre en raison du nombre important de halls, parcours, données informatives... à constituer, le rassemblement de l'ensemble des données se fera en 3 étapes qui s'étaleront jusqu'en juin pour la première, septembre pour la seconde et décembre pour la troisième : ce travail de collecte de données entraîne en effet la mobilisation d'un nombre important de personnes ressources.

L'ouverture du site est prévue en février 2003. Compte tenu des travaux d'intégration à effectuer, seules les données de la première étape seront en ligne à cette date. Les autres données seront progressivement ajoutées.

› le budget

Le budget global de réalisation du projet, estimé initialement à 780 k€, a été revu dans toutes ses composantes. Poste à poste des variations sont prévues mais le montant d'ensemble ne devrait pas changer. Rappelons que cette enveloppe ne comprend pas les coûts de l'exploitation, ni celui du personnel affecté au projet par l'Équipement.

Pour les différentes sources de financement du projet, la prévision initiale devrait aussi être tenue.

› en conclusion

Nous avons donc bon espoir de pouvoir mettre en ligne Planète-TP en février prochain. Cette date ne peut en aucun cas être reportée. C'est l'importance des données figurant à l'ouverture qui servira de variable d'ajustement en cas de besoin.

informatique : mise sur orbite (suite)

Pour rester dans la métaphore aéronautique disons que la combustion du premier étage va bientôt s'achever et que nous préparons activement l'allumage du deuxième étage. En clair cela signifie qu'après la conception générale, la conception détaillée est très largement entamée. Elle porte sur :

- L'affinage du contenu initial,
- Les fonctionnalités de chaque rubrique proposée aux futurs visiteurs du site,
- Les besoins résultants en terme d'administration.

Dans le même temps se déroule la définition de la charte graphique du site, toujours sous la férule de Michel-François Citerne qui assure la coordination avec notre partenaire Planète Interactive (voir article ci-contre).

Sur la base des résultats déjà acquis nous préparons comme prévu la réalisation pratique du site avec la sélection du prestataire. La formule retenue est celle d'un appel d'offres restreint. L'appel à candidatures s'est achevé le 19 avril et a été publié dans deux publications spécialisées ainsi que dans le *Moniteur des Travaux Publics*. Nous avons reçu 11 dossiers dont 6 ont été éliminés sur la base des critères exposés dans l'annonce : références dans des réalisations précédentes, expérience dans l'environnement technique choisi. Ils sont 6 à concourir puisque notre partenaire depuis le mois de septembre dernier (Planète Interactive) s'est également joint à eux.

Les premières réactions sur le dossier de consultation montrent la surprise des candidats devant son volume... Il est vrai que vu les enjeux liés à l'outil informatique nous avons essayé de ne rien oublier. Les candidats retenus ont trois semaines pour préparer leur offre, le choix final interviendra fin mai.

La phase de réalisation proprement dite pourra donc débuter dès juin 2002. Durant toute cette phase nous continuons de bénéficier du soutien actif de nos amis des CETE de Bordeaux et de Lille.

Notre « extranet » évoqué précédemment est maintenant en place et va être bien utile dans nos relations avec nos partenaires et ce dès l'appel d'offres puisque toutes les pièces du dossier de consultation y sont centralisées.



Michel Biarka

actualités

Planète TP

scénographie... quand tu nous tiens!

Ces trois objectifs constituent le nerf central à partir duquel est décliné l'ensemble des recommandations stratégiques de notre prestataire, Planète-Interactive, qui ont guidé l'élaboration de l'architecture du site. Les résultats, essentiels pour réussir sa conception, ont été livrés fin 2001.

› faire venir, faire naviguer, et surtout... faire revenir

Simple à énoncer, ces objectifs sont des repères présents à chacune des étapes de la conception des divers scénarios possibles et des volets relatifs à la qualité graphique et rédactionnelle.

La création de Planète-TP passe aussi par le respect d'un ensemble de standards bien connus. Ils résultent d'enquêtes et d'observations effectuées auprès des internautes, permettant une bonne connaissance de leurs comportements, de leurs réactions, de leurs pratiques, voire de leurs habitudes.

Ces standards permettent également de mieux « cerner » les choix pour la composition des écrans, des couleurs, des polices, des illustrations... ainsi que les types de navigation à envisager.

Ne pas les prendre en considération peut conduire à un projet ne répondant pas à l'attente des internautes. Ce n'est pas pour autant qu'il faille se confiner à la banalité ou manquer d'originalité.

› être dans le ton

Chaque cible doit, dès le premier instant, être attirée par la qualité de la composition des écrans qu'elle découvre. Elle doit avoir envie de poursuivre son investigation pour en savoir plus et, surtout, conquise par l'intérêt du contenu, elle doit ensuite être motivée pour revenir et procéder à de nouvelles consultations.

Or, la difficulté majeure réside dans la multiplicité de ces cibles et de l'éventail très vaste des réponses à apporter pour chacune d'entre elles. Toutes souhaitent pouvoir trouver dans un court laps de temps le chemin qui va satisfaire leur curiosité, leurs interrogations ou bien faire jouer leur imaginaire grâce à un parcours touristique encore inédit pour elles.

Et pour pimenter encore plus la réflexion, les différentes cibles comme le milieu professionnel ou les jeunes peuvent avoir des attentes précises, alors que le grand public peut avoir une démarche aléatoire. Cela ne simplifie pas la tâche des concepteurs!

Au bout du compte, c'est la personnalité bien affirmée de Planète-TP qui, par son identité et son image spécifiques, permettra de fidéliser les internautes.

› naviguer... sans perdre le cap

Dès la « home page », ou page d'accueil générale, l'internaute devra percevoir les différentes possibilités de cheminer qui lui sont offertes. Celles-ci doivent répondre à des critères de fonctionnalité, de fluidité, de fiabilité et pouvoir disposer d'un mode navigation... simple et facile. L'internaute devra pouvoir se repérer aisément partout où il se trouve et passer d'une rubrique à une autre sans problème.

De plus, la navigation devra être un peu « tendance » mais sans excès, avec une pointe d'originalité à la fois attirante et motivante.

Et selon la nature des centres d'intérêt que le navigateur manifestera ou de l'esprit de découverte qui l'animera, plusieurs possibilités de choix devront s'afficher (par exemple : visite guidée, parcours de découverte, collections permanentes, etc.).

A tous les stades de la visite, l'internaute sera guidé à la fois par l'architecture de l'écran et par les codes graphique et typographique. Ceux-ci apporteront le confort nécessaire aux différents niveaux de navigation. A aucun moment, l'internaute ne doit perdre la ligne directrice qu'il aura choisie.

› du goût et des couleurs

A chaque niveau de visite correspond une page d'accueil spécifique permettant d'identifier immédiatement sa position au sein du musée : les pages « HALL » privilégieront un visuel comportant un message générique fort, celles relatives aux « SALLES » accorderont une importance moindre au visuel mais feront apparaître l'aspect menus consultables avec l'ensemble des liens correspondants.

Par contre, pour les pages « FILLES » qui présentent les éléments du site, une plus grande liberté est laissée au concepteur. Les gabarits proposés laissent une large part à une architecture « personnalisable » des fiches qui pourront contenir une ou plusieurs illustrations de formats variés.

Enfin, les jeux de couleur et de contrastes apportent le dynamisme nécessaire à la composition des pages. De plus, la typographie retenue reprend les standards présents sur internet pour offrir la meilleure lisibilité des écrans.

Michel-François Citerne

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.

recueil de données : l'aventure est en route...

Le recueil de données a pris sa vitesse de croisière avec près d'une vingtaine de thèmes en chantiers pris en charge tant par des membres des groupes de travail que par des individuels. Tous sont passionnés par leur sujet.

Le groupe Routes, le premier constitué, est sur sa dernière ligne droite, grâce aux apports appréciables de :

- Jean-Claude de PONCINS
- Christine CLATOT LE NOUY
- Pascale DUBOIS
- Jean-Noël DUCRUET
- Yves GHIRON
- Hubert HOFFSTETTER
- Christian LAMBOLLEY
- Philippe LEGER
- Yves MARTINEAU
- Christian MAZUC
- Gilbert PERRIN
- Jacques SAINT RAYMOND
- Henry THONNIER
- François VAHL

auxquels se sont joints, pour les routes en béton,

- Joseph ABDO
- Ludovic BAROIN

Une centaine de fiches sont en cours de finalisation sur les différents aspects concernant l'importance et l'utilité de la route, ainsi que les diverses étapes des travaux routiers.

D'autres sujets ont débuté depuis quelques mois. Ils concernent :

- les ouvrages d'art par Renaud LECONTE
- les travaux en montagne par Michel DELHOMMEZ
- les barrages par Pierre DUFFAUT
- les travaux à la mer par Patrick DEGRANGE
- l'Ecole Spéciale des Travaux Publics avec Roseline de CHAMPEAUX
- la réhabilitation du site du mont Saint-

Michel avec Claire MONTEMONT et Philippe UNTERREINER

- les travaux de génie militaire avec Jean François PERNOT et François DALLE-MAGNE
- les jeunes avec Delphine CANN
- l'alimentation en eau de Paris avec Anne BERNARD SYLVESTRE et Florence LAMY
- les métiers avec Bernard CLICHE et Pierre BONNAUD : un important travail est en cours d'achèvement.
- les formations avec Bernard CLICHE et Pierre BONNAUD.

Plus récemment, de nouveaux groupes commencent leurs activités sur :

- les travaux souterrains, avec la participation d'un groupe de travail comprenant :
 - J. ALLEMAND
 - J.-C. AMET
 - H. BARTHES
 - L. LEBLOND
 - P. PICIOCCHI
 - J.-L. REITH
 - G. SALVI
 - H. THONIER
 - F. VAHL
- Coordonné par Jérôme AUBRY

– l'histoire de la DDE du Finistère avec Alain DANIEL

- les travaux publics en région Rhône Alpes avec Hubert DENIS, Michel MANNIER et Jean Louis COURBON
- le Stade de France par M. Georges COURTECUISSÉ
- les terrassements par Jean-Louis BOURROUET.
- les voies ferrées (M. BARBOTIN)

Enfin, des contacts ont été pris (ou sont sur le point de l'être) pour traiter :

- l'histoire de la DDE de Vendée
- la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France avec Dominique BROCHARD
- les fondations (MM. CURT et VILLAROYA)
- l'histoire d'une entreprise (M. RASPAUD)
- les grands chantiers (MM. BRAULT, RASPAUD)
- les travaux électriques (M. ESTADIEU)
- la géotechnique (M. MAGNAN)
- la découverte des TP (DAEI et FNTP)
- les TP et l'environnement (FNTP)
- parcours touristique
- à quoi servent les TP (FNTP)
- l'histoire de l'autoroute A 13 (DDE des Yvelines)
 - élaboration de fiches « métiers » (DDE des Yvelines)
 - si possible les offres d'emploi, avec un bureau spécialisé.

Remercions également : la DREIF, l'ENPC, le LCPC, le LREP, le SETRA et la FNTP pour leurs apports précieux en documents photographiques.

Toutes les fiches ainsi produites seront ensuite répertoriées, indexées puis mises dans la base de données « tampon » préparée à cette fin par le CETE de Lille sous la responsabilité de Michel LOLLICHON.

Ainsi, grâce à toutes ces bonnes volontés sympathiques... et très efficaces, le volume de données recueillies augmente quotidiennement.

Serge Mangin

histoire

I routes anciennes (2^e partie)

les vieux chemins

Pour la recherche des routes anciennes antérieures au XVIII^e siècle, les difficultés sont plus grandes encore que pour celle des voies romaines car leurs chaussées n'ont généralement pas été construites, et il n'est pas question d'y retrouver des bornes milliaires. Les chemins de Compostelle sont ceux dont on parle le plus de nos jours, mais en plus des quatre itinéraires principaux, on peut considérer que tout ancien chemin est un chemin de Compostelle, puisqu'il est parti des pèlerins de tous les villages de France, qui commençaient par se rendre au sanctuaire le plus voisin. Et comme il s'agissait essentiellement de marcheurs à pied, ils empruntaient aussi bien le moindre sentier que les quelques routes existantes. Il n'y a donc pas pour eux de véritable problème de détermination ou de conservation, et l'on peut valablement considérer comme chemins de Compostelle ceux qui sont suivis, de sanctuaire à sanctuaire, avec la même foi, par les pèlerins d'aujourd'hui.

Quant aux véritables routes anciennes, à défaut de grands terrassements que l'on n'exécutait guère, ce sont leurs ouvrages d'art, même modestes, murs ou pontceaux, qui peuvent en être les témoins les plus sûrs. A fortiori lorsqu'il s'agit de grands ouvrages médiévaux, même s'ils ont été partiellement ou complètement reconstruits plus tard, comme le pont de Vieille-Brioude sur l'Allier. On peut rechercher à juste titre la route qui ne devait pas manquer d'exister de part et d'autre, comme on a bien retrouvé les restes de l'aqueduc de Nîmes de part et d'autre du pont du Gard. Les grands cols dans les montagnes ont toujours été aussi des points de passage obligés, encore plus que les ponts pour franchir les cours d'eau, et l'on retrouve ainsi avec un grand intérêt les itinéraires qui conduisaient dans les temps anciens au Petit Saint-Bernard, au Petit Mont-Cenis, ou au Somport. Le problème particulier des routes de montagne est l'importance de

l'érosion qui s'y manifeste, ravinements ou éboulements, et il est ainsi parfois définitivement impossible de retrouver un ancien cheminement, (même si ce n'est pas celui d'Annibal pour le passage des Alpes!)



L'ancienne route des Echelles (Savoie) – XVII^e siècle

En terrain moins difficile, il subsiste aujourd'hui quelques sections de routes anciennes, localement bien connues, avec des inscriptions bien conservées, qui font partie de notre patrimoine : l'ancienne route de la montagne de Saverne sur la liaison avec l'Alsace, ou l'ancienne route des Echelles sur la liaison de Lyon à Chambéry.



L'inscription de Charles Emmanuel II (ancienne route des échelles).

On peut classer dans cette catégorie l'ancienne route du col du Pin Bouchain, entre Roanne et Tarare, sur la grande liaison de Paris à Lyon, même si elle a été quelque peu améliorée au XVIII^e siècle; elle reste un chemin de pierrailles pour randonneurs, mais le monument commémoratif dressé au col rappelle à juste titre quelques-uns des voyageurs illustres qui l'ont suivie. Et bien que ce soit un souvenir d'une nature bien différents, comment ne pas rappeler ici la route ouverte à travers la Lorraine pour réunir l'Alsace au royaume de France sous Louis XIV : c'est tout un itinéraire de plus de cent kilomètres de Metz à Phalsbourg, strictement défini par un traité, et méritant bien d'être rappelé le long des routes qui le constituent aujourd'hui.



L'auberge de la tête noire à Saint-Symphorien de Lay dans la Loire (montagne de Tarare – XVI^e siècle)

Avant l'établissement des projets routiers par les ingénieurs du XVIII^e siècle, et le bornage de leurs routes par de nouvelles bornes milliaires, il faut évoquer encore les fameux relais de poste, établis dès le XVI^e siècle le long des routes de poste, qui n'étaient pas au début forcément carrossables, puisqu'il ne s'agissait que de fournir des chevaux aux messagers royaux. Ils équipèrent bientôt toutes les routes importantes, et avant même les bornes royales, ils les ont jalonnées de façon indiscutable. Le seul problème est de vérifier aujourd'hui l'authenticité des appellations, la Poste, la Vieille Poste, ou le

les métiers le commercial en entreprise I

La fonction commerciale ou encore une fonction accessible à tous et parmi les plus passionnantes.

Pour l'avoir exercée dans des circonstances et à des époques très différentes, il me paraît que cette fonction de l'Entreprise est la moins bien connue et appréciée du public, voire même des employés de notre activité TP. C'est pourtant une des plus captivantes et de celles qui procurent le plus de satisfactions personnelles.

Le responsable commercial, celui qui participe à « l'alimentation » de son Entreprise, n'est pas un être d'une autre planète, aux relations mystérieuses, toujours dans l'avion ou au restaurant, pas plus qu'il n'est bronzé toute l'année! Dans la réalité c'est un collaborateur curieux et attentif aux faits extérieurs et intérieurs à sa société, concentré sur ses objectifs et sachant travailler en équipe.

Contrairement à l'industrie où le produit à vendre est déjà défini, il faut dans notre activité vendre un produit nouveau et unique à chaque action commerciale. Le rôle de celui qui construit ce projet est donc essentiel car ces projets sont non seulement divers dans leurs caractéristiques techniques économiques et juridiques, mais de plus chaque client mérite une approche spécifique.

Au-delà du projet lui-même, c'est sa société que l'on vend! Il faut donc bien la connaître et plus particulièrement ses points forts car ce sont eux qui permettront de surmonter les difficultés inhérentes à toutes les réalisations une fois l'affaire traitée. (-) Cela explique pourquoi aujourd'hui un responsable commercial efficace est un collaborateur qui dispose dans sa société d'une autonomie certaine balancée par la responsabilité d'assurer ensuite une réalisation équilibrée.

Cela peut sembler bien théorique mais lorsque l'on examine les affaires que l'on a traitées et qui se révélèrent favorables, les raisons de cette réussite sont les suivantes : Ces affaires étaient bien sélectionnées, bien étudiées et le client bien compris. Evident, me direz-vous! Mais ce sont en tout cas des éléments contrôlables par un collaborateur au sein de son Entreprise, à la condition de le lui permettre de le soutenir... et de l'avoir formé.

Cette approche, nouvelle dans les années soixante-dix, et entrée dans les mœurs depuis, a certainement été pour les directions d'entreprises, petites ou grandes, un facteur important de développement. En effet, l'action commerciale précédemment réservée « au patron » a dès lors été démultipliée par délégation à des cadres responsables.

Cette fonction, est donc de celles qui conditionnent la vie de nos entreprises, s'y apprend « sur le tas » car aucun diplôme n'y prépare. Ce sont généralement des cadres de formation technique qui par goût et en fonction de leurs aptitudes prennent cette orientation. quelle que soit l'importance du projet, chaque « affaire » fait progresser à condition d'en tirer enseignement. N'hésitez donc pas à vous y engager!

P. Bonnaud

Ingénieur ESTP de formation (TP60). Occupe d'abord les fonctions de responsable de travaux dans l'entreprise de BTP régionale Morineau à Rouen. En 1970 il rejoint le groupe Bouygues qui relance l'entreprise de travaux maritimes Quille. Il fait partie ensuite de l'équipe de direction qui lance Bouygues offshore jusqu'en 1987, date à laquelle il revient aux TP chez Campenon Bernard où responsable de L'Europe du sud il sera en charge de négocier puis de gérer la construction du pont Vasco de Gama à Lisbonne.

Relais de poste, des restaurants ou auberges établis le long de nos routes. On peut le faire, car les anciens relais ont été presque partout soigneusement recensés. Et parfois, comme au relais de la Roche près d'Angers, une inscription gravée sur le bâtiment rappelle la date de sa création, avec les initiales du maître de poste.

*Georges Reverdy
Ingénieur général honoraire
des Ponts et Chaussées.*

Suite et fin de cet article dans notre prochain numéro (Les routes du XVIII^e siècle).

Erratum : Rendons à César...

Dans notre précédent numéro une fâcheuse erreur matérielle s'est produite pour une illustration de la première partie de l'article sur les routes anciennes :

La photo intitulée « L'ancien chemin du col du petit mont Cenis » représente en réalité « Les ornières de la voie Domitienne au col de Panissars ».



L'ancien chemin du col du petit mont Cenis.

MISES EN SERVICE

A87 : Angers-Cholet

Initialement prévue début février, l'ouverture de l'autoroute A87 reliant Angers à Cholet a eu lieu le 22 janvier. Les conditions météo ont permis d'accélérer la fin des travaux. Ce premier tronçon de 56 km a nécessité deux ans et demi de travaux. La deuxième partie, en construction, raccordera l'A87 à l'A83 à partir des Essarts (Vendée) en 2004.

- Investissement : 800 M€ ; 370 M€ pour la première partie
- Début des travaux : 1998
- Mise en service finale : printemps 2005

Métro Val à Rennes

L'agglomération de Rennes a mis en service le 8 mars 2002 sa première ligne de métro VAL, au terme de plus de 15 ans d'études et de travaux qui ont suscité beaucoup de polémiques. En effet, Rennes est la plus petite agglomération du pays par la population à se doter de ce mode de transport. Les Rennais pourront effectuer en 16 mn le trajet de cette ligne de 9,4 km qui parcourt la ville du nord-ouest au sud-est en passant sous son centre historique et sa gare.

- Investissement : 450 M€
- Début des travaux : 1997
- Caractéristiques : 15 stations, 1 viaduc, 1 km « en aérien »

A89 : Ussel-Tulle

Après trois ans de travaux, un nouveau maillon de l'A89 est entré en service le 22 février, ce avec un mois d'avance. Avec ce nouveau tronçon de 43 km entre Ussel et Tulle, l'A89 dépasse le cap des 150 km en autoroute entre Clermont-Ferrand et Bordeaux. Le raccordement de l'A20 par le barreau de St-Germain-les-Vergnes est prévu au printemps 2003. Les travaux ont débuté en novembre dernier.

- Investissement : 282 M€
- Début des travaux : 1999

Vulcania, Puy de Dôme

Le parc européen du volcanisme a ouvert ses portes fin février, à St-Ours-les-Roches, en plein cœur de l'Auvergne.

- Investissement : 100 M€, financés principalement par le Conseil régional
- Nombre de visiteurs attendus : 500 000, la première année

LANCEMENTS

TGV Lyon -Turin

Le ministre des Transports s'est rendu le 19 mars 2002 en région Rhône-Alpes avec son homologue italien, Pietro Lunardi, afin d'assister au lancement officiel des travaux de la section du Lyon-Turin qui débute par les descenderies menant aux galeries de reconnaissance. Ainsi, le coût de réalisation du tunnel pourra être affiné.

- Investissement : 13 Md€ (estimation)
- Mise en service : 2012

Eoliennes sur le port d'Antifer

Sur le port d'Antifer, près du Havre, le chantier de la construction de 5 éoliennes géantes, les plus grandes jamais érigées en France, a commencé en mars 2002. Elles produiront dès la fin 2002 près de 2,4 MGW. Pour résister aux vents de plus de 110 km/h sur la falaise, les machines seront plantées à 35 m de profondeur. Ce projet permettra à la France de résorber un peu son retard par rapport aux autres pays européens en termes de production éolienne.

- Investissement : 13,8 M€
- Début et fin des travaux : 2002

TGV Est

Le ministre des Transports a donné le coup d'envoi du chantier du TGV est, le 28 janvier dernier, plus de 6 ans après la déclaration d'utilité publique de mai 1996.

- Première phase (Vaires-sur-Marne – Baudrecourt)
 - Longueur : 300 km
 - Investissement : 3,12 Md€
 - Mise en service : 2006
- Deuxième phase (Baudrecourt – Strasbourg)
 - Longueur : 106 km
 - Financements non encore établis

notre site Internet : www.asco-travaux-publics.org

Planète-TP, encore une fois, a mobilisé l'essentiel des énergies de l'équipe. Cependant le site d'ASCO-TP a été modifié en décembre 2001, par Daniel Vandros, sur les points suivants :

- Un ajout important concernant le menu « Les Travaux Publics » avec l'ajout d'une rubrique « Les matériels »
- Le développement de la rubrique « Les métiers » dans le menu « Les Travaux Publics »
- Des nouvelles de Planète-TP
- Les actualités générales des TP

Une nouvelle mise à jour est en préparation. Elle portera principalement sur la mise à jour des nouvelles de Planète-TP et une actualisation des nouvelles générales des TP. Ces modifications seront réalisées courant mai

A notre grande satisfaction, la fréquentation du site a encore augmenté.