

la lettre

de **ASCO** **TP**
ASSOCIATION POUR LA CONNAISSANCE
DES TRAVAUX PUBLICS

éditorial

La quasi-totalité de l'activité de ASCO-TP continue à être consacrée à **Planète-TP**.

Au plan formel, après notre conseil de novembre 2004, ASCO-TP en a tenu un autre le 20 avril, suivi de l'assemblée générale le 26 mai. En présence désormais de notre commissaire aux comptes, celle-ci a approuvé les comptes arrêtés par le conseil, ainsi que les autres résolutions habituelles qui lui étaient proposées.

En vue de préparer la prorogation souhaitée de la convention qui nous lie, le ministère de l'Équipement a diligencé une évaluation, actuellement en cours, des effets de celle-ci par un membre du CGPC.

Pendant la période écoulée, notre équipe n'a pas connu d'évolution. Outre Michel Guidi et Yvon Person, Serge Mangin nous aide toujours à temps partiel. ASCO-TP continue aussi à bénéficier des apports de Frédéric Guinepain. Celui-ci reprendra son service d'enseignant à la rentrée 2005. Du fait de la grande qualité de ses apports, nous espérons vivement qu'il pourra continuer auprès de nous à temps partiel.

Concernant maintenant **Planète-TP**, et dans la continuité des contacts avec l'Éducation nationale, nous préparons une base documentaire destinée essen-

tiellement aux enseignants, afin que ceux-ci puissent avoir accès à des éléments de notre photothèque et à des dossiers de réalisation d'ouvrages récents en provenance directe des entreprises. L'article sur l'évolution de Planète-TP, page 2, développe en particulier cet aspect.

Nous terminons avec ce numéro la publication de l'article de Georges Reverdy sur les *Ponts de Loire*. Il nous faudra donc trouver un nouveau sujet pour les Lettres suivantes!

Bernard Cliche, qui anime *Les Amis de Planète-TP*, a souhaité que soit organisée ce printemps une visite pour ceux-ci. Yvon Person a mis au point tous les détails de cette journée sur deux sites du Val de Marne. Ce fut un grand succès technique, même si nous avons déploré un nombre de participants plus réduit que nous ne l'escomptions. Vous en trouverez tous les détails dans les articles qui leur sont consacrés.

Enfin, l'actualité des Chantiers de travaux publics figure comme d'habitude en fin du numéro.

A tous, excellentes vacances d'été, et bonne lecture.

Jean-Pierre MAILLANT,
président de Asco-TP.



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

et
de la FNTF



Sommaire

1 éditorial

2 actualités Planète TP

3-4 actualités Planète TP Visite du SISER et du CRICR Visite de l'usine Seine-Amont

5-7 les ponts de la Loire (fin) l'âge classique

8 actualité des chantiers

NUMÉRO

14

juin 2005

Responsable de la publication
Jean-Pierre Maillant

Imprimeur
Compedit Beaugard

Maquette
Pia Clévenot

actualités Planète-TP

HÉBERGEMENT ET NAVIGATION

Planète-TP reste hébergé à Paris. Ceci semble devoir perdurer du fait des contraintes structurelles du CETE de Bordeaux. De nombreuses améliorations ont été apportées à l'outil informatique avec en particulier la mise en service en février d'une nouvelle version plus performante de la partie du logiciel utilisée pour sa gestion.

Le temps de chargement de la page d'accueil restant trop élevé pour les internautes qui n'ont pas l'ADSL, nous étudions une nouvelle page d'accueil ne comportant plus (hélas!) la grande photo, mais permettant de mieux présenter la richesse du site. Cette nouvelle page d'accueil devrait également permettre d'améliorer notre positionnement par les moteurs de recherche.

CONTENU

Signalons les nouvelles rubriques

- La construction du *téléphérique Vanoise Express*, réalisée par Dominique Pouilloux à partir des éléments obtenus par Michel Delhommez.
- Les *Bétons*, due à Serge Mangin et à CIM-Béton.
- Les *Terrassements*, grâce à Serge Mangin et aux membres du syndicat des Terrassiers.
- Pour le *Viaduc de Millau*, du fait de l'achèvement des travaux et de son inauguration, la rubrique a été actualisée par Yvon Person.
- Le *Tunnel sous la Manche*, pour lequel nous avons longtemps attendu des éléments. D'autres sont en préparation: *Topographie*, *Matériels de TP*, *Acier*, "*Bitume*", etc.

FRÉQUENTATION ET COMMUNICATION

La fréquentation continue à s'améliorer, (12000 visites/mois avec une douzaine de pages vues par visite, ce qui est bien supérieur à la moyenne). Pour contribuer à augmenter la fréquentation, nous avons acheté des pavés payants sur Google.

Une nouvelle plaquette a aussi été réalisée et tirée à 15000 exemplaires, envoyée aux 25 FRTP, ainsi qu'aux 150 lycées professionnels et techniques, pour les aider dans leurs actions de recrutement.

Base documentaire et photothèque

La base documentaire (cf. p. 1) et la photothèque sont en cours de préparation. Elles seront directement accessibles, avec gestion des droits d'accès, à partir de la page d'accueil de Planète-TP

Jean-Pierre MAILLANT

Le 19 mai 2005, journée de visites pour les Amis de



Renouvelant l'expérience de la visite du viaduc de Meaux, initiée par Paul Razel à l'occasion du lancement de l'Association des Amis de Planète – TP, cette dernière, sur l'initiative de son président Bernard Cliche, a organisé une visite de deux sites particulièrement intéressants le 19 mai dernier, entrecoupée d'un déjeuner en bord de Marne au cours duquel Bernard Cliche et François Vahl ont redéfini les missions de Planète-TP, adaptées aux besoins de la profession en tenant compte de l'expérience vécue et des conseils des partenaires

Visite le matin, à Créteil, au SISER (Service Interdépartemental de Sécurité et d'Exploitation de la Route) et au CRICR (Centre Régional d'Information et de Coordination Routières) d'Île-de-France

J. Weyd, responsable du groupe Exploitation du SISER, entouré de MM. M. Koenig, responsable du centre de coordi-

nation du trafic, J.-F. Heylliard, responsable de l'unité ingénierie du trafic, ainsi que le lieutenant-colonel L. Drollée, chef de la division de gendarmerie nationale du CRICR, ont animé cette visite et ont su mettre en valeur le rôle régulateur et sécurisant du SISER et du CRICR dans la gestion du trafic routier en Île-de-France.

Visite l'après-midi, à Valentigney, de l'usine de traitement des eaux de Seine-Amont.

J.-P. Bouvet, responsable technique des investissements du SIAAP (Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne), après un brillant exposé sur le traitement des eaux usées en Île-de-France, a guidé le groupe dans la visite des installations, ainsi que dans le chantier des travaux d'extension de la deuxième tranche de l'usine.

actualités

Planète-TP

Visite du SISER et du CRICR

Le SIER (Service interdépartemental d'exploitation de la Route) a, très récemment, pris la dénomination de SISER (Service interdépartemental de sécurité et d'exploitation de la Route) en intégrant dans ses missions la sécurité des tunnels.

SES MISSIONS

- La gestion du trafic routier
 - Informer l'utilisateur avant et pendant son trajet
 - Optimiser les conditions de circulation en gérant les événements en temps réel
- La maîtrise d'ouvrage des équipements dynamiques

LE TRAFIC ROUTIER EN ÎLE-DE-FRANCE

17 millions de déplacements ont lieu, chaque jour, sur les 600 kilomètres du réseau des VRU (voies rapides urbaines), supervisées par le système SIRIUS, intégrant radiales et rocadés.

Après décentralisation, le réseau routier qui restera à l'État et qui aura vocation à être supervisé par SIRIUS s'élèvera à environ 1 000 km.

LES TUNNELS EN ÎLE-DE-FRANCE

- 22 tunnels correspondant à 45 km de tube
- 350 M€ nécessaires pour leur mise à niveau

LES MOYENS

Le SISER s'appuie sur :
 - 4 centres de gestion et d'ingénierie du trafic, partagés avec les Compagnies Républicaines de Sécurité Autoroutière et positionnés à Saint-Denis, Arcueil, Nanterre et Champigny



Le tableau de surveillance du trafic en Île-de-France au Siser - Cricr.



- Le centre de coordination régionale de trafic (partagé avec le CRICR de Créteil)
 - un encadrement de 200 personnes
 - Le système de gestion du trafic automatisé - SIRIUS - permettant de :
 - détecter les bouchons
 - gérer les accidents en temps réel
 - informer de manière continue les automobilistes sur les conditions de trafic qu'ils vont rencontrer sur les prochains tronçons de leur parcours
- Le site internet: Sytadin

LES GRANDS PROJETS DU SISER

- L'extension de SIRIUS à l'ouest de l'Île-de-France
- la régulation des accès, afin de réduire de 10 % les temps de trajet (après des expérimentations sur l'A6 en 1999 et 2000)

- Sur le tronçon commun A4-A86, rajout d'une voie de circulation supplémentaire (de 4 à 5), dans un sens ou l'autre de circulation selon l'heure de pointe du matin ou du soir.

Le CRICR (Centre régional d'information et de coordination routières) d'Île-de-France partage le même site que le SISER, à Créteil.

L'ÎLE-DE-FRANCE

EN QUELQUES CHIFFRES

- 2,2 % du territoire national, mais
- 20 % de la population française
- 5 millions d'actifs
- 30 % du PIB
- 1^{re} région de l'Union européenne
- 85 % du trafic national
- 90 % des encombrements quotidiens
- 1 000 km d'autoroutes et de voies rapides
- 800 km de RN et de RD
- 25 millions de mouvements de véhicules/jour, dont 8 de poids lourds
- 200 km d'encombrements par jour
- un temps de trajet de 71 mn pour 12 km parcourus, en dégradation de 4,5 % par an

Le CRICR D'ÎLE-DE-FRANCE

- Regroupe des effectifs de :
 - la gendarmerie
 - la préfecture de police
 - le ministère de l'Équipement
- Coordonne le CNIR: Centre national d'information routière, situé à Rosny-sous-Bois
- Possède 3 centres, positionnés à : Créteil, Rennes et Bordeaux
- Informe les usagers via :
 - Audiotel: 144 000 appels par an
 - 3615 R: 400 000 à 600 000 appels
 - Internet: 200 000 visites par mois sur le site de Bison Futé

actualités Planète-TP

Visite de l'usine Seine-Amont

LES ENJEUX

La région Île-de-France recouvre une population de 8 millions d'habitants. Le traitement des eaux usées qu'ils génèrent représente un flux de 3 millions de m³ d'eaux usées qui doivent être transportées et traitées quotidiennement avant d'être rejetées, propres et propices au développement du milieu naturel, dans la Seine et dans la Marne.

LES USINES

Elles sont au nombre de quatre : Seine-Aval à Achères, Seine-Centre à Colombes, Seine-Amont à Valenton, Marne-Aval à Noisy-le-Grand.

Le SIAAP

Le Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne a été créé en 1970. Il a pour partenaires, outre le conseil régional, les conseils généraux des départements parisiens et la ville de Paris, le **Conseil Supérieur de la Pêche, l'IBRBS** (Institution Interdépartemental des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine) qui a pour mission de soutenir les ressources en eau et d'atténuer les effets de crues à l'aide de 4 lacs-réservoirs en amont de Paris, sur la Marne, l'Aube, la Seine et l'Yonne, la **Sagep** et le **Sedif** qui distribuent l'eau potable en Île-de-France, ainsi que l'**Agence de l'Eau de Seine-Normandie**.

Avec la signature en 2000 d'un contrat de bassin avec la Région Ile-de-France et l'Agence de l'eau Seine-Normandie, le SIAAP a entrepris un vaste programme de modernisation du système d'assainissement de l'Agglomération parisienne.

Quatre grands principes définissent son engagement :

- l'amélioration de la qualité des traitements,
- la diminution des rejets d'eaux non traités dans le milieu naturel,
- la meilleure répartition des flux entre les sites,

- la couverture ou le confinement des équipements pour éliminer les nuisances

Ce programme prévoit la création de nouveaux sites d'épuration, la modernisation d'usines existantes et l'agrandissement du réseau de transport des eaux usées.

VALENTON

Construite en 1987, « Seine-Amont » est une usine bien intégrée dans son environnement, où les aménagements paysagers ont une place de choix.

Plus gros chantier d'Ile-de-France, Valenton 2, l'extension prévue à en 2005, doublera les capacités de traitement pour atteindre les 600 000 m³ par jour.

Grâce à la construction de nouveaux bassins, l'usine sera mieux à même d'éliminer la pollution due aux phosphates contenus dans les lessives.

Elle sera également **mieux armée pour traiter la pollution des eaux** excédentaires en cas de fortes pluies avec une capacité de pointe de 1 500 000 m³ par jour.

Le traitement des eaux usées

Il repose sur des procédés physiques, chimiques et biologiques avec une composante fondamentale, le temps.

En matière d'épuration des eaux usées, prendre son temps pour obtenir le meilleur résultat, c'est consommer beaucoup d'espace, pour la surface des décanteurs ou le volume des bassins. Or, pour les grandes agglomérations, qui produisent les plus grandes quantités d'eaux usées, l'espace est rarement disponible, il est même souvent compté.

Une seconde préoccupation permanente du SIAAP est de s'inscrire dans le cadre du développement durable et de chercher à limiter l'utilisation de produits chimiques ou d'énergies non renouvelables.

Bilan hebdomadaire au 03 juin 2005 de l'usine « Seine Amont » (Débit nominal 400 000 m³ par jour)

PÉRIODE	CONFIGURATION		DÉBIT REÇU	EFFICACITÉ DU TRAITEMENT EN %		
	Temps sec	Temps de pluie		Matières Carbonées	Matières phosphorées	Matières azotées
Depuis le début de l'année	126 jours	2 jours	248 000 m ³ /jour	94%	56%	NTK 96% NGL 63%
Les 4 dernières semaines	27 jours	1 jour	210 000 m ³ /jour	95%	57%	96% 68%
La semaine dernière	6 jours	1 jour	280 000 m ³ /jour	91%	65%	94% 68%

Source : SIAAP.

L'efficacité du traitement est jugée du point de vue de l'élimination des matières carbonées, des matières phosphorées et des matières azotées.
Exprimée en %, elle est calculée de la manière suivante : Efficacité = (flux reçu - flux sortant) / flux reçu

histoire les ponts de la Loire (fin)

de l'âge classique



Pont Decize. © G. Reverdy.

LE PONT DE TOURS

Le dernier grand pont du XVIII^e siècle sur la Loire sera le pont de Tours, associé à une grande œuvre d'urbanisme, mais malheureusement aussi à d'exceptionnels déboires techniques, jusqu'à l'effondrement de plusieurs de ses arches en 1978 en présence de toute la population de la ville. Et c'est à cette occasion, avec la construction du pont et de la nouvelle route d'Espagne, que la ville de Tours changera complètement de physionomie, abandonnant son axe primitif est-ouest parallèle à la Loire pour un nouvel axe nord-sud. Déjà au siècle précédent la rue traversière avait été prolongée jusqu'à la Loire par l'intendant Nointel, avec une place régulière au bord du fleuve, bien à l'aval de la ligne de vieux ponts existante. Mais c'est au milieu du XVIII^e siècle, avec la décision de faire

passer par Vendôme et Tours la grande route d'Espagne, qui passait auparavant par Orléans et Amboise pour descendre de là sur Châtellerault et Poitiers, que la création du nouvel axe prit toute son ampleur. Le principal artisan de cette transformation fut l'ingénieur Mathieu de Bayeux, à la généralité de Tours de 1743 à 1774. On doit cependant mentionner au passage qu'un dernier bel ouvrage avait encore été construit en 1742 sur la route arrivant d'Amboise à Tours par la levée: le pont de Vouvray sur la Cisse, avec 3 belles arches en anse de panier, œuvre de Louis de Régemortes.

Bayeux avait commencé d'ailleurs à construire pour la nouvelle route le pont de Port-de-Piles sur la Creuse, grand et bel ouvrage à trois arches en anse de panier de plus de 30 m d'ouverture; puis le pont du Sanitas sur le Cher et la levée de Grammont. Les intendants successifs, Lescalopier puis du

histoire

I les ponts de la Loire (fin)

de l'âge classique

Cluzel, souhaitaient voir se réaliser la grande percée prolongeant cette avenue de Grammont pour rejoindre la rue Traversière redressée et élargie. Bayeux en établit les plans, qui furent approuvés par Trudaine, ainsi que le principe du nouveau pont sur la Loire accepté en 1752 par l'assemblée des ponts et chaussées. Mais il eut beaucoup de mal pour faire donner une largeur convenable à sa percée : il avait proposé 30 pieds, alors que la municipalité n'en voulait que 25. Ayant obtenu gain de cause, il demanda une aide de l'État, mais elle lui fut refusée; en 1767 il présenta un nouveau projet avec une largeur de 42 pieds, comme pour le pont, ce qui fut approuvé par le Conseil, mais à condition que l'on ne réalise le long de la rue que des façades uniformes fixées par l'administration...



Le Pont-Vieux, à Brives-Charensac (Haute-Loire). © G. Reverdy.

Pour le pont lui-même, il eut autant de difficultés et dut présenter plusieurs projets successifs, de 1753 à 1764, compte tenu aussi des problèmes de financement. L'ouvrage comportera finalement 15 arches en anse de panier de 24,30 m d'ouverture, surbaissées au tiers, avec des piles de 4,90 m d'épaisseur, et on apprécia la qualité de son architecture, avec l'originalité de son parapet et des ornements surmontant ses piles, mais il connaîtra bien des déboires. Mathieu aurait dû prendre sa retraite, mais il reprit du service pour diriger les travaux du pont de 1765 à 1774, en se faisant alors aider par l'ingénieur Vallée, de Voglie étant toujours l'ingénieur en chef de la généralité de Tours, comme pour le pont de Saumur, et de Limay lui succédant en 1770.

Les travaux commencèrent en 1765. On utilisa pour les fondations des piles soit des batardeaux, soit des caissons immergés, et l'on pensa même à un radier. En 1776, une voûte s'écroula parce que l'on n'avait pas suffisamment remis en état les cintres, réutilisés depuis le début; en 1777, une pile s'enfonça de plus d'un mètre, par suite du déversement des pieux. En 1778 cependant, le pont put être mis en service, mais en janvier 1789 trois piles et quatre arches s'effondrèrent lors de la débâcle de la Loire. En 1802, Vallée encore en service, sera déjà chargé d'une restauration du pont; puis, au cours du XIX^e siècle, on dut injecter de la chaux hydraulique dans certaines fondations et protéger plusieurs piles par un radier. Plusieurs arches furent détruites et reconstruites lors de la dernière guerre, et le 9 avril 1978 ce fut l'effondrement subit de plusieurs arches, qui s'étendit pendant près d'un mois jusqu'à la première arche rive gauche, par suite probablement d'affouillements mal contrôlés. On reconstitua à l'identique, en béton armé recouvert de pierre de taille, ce malheureux pont qui avait d'ailleurs perdu depuis longtemps son nom de pont de pierre ou pont Choiseul pour devenir le pont Wilson.

L'aménagement de la rue royale avait connu moins de déboires. De Limay avait veillé à l'adoption d'une architecture régulière pour l'ensemble, mais en faisant alterner des maisons à deux étages et des maisons à un étage sur cour, légèrement en retrait, avec une égalité du niveau des corniches sur rue. L'État prit à sa charge la construction des façades jusqu'au premier étage, puis les rétrocédaît aux acquéreurs des terrains. L'ensemble des travaux fut terminé peu avant la Révolution, et la municipalité, qui avait longtemps dressé des obstacles, en remercia chaleureusement l'intendant du Cluzel, en donnant son nom à une partie de la nouvelle voie. Mais après la destruction de toute cette partie de la ville en 1940, les immeubles ont bien été reconstruits, mais en élargissant la rue à 25 m et en mettant toutes les façades à l'alignement, de façon parfaitement uniforme; ce qui fit regretter à beaucoup le parti plus varié de Limay, et n'empêcha pas d'ailleurs ce grand axe, un moment envahi par la circulation automobile, de redevenir partiellement piétonnier.

LES PONTS DE LA LOIRE À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

Avec le pont de pierre de Tours se termine la série des grands ponts construits au XVIII^e siècle pour les grandes villes de la Loire, associés à des percées urbaines plus ou moins monumentales. Une ville pourtant manque à l'appel, c'est Nantes, où seul l'ouvrage sur le bras de Pirmil avait été difficilement reconstruit au début du siècle, loin de la véritable ville,

histoire

les ponts de la Loire (fin) I

de l'âge classique

qui s'était développée et organisée sur la rive droite, en l'absence de nouvel axe sur la Loire. Il y avait eu pourtant un projet de grande percée, proposé par Perronet lui-même, mais qui n'eut aucune suite, si ce n'est près de deux siècles plus tard avec la « deuxième ligne de ponts » traversant l'île Beaulieu.

En amont de Nantes il y avait aussi, on l'a vu, toute une file de ponts d'importance comparable pour franchir les bras de la Loire aux Pont-de-Cé. Mais il n'y avait pas là de véritable ville, et les besoins n'étaient pas les mêmes. A la fin du siècle, on rencontrait ainsi en venant d'Angers : le pont Bourguignon aux 7 arches de pierre, le pont Saint-Aubin aux 17 arches de pierre et 3 travées en bois, le pont Saint-Maurille aux 21 travées de charpente et 2 arches de pierre, et le pont du Louet avec ses abords aux 52 arches de pierre et 9 travées en bois. L'ingénieur Demarie avait proposé en 1793 de déplacer ce franchissement de la Loire à 3 km en aval par un ouvrage unique, mais les moyens avaient complètement fait défaut. Finalement, tous ces ouvrages seront reconstruits au siècle suivant seulement, les deux plus importants, de Saint-Aubin et Saint-Maurille, en 1850, en déplaçant de 80 m vers l'amont leur implantation, et en créant ainsi un axe tout nouveau pour le développement de la petite agglomération des Pont-de-Cé.

Que dire encore des autres ouvrages ? Le grand pont de la Charité avait été sérieusement restauré et partiellement reconstruit, avec 3 nouvelles arches du côté du faubourg, entre 1724 et 1738, et c'est toujours un bel ouvrage, malgré ses différents partis architecturaux. On avait fait en même temps d'importants travaux de restauration aux 12 arches du pont de Gien, le seul qui ait conservé son dos d'âne prononcé, et aussi aux ponts de Jargeau et de Beaugency, très hétéroclites avec leurs arches de tous les âges. Il ne faut pas oublier non plus sur la haute Loire, près du Puy, le pont classique de Brives-Charensac, construit en 1772 avec 5 arches en anse de panier ; et au contraire, sur le bras nord de la Loire à Amboise, la construction d'un nouvel ouvrage en bois aux 29 travées en 1796...

Mais d'après le recensement fait tout à fait au début du siècle suivant, l'ouvrage le plus récent sur la Loire serait un ouvrage à palées de bois de 10 travées construit par Chambrette en 1791 du côté de Nevers... Ce recensement se trouve annexé au « Traité de la construction des ponts » du grand ingénieur Gauthey, publié peu après sa mort par son genre Navier, lui aussi éminent ingénieur, et il est présenté comme : « État général des ponts construits en France, dont le débouché a plus de 20 m de longueur. ». Il comporte près



Le Pont-Vieux et, en arrière-plan, le Pont-Neuf, à Brives-Charensac (Haute-Loire). © G. Reverdy.

de 100 pages, en allant des cours d'eau du bassin de l'Adour à ceux du bassin de l'Escaut, et en terminant par ceux du bassin du Rhône et par les fleuves côtiers de la Méditerranée.

Gauthey avait été, on le sait, le grand ingénieur des États de Bourgogne, et il nous a laissé un bel ensemble de ponts très reconnaissables, avec leur abondante ornementation caractéristique. En même temps, à l'autre extrémité du Royaume, les ingénieurs des États du Languedoc avaient construit un ensemble de grands ouvrages, plus sobres sans doute mais plus hardis, et tout aussi remarquables. Peut-on parler d'une école de la Loire pour l'ensemble des ponts qui y ont été construits au XVIII^e siècle ? Sans doute, même si le pont de Blois s'en distingue nettement. Tous les autres sont des ponts plats, comme l'assemblée des ponts et chaussées l'avait prescrit, et ils ont tous la même allure, sans décoration superflue, sauf peut-être le pont de Tours. Et si leurs piles sont restées encore épaisses, par rapport aux nouvelles règles de l'art que Perronet fixera, elles témoignent bien de leur ancienneté. Mais surtout, ils constituent une famille exceptionnelle par les grandes percées urbaines qui les ont tous accompagnés et restent la fierté de ces villes de la Loire.

Georges REVERDY

Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées.

actualité des chantiers

Source FNTF

MISES EN SERVICE

A29: Amiens - Neufchatel

Les 58,4 km de l'autoroute A29 qui relie Amiens (Somme) à Neufchâtel-en-Braye (Seine-Maritime) viennent d'ouvrir à la circulation. C'est le dernier maillon d'un itinéraire autoroutier est-ouest contournant le Bassin parisien. D'après SANEF, la société concessionnaire qui a construit cette portion, c'est l'autoroute la moins chère de France avec moins de 5 M€ dépensés au kilomètre.

Le trafic attendu sur cette portion est faible, de l'ordre de 8000 à 9000 véhicules par jour, mais avec une concentration de poids lourds importante (20 à 25 %).

– Investissement: 285 M€

– Début des travaux: été 2002

Rocade sud de Metz

Attendue depuis très longtemps, la rocade sud de Metz, d'une longueur de 12 km, vient d'ouvrir au trafic. Elle permet aux automobilistes en provenance d'Allemagne ou du bassin houiller de gagner 25 km sur le trajet vers Nancy. Ce nouvel axe longe le parc des expositions et l'aéroport: la vitesse y est limitée à 110 km/h.

– Investissement: 100 M€

– Durée des travaux: 3 ans

LANCEMENTS

Réaménagement de la baie du Mont-Saint-Michel

Les travaux de terrassement pour rendre son insularité au Mont-Saint-Michel ont débuté en janvier dernier. Première étape: creuser une douzaine de mares afin d'assurer la protection d'une espèce rare de batracien: le pélydote ponctué. Les deux principaux chantiers, la construction du barrage sur le Couesnon et la destruction de l'actuelle digue qui sert de parking et de voie d'accès au mont, ne commenceront pas avant fin 2005.

Le coût du projet a augmenté de 40 % par rapport à l'estimation de 1995. En effet, l'évacuation des sédiments sera plus onéreuse que prévu; par ailleurs, la navette initialement envisagée serait sous-dimensionnée au regard du nombre de visiteurs annuels (3,2 millions).

– Investissement: 220 M€

– Durée des travaux: 2005-2010

Couverture du périphérique parisien

La Ville de Paris s'est engagée dans le plus important chantier depuis 20 ans concernant le boulevard périphérique, avec une couverture des voies autour de la porte des Lilas qui permettra de créer un espace vert et des aménagements publics dans cette zone peu favorisée de la capitale.

Pour réaliser deux tunnels, respectivement de 360 m et

320 m, il faudra 9 km de pieux, plus de 35 000 m³ de béton et près de 5000 tonnes de poutrelles enrobées.

Après les travaux préliminaires, les travaux principaux débutent en juin 2005.

– Investissement: 107 M€, financés à 35 % par l'État, 35 % par la région et 30 % par la Ville de Paris

– Durée des travaux: jusqu'à fin 2006

Couverture de l'AI à la hauteur du Blanc-Mesnil

Les travaux de couverture de l'AI à la hauteur du Blanc-Mesnil ont pris du retard. Le chantier a même été interrompu en 2004, pendant six mois, le ministère du Budget ayant coupé les budgets. Aujourd'hui, la couverture antibruit est faite; restent encore à réaliser des aménagements tels que création d'une quatrième voie, mise en service d'une bande d'arrêt d'urgence, modification des bretelles d'accès, assainissement... L'appel d'offres pour la poursuite des travaux a été notifié début janvier.

– Durée des travaux: 2001-2006

CE SERA DEMAIN

Bientôt la fin du chantier de l'A75

Avec la mise en service de la déviation de Millau en décembre dernier et celle de Lodève en mars, le chantier de l'A75 entre Clermont-Ferrand et Béziers/Montpellier est sur le point de s'achever. Restent à réaliser les deux antennes:

Vers Montpellier:

– Travaux en cours. Mises en service échelonnées par tronçons entre 2005 et 2007

– Investissement: 107 M€

Vers Béziers:

– Travaux prévus entre 2006 et 2009

– Investissement: 272 M€

GRANDS CHANTIERS

Canal Seine-Nord

Classé parmi les 30 projets d'infrastructures de transport prioritaires pour l'Europe, le futur canal Seine-Nord Europe connaît depuis quelques mois un coup d'accélérateur. L'année 2007 devrait constituer un tournant en faisant coïncider la déclaration d'utilité publique et la mise en œuvre d'un contrat de partenariat. VNF y travaille. Avec une subvention communautaire pouvant se monter jusqu'à 30 % du coût du projet, la part du financement privé s'établirait dans une fourchette de 20 à 40 %.

– Investissement: 2,6 Md€

– Début des travaux: 2008

– Mise en service: 2012

– Caractéristiques de l'ouvrage: largeur de 185 m et longueur de 105 km