

la lettre



de ASCO TP ASSOCIATION POUR LA CONNAISSANCE DES TRAVAUX PUBLICS

éditorial

Voici notre nouvelle lettre, de pagination plus réduite que les précédentes. Nous préparons, pour la lettre n° 16, une nouvelle présentation afin de vous en rendre la lecture plus agréable.

Au plan formel, après notre assemblée générale du 26 mai dernier, ASCO-TP a tenu un conseil le 15 novembre. Il a préparé des évolutions en cooptant comme administrateur Hubert Roux, ancien secrétaire général du CGPC. Il a aussi discuté d'élargissements possibles des activités, en particulier en direction des enseignants et de leurs élèves ainsi que des personnels de la Défense, à élaborer en liaison étroite avec la commission Formation de la FNTP. Le conseil a également abaissé le niveau des cotisations, à partir de 2006, pour attirer plus d'adhérents.

A la suite de l'évaluation des effets de la convention avec le ministère de l'Équipement, dont les conclusions nous ont été favorables, une nouvelle convention est en préparation pour 2006 et 2007, qui doit tenir compte de l'entrée en vigueur de la « LOLF ». Le renouvellement de la convention avec la FNTP, dont la durée est calquée sur celle de l'Équipement, est en voie de finalisation.

Le site de l'association, asco-tp.org, a rejoint **Planete-TP** à Paris, compte tenu des contraintes structurelles du CETE de Bordeaux.

L'accès à notre **photothèque** va compléter **Planete-TP**. Dans la

continuité des contacts avec l'Éducation nationale, c'est Frédéric Guinepain, qui a repris son service d'enseignant à la rentrée 2005, et participe donc maintenant à temps partiel à notre activité, qui a organisé celle-ci ; elle sera prochainement accessible par Internet, dès que les photos y apparaissant auront été suffisamment renseignées.

Une **base documentaire** suivra, destinée à donner aux enseignants l'accès à des éléments de dossiers réels d'entreprises (plans, schémas, notes de calcul, etc.). Ceux-ci pourront s'en servir pour préparer des éléments pédagogiques pour leurs élèves.

ASCO-TP est aussi intervenue au colloque du 4 octobre dernier, organisé par VNF avec le soutien de la Culture et de l'Équipement, sur le devenir (et la dispersion) des maquettes rescapées de l'ancien Musée des Travaux Publics. Mon intervention, ainsi que celle de François Vahl, très brièvement résumées, sont reproduites ici.

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

A tous, un agréable Noël, d'excellentes fêtes de fin d'année et une heureuse année 2006. 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 FNTP



NUMÉRO
15
décembre 2005

Sommaire

1 éditorial

2 le colloque VNF intervention de J.-P. Maillant

3 le colloque VNF intervention de F. Valh

4 actualité des chantiers

Responsable de la publication
Jean-Pierre Maillant

Imprimeur
Compedit Beauregard

Maquette
Pia Clévenot

Le colloque VNF du 4 octobre

Intervention de J.-P. Maillant

Je tiens tout d'abord à rendre hommage à Jean Mesqui qui, avec Bertrand Lemoine et sous la présidence de Jean Millier, a été l'artisan du renouveau d'attention à l'ancien Musée des Travaux Publics. Il a animé, jusqu'en 1997, l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine du Musée des Travaux Publics, date à laquelle il m'a passé le témoin. L'association a pris alors un nouveau nom, plus ouvert et plus porteur d'avenir, en devenant l'Association pour la Connaissance des Travaux Publics.

Je me suis donc d'abord attaché à tenter de trouver des solutions pour recréer un musée réel en m'appuyant en particulier sur des réflexions qui avaient été menées par Bertrand Lemoine dans le cadre de velléités normandes d'un musée au Havre.

Nous avons pensé à l'Arche de la Défense où se trouve en partie le Ministère de l'Équipement. Malheureusement, au delà du dédale administratif et de fonctionne-



Ecluse de Janville (Oise)

ment, absolument époustoufflant, qu'implique ce bâtiment, ce lieu pose des problèmes techniques qui étaient tout à fait incompatibles avec un musée des Travaux Publics : impossibilité de monter les maquettes de grande dimensions, impossibilité d'avoir un accès facile direct entre les niveaux. Aussi avons-nous dû renoncé.

D'autres lieux ont été explorés

comme celui du Musée national des arts africains et océaniques. Nous avons examiné également l'acquisition de bâtiments libérés par le reformatage des armées, en particulier à Versailles.

Parallèlement à ces démarches, nous avons conscience qu'un musée est une réalisation importante dont la fréquentation est rarement à la hauteur des investissements entrepris et des frais de fonctionnement à assurer.

Par ailleurs, un musée physique a l'inconvénient d'être situé à un endroit précis de l'Hexagone, de préférence près d'une des grandes agglomérations afin de bénéficier d'une zone de chalandage suffisante.

De tous les constats, de toutes les réflexions de cette période, a émergé l'idée qu'il était probablement préférable de débiter par la réalisation d'un musée virtuel ; nous étions en effet au début d'internet. Une telle initiative permettrait à tous, où qu'ils soient dans le monde, de voir ce qui se fait de mieux en matière de travaux publics. www.planete-tp.com allait naître.



Deux travées du barrage de Chatou (Yvelines).

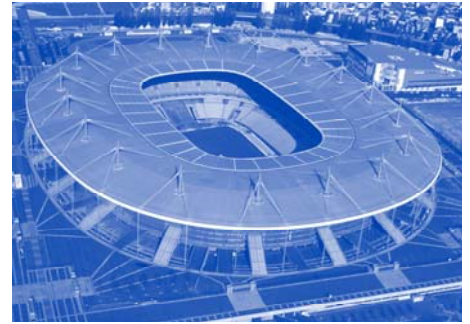
Le colloque VNF du 4 octobre

Intervention de François Valh

Mon objectif est de tenter d'expliquer aux grands professionnels de la conservation qui se trouvent dans la salle, l'abandon de l'idée, du moins à court terme, de relancer la création d'un « vrai » musée et ensuite d'émettre certaines réserves sur l'exposition de maquettes, certes intéressantes d'un point de vue historique, mais complètement dépassées techniquement et qui, de ce fait, peuvent être contreproductives pour l'image dynamique que nous voulons donner des Travaux Publics. Une maquette, même remotorisée, du fonctionnement d'une ancienne écluse est loin de donner envie à des jeunes d'aujourd'hui de s'engager dans notre profession, surtout si cette maquette est isolée de son contexte. Pour appuyer notre point de vue, nous avons l'exemple allemand. En effet nous avons eu la surprise de voir ce matin les photos d'une superbe maquette du pont de

Normandie exposée dans le fameux Deutsches Museum de Munich. Elle était exposée à côté d'une autre maquette de la construction du pont de Neuilly sur la Seine et le contraste montrait bien l'énorme évolution qui a eu lieu dans les Travaux Publics. Pour développer ce contraste et appuyer mes propos, un peu dérangeants dans cette assistance, je me propose de vous projeter quelques photos d'ouvrages magnifiques de Génie Civil construits à travers le monde par les entreprises françaises en cette fin de XX^e siècle.

J'appelle les conservateurs présents dans la salle et en particulier les jeunes à s'intéresser à la collecte de documents et de témoignages de cette fin de XX^e siècle avant qu'ils ne disparaissent ou soient encore plus inaccessibles que ceux du XIX^e siècle. Ce message constitue une alerte car, en effet dans les entrees les témoignages sur papier



Le stade de France, à Saint-Denis (Seine-seine-Denis).

disparaissent au profit des enregistrements informatiques dont la conservation et la lisibilité sont beaucoup moins pérennes que les papiers, même acides, du XIX^e siècle.

Dans une prochaine lettre de ASCO-TP, nous reproduirons in extenso l'intervention de F.Valh, brillant exposé sur les Travaux Publics d'aujourd'hui, qu'il a illustré de superbes photos.

actualités Planete-TP

• **Photothèque** : un outil spécifique en gère l'accès par des autorisations, différenciées suivant les internautes, ne serait-ce que pour tenir compte des « droits d'utilisation » existants.

• **Nouvelles rubriques**. Sont apparus : *Acier, Béton, Canalisation du Rhône, (Gestion d'une opération), Phares, Transport en montagne, etc.*, grâce à nos fournisseurs de contenus. La version anglaise s'est aussi considérablement enrichie.

Une rubrique enrichie sur les *Aéroports (ou Aérodromes)* est en prépa-

ration grâce à l'excellent travail de Jean Sauter, ancien membre de l'IGACEM, déjà auteur d'un document sur les Aérodromes français entre 1919 et 1947, existant sur CD Rom. Nous en donnerons l'accès à partir de Planete-TP, dès que la direction de l'Aviation civile nous aura donné son accord.

Quant à la fréquentation, elle continue à progresser, et les améliorations que nous avons apportées au site – page d'accueil, photothèque, base documentaire – devraient l'accentuer.

Jean-Pierre Maillant

La page d'accueil du site www.planete-tp.com vient d'être modifiée. Nous pensons ainsi réduire sensiblement les temps de chargement, et surtout améliorer la perception, dès la première page, de la richesse de son contenu.

Ceux d'entre vous, qui se sont abonnés au site, en ont été avisés par lettre électronique et ont souvent apprécié. Si vous ne l'avez pas encore fait, merci de nous faire parvenir vos commentaires.

MISES EN SERVICE

LGV EST : Viaduc de la Meuse

Le viaduc de la Meuse, sur la LGV Est, a été inauguré le 5 juillet dernier. Marquant l'entrée de la ligne nouvelle dans le Parc naturel régional de Lorraine, l'ouvrage repose sur 11 piles. D'une longueur de 600 m, le tablier s'élève à une dizaine de mètres maximum du sol.

- Investissement (coût global du franchissement de la vallée - 2 viaducs -) : 32,7 M€

Elargissement de la RN12

Après 5 ans de travaux, l'élargissement sur 7 km de la RN12, entre Guyancourt et le Pont Colbert à Versailles, est achevé. La mise à 2x2 voies de la nationale a nécessité la démolition-reconstruction de 4 ponts et l'élargissement d'un cinquième. Un passage souterrain a également été réalisé à la hauteur du bois des Gonards.

- Investissement : 88 M€
- Durée des travaux : 5 ans

LANCEMENTS

A43 : Tunnel de l'Épine

Long de 3,2 km, le tunnel de l'Épine fait actuellement l'objet de travaux de mise aux normes de sécurité. Le tube nord est entièrement rénové et le système de ventilation changé. Avec trois cents personnes travaillant sur le chantier 24 heures sur 24 et 6 jours sur 7, tout est mis en œuvre pour aller vite et permettre aux adeptes des sports d'hiver d'emprunter l'ouvrage à la fin de l'année.

- Investissement : 30 M€
- Travaux de mai à octobre 2005

OÙ EN SONT-ILS

Modernisation de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris

RFF, l'Etat, la région Auvergne, le Conseil Général du Puy-de-Dôme et Clermont-Communauté ont signé en juillet dernier une convention de financement (38,5 M€) qui relance le programme de travaux et d'études inscrit dans le contrat de plan Etat-Région afin de réduire le temps de parcours des trains entre Clermont-Ferrand et Paris. Les travaux avaient été suspendus au 1er semestre 2005 en l'absence de ces financements.

- Investissement : 65 M€
- Fin des travaux : 2008

Tunnel du Perthus

Début juillet, le premier coup de pioche du Tunnel du Perthus, maillon-clé de la LGV entre Perpignan et Figueras, a été donné en présence des ministres français et espagnol des transports. Perpignan ne sera bientôt plus qu'à 50 minutes de trajet de Barcelone. Ce projet comporte plusieurs innovations : financé grâce à un partenariat public-privé, il permettra une connexion directe entre deux réseaux ferrés de largeur différente.

- Investissement total : près d'1 Md€
- Inauguration : février 2009

CE SERA DEMAIN

Prévention des inondations dans le Gard

Le Gard lance actuellement de vastes programmes pour lutter contre les inondations.

Bassin du Vidourle

Le Syndicat Mixte du Vidourle a décidé de construire une trentaine de petits barrages écrêteurs sur la rivière. Par ailleurs, des digues vont être consolidées au droit des agglomérations de Lunel, Marsillargues et Saint-Laurent-d'Aigouze ; d'autres vont être créées. Enfin, des aménagements vont être réalisés pour faciliter l'évacuation des eaux en plaine.

Bassin des Gardons

Huit à dix bassins de rétention vont être installés sur les affluents du fleuve.

- Investissement : plusieurs dizaines de M€
- Travaux à partir de 2006

GRANDS CHANTIERS

Achèvement de la francilienne

Le 6 juillet dernier, la commission nationale du Débat Public a décidé qu'une consultation devrait avoir lieu à propos du prolongement de la Francilienne (A104), dans le nord-ouest de l'Île-de-France, entre Méry-sur-Oise (CG 95) et Orgeval (CG 78). Le coût du projet n'est pas établi : il se chiffre entre 1 et 2 Md€.