

la lettre



éditorial

Voici maintenant quelque six mois que Planète-TP est en ligne sur le web.

Ce site Internet a été l'objet de tous nos efforts depuis plusieurs années, mais sa mise en ligne n'est pas terminée. L'enrichir, mettre en service les parties non encore activées, veiller à son bon fonctionnement, sont des points que nous évoquons en page 2 de cette *Lettre*.

Pour diversifier les points de vue, nous faisons parler d'autres personnes intervenues à nos côtés : François Vahl, notre interlocuteur habituel à la FNTP, efficace et convivial, et Corinne Morvan. Cette dernière, outre son rôle central sur notre premier site asco-travaux-publics.org, pour lequel elle intervient toujours, avait été le principal artisan de la maquette de Planète-TP réalisée il y a plus de 2 ans.

A l'occasion de cette mise en ligne de Planète-TP, nous avons rénové www.asco-travaux-publics.org.

Comme annoncé dans la *Lettre* précédente, nous commençons la publication de l'article sur les ponts de la Loire que nous a fait parvenir G. Reverdy. Sa publication s'étalera sur plusieurs numéros.

Pour varier les sujets, il nous a paru intéressant de commencer une série d'articles sur les grands personnages de la profession. Souvent mal connus, leur rôle a été, et reste toujours essentiel pour l'évolution de cette activité, tant sur le plan technique que sur celui de l'organisation.

Enfin, comme toujours, vous êtes informés de l'actualité des chantiers.

Je voudrais aussi, profitant de cet éditorial, rendre un hommage tout particulier à D. Vandros. Venu le premier nous rejoindre après le réveil de l'association, il nous a accompagné pendant 4 ans, jouant un rôle essentiel dans le bon aboutissement de nos projets. Son bon sens et sa pondération ont fait merveille pour apaiser les tensions à l'occasion de réunions de travail parfois animées. Et sa chaleur humaine fut un élément très appréciable dans ce monde désincarné de l'Internet.

La rubrique sur les hommes et leurs métiers est très largement son œuvre, aidé par quelques personnes de l'administration et de l'entreprise. Ses talents de photographe amateur et son maniement de Photoshop ont été un autre atout précieux pour Planète-TP dont de nombreuses rubriques sont illustrées grâce à ses clichés.

Je lui souhaite pleine réussite dans sa nouvelle affectation qui lui permet, depuis cet été, de poursuivre un parcours répondant à ses multiples qualités.

Enfin, je ne saurais clore cet éditorial sans vous souhaiter, à toutes et à tous, ainsi qu'à notre association, une excellente année 2004.

Jean-Pierre MAILLANT,
président de Asco-TP.



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

NUMÉRO

11

décembre 2003

Sommaire

1 éditorial

2 site www.planète-tp.com

4 les ponts de la Loire
(1^{re} partie)

6 un grand homme
des Travaux Publics :
Jean Matheron

7 notre site
www.asco-travaux-publics.org

8 l'actualité des chantiers

Responsable de la publication
Jean-Pierre Maillant

Imprimeur
Compedit Beaugard

Maquette
Pia Clévenot

un nouveau hall sur le site : Voies ferrées

Il est l'œuvre d'un groupe de travail réunissant Daniel Barbotin et Francis Delagarde. C'est à la motivation, à l'enthousiasme et au très grand travail réalisé par ces deux passionnés du métier que nous devons ce hall très complet comportant près d'une centaine de pages web.

Les sujets suivants sont développés :

- La profession de la voie ferrée : sa place, son importance, ses entreprises...
- Qu'est-ce qu'une voie ferrée : les principaux constituants, plateforme, ballast, traverses, rails et appareils de voie.
- La réalisation d'une voie ferrée : de l'implantation à la stabilisation de la voie, en passant, entre autres, par l'approvisionnement, la fixation des rails et la soudure aluminothermique.



- Les opérations de renouvellement : renouvellement des rails, du ballast, etc.
- Les voies de tramways avec leur spécificité...
- L'histoire de la voie ferrée : du XVII^e siècle à nos jours en évoquant également quelques grands noms célèbres.
- Le matériel : sa diversité et surtout sa technicité.
- Les métiers de la voie ferrée : du poseur de voies au directeur de travaux, une vingtaine de métiers sont décrits.

Nous vous souhaitons un bon voyage...

Serge MANGIN

Le site Planete-TP : son évolution depuis neuf mois

Depuis mars 2003, Planète-TP est en ligne.

On peut y accéder par plusieurs URL : celle privilégiée sur Internet est www.planete-tp.com, mais aussi, avec les terminaisons .net, .org, .tm.fr. L'accès, pour les agents du METLTM, peut se faire par l'intranet : <http://planete-tp.application.i2>.

Ce site est hébergé au CETE de Bordeaux.

Les 4 principales rubriques de la page d'accueil : Connaissance des hommes et des métiers, Collections thématiques, Parcours guidés et Découverte des TP, seules actives à l'origine, ont été beaucoup enrichies.

Au prix d'un travail important, toutes les autres rubriques ont pu être enfin activées :

- sites d'offres d'emploi, permettant d'accéder à des sites proposant des offres d'emploi dans les TP, sélectionnés pour leur pertinence ;
 - pratique, avec les adresses utiles et de très nombreux liens, la liste de ceux ayant participé à la réalisation, le plan du site ;
 - bonus, avec des fonds d'écran et des économiseurs d'écran téléchargeables, des e-card pouvant être envoyées à des amis internautes.
- Nous préparons pour le début 2004 des quizz, questions à choix multiples, incitant à une meilleure connaissance du site ;

• nouveau sur le site, montrant les nouveaux éléments mis en ligne ;

- actualités des chantiers : mises à jour trimestriellement, avec quelques événements d'actualité ;
- les TP en images, permettant d'accéder à des photos choisies pour leur intérêt et leur qualité.

Les internautes ont aussi désormais la possibilité de s'inscrire pour se constituer un « panier » personnel où placer les rubriques qui les intéressent, et auxquelles ils ont rapidement accès ; ils recevront également une newsletter périodique.

Une version anglophone est à l'étude et nous vous en dirons plus dans la prochaine *Lettre*.

Jean-Pierre MAILLANT

le site planete-tp.com vu par F. Vahl, de la FNTTP



Se voir confier un article dans *La lettre de Asco-TP* est un grand honneur, c'est aussi surtout le signe que notre projet commun de musée virtuel est en train de naître réellement. Ce n'est pas tout à fait fini mais si vous êtes curieux de tout ce qui concerne les TP, vous pouvez, avec intérêt, commencer à vous risquer sur ce site **Planète-TP**.

C'est le résultat naissant d'un travail de plusieurs années qui voit le jour.

L'originalité du site **Planète-TP** est qu'il a nécessité d'une part, une quantité incroyable de décisions favorables de gens d'origines et de cultures différentes pour être financé et, d'autre part, un travail de fond de beaucoup de personnes tout aussi différentes afin de remplir correctement le contenu de ce site.

En effet pour le responsable de ce projet : Jean-Pierre Maillant, il a fallu naviguer dans les méandres administratifs tout en mobilisant les volontés quelquefois expéditives des professionnels. La pratique du donnant-donnant dans ces conditions se rapprochait quelquefois plus du souk que de l'échange policé dans des bureaux lambrissés – et tant de « titre neuf » contre tant de « vrai » argent... mais moitié moitié ! Comme vous l'avez compris l'Administration et la Fédération Nationale des Travaux Publics ont participé à égalité au financement de l'opération. En plus nous avons pu bénéficier de l'apport de quelques généreux donateurs parmi les grandes entreprises privées et publiques. En résumé donc, un finance-

ment remarquablement partagé entre l'ensemble des acteurs de la profession et le parrainage sans faille du directeur des routes et du président de la FNTTP.

Mais cela ne suffit pas, l'argent ne fait pas le contenu ! Et là ce fut vraiment épique. Ainsi des Routiers qui furent les premiers à se mobiliser et à montrer l'exemple. Ils constituèrent une bande joyeuse de jeunes retraités qui venait spécialement de Lyon à Paris pour faire avancer ses chapitres avec un de nos rares chefs d'orchestre de Asco-TP à ce niveau. Le travail, exemplaire, fut mis en forme par les consultants que nous avons retenus. L'exemple des métiers est également passionnant. Moins de participants mais beaucoup d'engagement de la part des acteurs de la FNTTP et de Asco-TP. Les expositions particulières sur des ouvrages mobilisèrent également fortement les entreprises. Toutes les photothèques furent mises à contribution. Et ce n'est pas fini. 2.000 pages sont sur le site ; un autre millier, bientôt fini, achèvera la première phase de remplissage du site.

Mais de l'argent et un contenu ne suffisent toujours pas. Il faut aussi un cuisinier informatique. Et là, après quelques hésitations dues à la nouveauté de la tâche, il fut choisi des sous-traitants de qualité qui avaient déjà un logiciel adapté et qui menèrent le travail à bien, non sans quelquefois inquiéter le maître du projet. Enfin il a fallu héberger dans une grosse mémoire toutes les richesses récoltées et ce fut l'Administration qui proposa ses installations de Bordeaux qui font déjà un travail considérable pour

l'Équipement. Ce sera de là que partiront les pages du site que vous voudrez bien lire.

Et maintenant ça marche... à part les quelques petits bugs de démarrage qui tendent à disparaître actuellement. Vous pouvez essayer, je vous assure.

J'espère que vous vous rendrez compte de ce que nous avons voulu faire qui n'était peut-être pas si apparent au tout début de notre entreprise. Moins un musée, fût-il virtuel, qu'un lieu d'échanges et de rencontres entre les jeunes – en particulier tous les étudiants en génie civil que la France possède (plusieurs dizaines de milliers) et les professionnels. Ce site n'est pas figé. Toutes les idées exprimées seront examinées. Évidemment les professeurs seront les bienvenus. Nous comptons sur eux pour influencer sur l'évolution du site maintenant qu'il a presque atteint une masse critique.

Je souhaite que, grâce à ce site, le mot TP, Travaux Publics, que nous avons découvert peu connu des jeunes, deviendra pour nombre d'entre eux non seulement un nom respecté mais également une bonne raison de vivre !

François VALH

Président de la Commission technique de la FNTTP
administrateur de Solétanche-Bachy France

histoire

I les ponts de la Loire (1^{re} partie)

routes et ponts au XVI^e siècle

Il y a eu sans doute des ponts sur la Loire depuis les temps les plus reculés étant donné le nombre de ses îles et de ses bancs de sable, rendant facile son franchissement comme la construction d'ouvrages pendant les basses eaux... jusqu'à ce qu'une crue les emporte. Et les ponts se sont trouvés exclusivement dans les villes, parce que c'est là qu'ils étaient le plus indispensables et que les quelques grandes routes qui existaient avaient fait naître naturellement une agglomération à leur point de passage obligé sur le fleuve. Les toutes premières routes de poste au XVI^e siècle n'avaient à franchir la Loire qu'à Orléans, à Blois et à Amboise pour la grande liaison de Paris avec Bordeaux et l'Espagne, et à Nevers et à Roanne pour la route de Lyon. S'il n'y avait pas de pont ou s'il était impraticable, on se contentait évidemment d'un bac ou d'un passeur.



Le pont de Nevers.

La Guide des chemins de France de 1552, qui est la première description sérieuse des routes, n'est pas toujours très explicite à ce sujet, et quand il est écrit « passe la rivière », on ne sait guère s'il s'agit d'un pont ou d'un bac. Elle cite cependant, pour traverser la Loire, « les ponts d'Amboise, ou va passer au port de Montlouis », puis, de Tours à Langeais : « au port Saint-Cyr sur Loire faut passer l'eau au bac. » En allant à Angers par la rive gauche : « il ne faut pas passer les ponts de Saumur pour ceux qui n'ont rien à y faire », mais après la Daguenière, « passe le pont de Sorges sur la rivière d'Authion. » En 1632, quand le réseau des routes de poste sera étendu et qu'on en aura la première carte, on voit qu'elles n'auront encore à franchir la Loire qu'à Saumur, Tours, Amboise, Blois, Orléans, et, plus en amont, Nevers et Roanne pour la route de Lyon.

Mais il a fallu attendre longtemps pour disposer de cartes des routes de France, tant qu'elles n'ont pas été vraiment construites, car on circulait jusqu'alors comme on pouvait, avec de larges variantes de parcours sans doute suivant les saisons. C'est pourquoi les ponts ont été avant les routes des points de passage obligés, et l'on peut voir que sur la plus ancienne carte de France connue, celle de Jean Jolivet de 1578, aucune route n'est représentée, alors que l'on y voit clairement des dessins de ponts sur la Loire à Nantes, aux Ponts-de-Cé, à Saumur, à Blois, à Beaugency, à Orléans, à Gien, peut-être à la Charité (mais c'est sur un pli de la carte), et à Nevers. Soixante ans plus tard, Nicolas Sanson publiera une carte des rivières de France, « curieusement recherchée », sur laquelle il n'y a aucun nom en dehors de ceux des rivières, mais où l'on distingue 15 ponts au moins sur la Loire, dont certains sont difficiles à identifier.

Mais c'est vers la même époque, en 1644, que dans son gros ouvrage sur les rivières de France, François Coulon nous donne le premier inventaire assez précis. Son premier tome concerne les rivières de France qui se jettent dans la mer Océane, de l'Aa à l'Adour, et la Loire, le roy des fleuves, y a toute sa place avec ses affluents, entre la Seine et la Garonne.

Après avoir quitté Roanne, « où l'on s'embarque pour Orléans », on trouve successivement :

- à Decize, un pont avec des piles en pierre ;
- à Nevers, un pont magnifique de pierre de taille, avec 20 arcades et des ponts-levis aux deux bouts ;
- à Moulins, sur l'Allier, seulement un pont de bois, à cause des grands débordements de la rivière ;
- à la Charité, un beau pont de pierre, qui supporte un passage très important ;



Le pont de Blois.

- à Gien, un beau pont ;
- à Jargeau, des ponts ;
- à Orléans, « il y avait un pont de bois, qui s'enfonça sous la pesanteur des troupes du brave Glacidas », maintenant bâti de pierre de taille ;
- à Beaugency, un pont de pierre ;
- à Blois, un beau pont de pierre avec pyramide (ce n'est pourtant pas encore l'ouvrage de Gabriel) ;
- à Amboise, un pont de 14 arches en pierre, avec de nombreux moulins ;
- à Tours, des ponts sur le Cher et la Loire ;
- à Saumur, un pont d'une longueur extraordinaire, sur plusieurs bras ;
- aux Ponts-de-Cé, des ponts longs d'un quart de lieue, avec ce commentaire dû à une traduction illusoire de l'abréviation de César : « Cée est un mot allemand qui signifie étang, parce que la rivière est fort large en cet endroit et ressemble plus à la fosse d'un étang qu'au canal d'une rivière » ;
- à Nantes enfin : « le pont est le plus long de tous ceux qui chargent le fleuve de sa source à son embouchure », et l'on sait bien, d'après les documents anciens qu'il y avait là une série de 7 ponts entre des îles, le plus méridional et le plus important étant le pont de Pirmil.

Mais qu'on les connaisse par des vues ou des cartes anciennes, on sait que tous ces ponts étaient des ouvrages médiévaux, maintes fois abîmés par des crues et réparés ou raccommodés de diverses façons, souvent par des travées en charpente s'appuyant sur des restes de voûtes ou de piles. Le pont de Beaugency par exemple avait eu de nombreuses arches reconstruites du ^x^e au ^{xiv}^e siècle, et au ^{xvii}^e il comportait des arches en plein cintre, d'autres ogivales, des tabliers en bois et des arches fortifiées. La même situation existait pour beaucoup d'ouvrages, avec, en outre, parfois sur le pont des bastilles, des portes, des ponts-levis, et très souvent des moulins, fixes ou pendus. C'est seulement en 1500 que l'on vit apparaître à Paris un pont urbain à l'ordonnance rigoureuse, avec la reconstruction du pont Notre-Dame supportant ses maisons. Mais en dehors de Paris et de ses ouvrages exceptionnels, on peut considérer le Pont Neuf de Châtellerault sur la Vienne, avec ses arches en anses de panier assorties de cornes de vache, comme le premier ouvrage classique, se détachant complètement du style médiéval, malgré la fortification à son extrémité. S'il était sur la Loire, il mériterait certainement que l'on s'attarde sur lui, et sur les architectes qui contribuèrent à sa réalisation, avec sa forte corniche parfaitement horizontale, malgré les légères pentes données à la chaussée.



Le pont d'Amboise.

Sa construction avait duré longtemps, de 1564 à 1611, car les ressources manquaient souvent dans ces périodes troublées. A Paris même, le Pont-Neuf, engagé par Henri II, ne fut terminé que sous Henri IV. Comme le pont de Châtellerault, il avait été conçu pour supporter des maisons, mais on avait abandonné ensuite cette idée, d'où la largeur exceptionnelle de ces deux ouvrages. En remettant de l'ordre dans les finances royales, Sully avait sans doute contribué à son achèvement. On ne peut quitter cette période sans évoquer la mémoire de celui qui fut le premier grand voyer de France, et que le château de Sully associe naturellement à la Loire. Ce n'était pourtant pas du tout son pays d'origine puisqu'il ne l'acheta qu'en 1602 et en prit alors seulement le nom. Il s'occupa en effet beaucoup des routes et des ponts, mais il ne s'agissait alors que de les réparer, et il veilla surtout à la bonne utilisation des fonds qui leur étaient affectés. Il est resté célèbre pour les ormes qu'il fit planter, pas seulement le long des routes mais dans tous les bourgs, et pour le principe de l'alignement et de ses servitudes, destiné à améliorer peu à peu les rues principales des villes, souvent étroites et tortueuses. On ne peut donc lui attribuer aucune des percées prestigieuses des cités de la Loire, qui seront la gloire du ^{xviii}^e siècle. Mais au moins réalisa-t-il une petite ville selon ses rêves, Henrichemont, près de Bourges, dont il engagea la construction en 1608, suivant un plan carré de 300 mètres de côté, avec son réseau de rues et de places organisé autour de la place centrale. . .

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

Suite de l'article dans notre prochain numéro
(« Les ponts sous Colbert »).

les grands hommes des TP

Jean Matheron 1902-1982



Au-delà du hasard d'une naissance dans la ville de Dombrowa en Pologne, la vie de Jean Matheron se confond, pratiquement, sur toute sa durée, avec celle de la Société Générale d'Entreprise (SGE), où il entre en 1928, frais émoulu de l'administration.

Il présidera l'entreprise à partir de 1947, la placera dans les tout premiers rangs mondiaux de son secteur d'activité et ne s'en éloignera, au plan opérationnel, qu'en 1971.

Lorsque Jean Matheron entre à la SGE, celle-ci a, depuis sa création en 1908, cherché à dépasser le rôle d'entrepreneur en développant en amont, dans certains domaines comme les transports mais surtout l'électricité, un rôle de concepteur et de distributeur du produit fini. Cette orientation en fera, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, le pilote de l'un des tout premiers réseaux de distribution d'électricité de France.

Dans le cadre de cette vision très intégrée, Jean Matheron – plutôt orienté, lors de son entrée à la SGE,

vers les métiers de travaux que vers la distribution – va nourrir son expérience, enrichir ses compétences et devenir dans les années 1950-1970, l'un des hommes à la fois le plus écouté et le plus estimé d'une profession pourtant difficile en la matière.

Lorsqu'il remplace, en 1947, le président Henri Laborde-Milaa brutalement décédé, l'époque est naturellement prometteuse, avec les perspectives de la reconstruction du pays, mais compliquée par les exigences de la réorganisation d'un outil de travail encore perturbé et par les incertitudes politiques qui agitent alors la France.

Après la nationalisation des sociétés de distribution d'électricité, base importante du fonds de commerce de la SGE, il convient en effet de rééquilibrer les différentes activités et de mettre en place les conditions de collaboration future avec Électricité de France, pour permettre à l'entreprise de poursuivre l'exercice de son métier de base, celui d'entrepreneur.

Dans cet environnement difficile, Jean Matheron va réussir la diversification des métiers – y compris, parfois, dans certaines activités industrielles éloignées des travaux publics –, l'ancrage de la SGE dans le club des entreprises aptes à intervenir sur les grands chantiers mondiaux, l'amorce d'une régionalisation du groupe et une compensation à la disparition de certaines positions historiques comme l'Algérie.

Sous son impulsion, on retrouve la SGE dans l'ensemble des grands mou-

vements qui vont marquer le secteur du BTP dans cette période. La création de la Compagnie de constructions internationale va ainsi permettre à l'entreprise française de signer quelques-unes des plus importantes réalisations dans les pays en voie de développement : barrages du Keban et de Cabora Bassa, etc. En France, lors du lancement des grandes opérations autoroutières, Jean Matheron sera l'un des fondateurs de Cofiroute.

Au-delà de la marque apportée à de nombreux ouvrages prestigieux, il contribue également à faire évoluer positivement le dialogue entre les hommes, s'efforçant de démontrer, tant dans le domaine social que dans les relations entre entreprises, que l'on peut concilier fermeté des positions et création de liens amicaux.

Ses pairs parleront de lui comme du « dernier seigneur de l'entreprise »

*Extrait du livre ci-dessous
aux Presses des Ponts et Chaussées*



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

Trois ans d'existence déjà pour le site de l'association ASCO –TP.

J.-P. Maillant m'avait contactée pour l'aider à sa réalisation, Après plusieurs discussions, à la suite des présentations de maquettes, nous avons opté pour un site simple et facile d'utilisation. Nous voulions offrir un contenu clair et convivial. Au vu des fréquentations durant ces années écoulées, nous pouvons aujourd'hui dire que nous y sommes parvenus,

Mais dans le domaine de la communication électronique, tout va très vite et il était donc temps, au bout de trois ans, de faire le point et d'évaluer et de faire évoluer le projet.

J.-P. Maillant m'a de nouveau confié cette évolution. Trois aspects devaient être étudiés : d'une part le contenu lui-même, sa gestion et enfin l'aspect graphique que nous associerons à l'aspect ergonomique.

Les rubriques et leur contenu ont été revus en fonction des intérêts montrés durant ces trois années et ceci afin de proposer des articles adaptés et attractifs. En étudiant les statistiques de fréquentation et les différents commentaires envoyés, nous avons pu observer que les visiteurs étaient très intéressés par les formations, les métiers de l'Équipement et par les actualités des Travaux Publics.

Les dernières actualités des chantiers sont aujourd'hui

affichées dès la page d'accueil et sont mises à jour régulièrement. La lettre de l'association est en ligne et consultable par tous, sauf la dernière en date : primeur aux membres.

Une rubrique est entièrement dédiée au site Planète TP et à ses nouveautés.

Bien d'autres modifications ont été faites... A vous de les découvrir.

Conscients de l'importance de la maintenance du site, nous avons décidé de séparer le contenu de sa forme. Nous nous sommes donc orientés vers une solution de type base de données.

Côté ergonomie, il était hors de question de bouleverser totalement les habitudes des internautes mais de leur offrir plus de confort. Nous avons donc conservé l'emplacement des accès aux différentes rubriques et l'avons enrichi en permettant encore plus de souplesse dans les accès.

L'habillage graphique n'a pas échappé aux modifications. Il offre dans sa nouvelle version, plus de visuels et plus de clarté pour augmenter la lisibilité de l'ensemble.

Nous espérons que cette nouvelle version vous séduira et n'oubliez pas que ce sont vos réactions qui nous font avancer, alors n'hésitez pas...

Corinne MORVAN, web designer

L'évolution de notre premier site Internet

L'article de Corinne Morvan vous dit l'essentiel sur la modernisation de ce site, mis en ligne en octobre. Quelques commentaires sont toutefois utiles.

Avant de se lancer dans cette modernisation, deux préalables devaient être tranchés :

– Était-il pertinent de conserver les deux sites?

Une réflexion rapide a vite conclu à la nécessité de les pérenniser tous les deux ; ASCO-TP ne se limite pas à Planète-TP. Ces deux sites, aux objectifs différents, sont complémentaires.

– Quel choix faire pour l'outil informatique ?

La commodité de la gestion de la base de données retenue pour Planète-TP nous a vite convaincus d'utiliser le même outil pour Asco-TP.

Quant au contenu, au-delà des divers points évoqués par Corinne Morvan, notre préoccupation a été de réserver à Planète-TP la plus grande partie de ce qui concerne les Travaux publics, en les retirant de Asco-TP et en multipliant les occasions de renvoi. Nous avons cependant maintenu certains éléments particulièrement importants (tels les métiers), ou les rubriques non encore suffisamment développées dans Planète-

TP tout en permettant la préparation de nouvelles rubriques qui pourront à terme trouver leur place dans Planète-TP (TP et culture par exemple) ou qui correspondent à de nouvelles activités de l'Association en fonction de ses possibilités.

Ce sont toutes ces modifications qui ont été réalisées ces derniers mois et mises en place en octobre 2003, tout en conservant la même URL : www.asco-travaux-publics.org.

Nous sommes évidemment preneurs de vos remarques et de vos suggestions.

Jean-Pierre MAILLANT

MISES EN SERVICE

Terminal 2E de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle

En juin dernier, au terme de plus de trois années d'un immense chantier, Aéroports de Paris ouvre les portes du terminal 2E qui parachève ainsi l'œuvre progressive sur vingt ans de l'aérogare 2. Doté de caractéristiques architecturales remarquables, le nouveau terminal offrira à terme une capacité annuelle de 10 millions de passagers et sera destiné à l'accueil du trafic international tandis que le terminal F se spécialisera dans le traitement du trafic européen.

- Investissement : 750 M€
- 2500 emplois directs générés

A20 : Cahors Nord – Cahors Sud

Le 25 juin dernier, le dernier tronçon autoroutier qui manquait à l'A20 entre Paris et Toulouse a été inauguré : il s'agit d'une portion de 23 km entre les échangeurs de Cahors nord et Cahors sud. Cette réalisation boucle l'axe européen nord-sud qui relie Amsterdam à Barcelone via Paris et Perpignan. L'A20 sera d'autant plus attractive qu'une longue portion de 300 km entre Vierzon et Brive, déjà aménagée par l'Etat dans les années 1990, est gratuite.

- Investissement : 215 M€
- DUP : 1994, prorogée en 1999
- Début des travaux : octobre 2000

LANCEMENTS

A28 : Rouen - Alençon

Un an et demi après la signature du contrat de concession, les travaux ont été lancés sur l'autoroute A28 nord. Les travaux de cet itinéraire de 125 km qui doit relier Alençon à Rouen représentent une véritable course contre la montre puisque le concessionnaire s'est engagé à mettre en service la totalité de l'infrastructure en décembre 2005. A plein régime, le chantier accueillera 2500 ouvriers et 400 engins. L'autoroute A28 nord est la première de France à avoir été dévolue en financement de projet : le constructeur est également opérateur autoroutier.

- Investissement : 917 M€, subventionné à hauteur de 33 % par les fonds publics
- DUP : 1994, prorogée le 03/12/1999
- Mise en service : décembre 2005

OÙ EN SONT-ILS ?

RN 202BIS

La réalisation de la RN202bis, voie parallèle à la route actuelle, sur 15 km entre Nice - Saint-Isidore et Saint-Martin-du-Var, va coûter beaucoup plus cher que prévu. En 1998, une première estimation pour une 2x2 voies prévoit 239 M€. Cinq ans plus tard et pour simplement une 2x1 voie, le montant s'établit à 310 M€. Les causes : actualisation des coûts des Travaux Publics, contraintes hydrauliques (crues), allongement du pont Nord de franchissement du Var... Mais l'addition risque encore de grimper puisqu'on parle déjà d'une mise à 2x2 voies au cours du XIII^e plan.

- Début des travaux : fin 2001
- Fin des travaux : 2006

Tramway de Bordeaux

Les 22 km de la première tranche du tramway de Bordeaux ne seront pas livrés à la fin de l'année comme le prévoyait la communauté urbaine. Une seule ligne sur trois pourrait ouvrir à la date envisagée, les deux autres devant attendre un à deux mois. Ce retard tient pour l'essentiel au dépôt de bilan de l'entreprise adjudicatrice des travaux de génie civil dans l'hyper-centre. Le manque de coordination entre les travaux du tramway et l'aménagement des quais a également pesé sur le calendrier.

- Début des travaux : février 2000
- Investissement : 630 M€

CE SERA DEMAIN

Aéroport de Brest

Alors que l'actuelle aérogare de Brest-Bretagne s'approche de son niveau de saturation, la CCI annonce la construction d'un nouvel ensemble qui permettra une capacité de gestion simultanée de 1 500 personnes pour à peine la moitié aujourd'hui. Aux dires des responsables du projet, il n'y a pas de concurrence à voir avec le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes puisque 300 km séparent les deux installations.

- Investissement : 38 M€
- Début des travaux : septembre 2004
- Fin des travaux : fin 2006
- Financement : CCI (20 %)
 - Bretagne (27,5 %)
 - Etat + Europe (25 %)
 - Finistère (15 %)
 - Communauté urbaine de Brest (12,5 %)