

18 juin 2005

Un musée retrouvé à Conflans-Sainte-Honorine

« La nouvelle vie des collections fluviales
de l'ancien musée national des Travaux Publics »



SOMMAIRE

Communiqué de presse	3
I / Le musée national des Travaux Publics	5
A - Histoire du musée des national des Travaux Publics (1939-1955)	5
B – Un musée en sommeil (1955 – 1991).....	6
C – L’engagement de Voies navigables de France	7
II / Les maquettes de la nouvelle section fluviale du musée de la Batellerie	8
A - La nouvelle section fluviale du musée de la Batellerie	8
B – Présentation des maquettes	9
III / Les enjeux de la valorisation du patrimoine scientifique et technique	22
A - Une journée de réflexion : le colloque du 4 octobre 2005	22
B – Éléments de programme*	23
IV / Des acteurs impliqués dans la conservation et la valorisation du patrimoine scientifique et technique	25
A - Le musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine.....	25
B – Voies navigables de France et le patrimoine fluvial.....	26
C - Le ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer.....	30
D - Le ministère de la Culture et de la Communication / direction des musées de France	32
IV / Informations pratiques	34
Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine	34
Colloque du 4 octobre 2005	34
Contacts presse.....	35

Communiqué de presse

Un musée retrouvé à Conflans-Sainte-Honorine

« La nouvelle vie des collections de l'ancien musée national des Travaux Publics »

Le musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine présente le 18 juin prochain une nouvelle section dédiée aux maquettes fluviales de l'ancien musée national des Travaux Publics, grâce au partenariat étroit entre Voies navigables de France (VNF), le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de la Culture et de la Communication.

Ce musée est le premier à accueillir des œuvres du musée disparu, dont les collections retrouveront bientôt vie dans le réseau des musées de France auquel elles sont proposées.

Pour illustrer cette thématique, un colloque est organisé à Paris le 4 octobre prochain : « Collections en caisse – disparition ou renaissance ».



Histoire de collections de l'ancien musée national des Travaux publics : de la naissance...

Initié en 1937, à l'issue de l'exposition internationale des Arts et Techniques, le **musée national des Travaux Publics** a pour ambition de promouvoir le génie civil français dans le domaine de la construction et des grands ouvrages. Abrisé dans le Palais d'Iéna conçu par Auguste Perret et inauguré en 1939, il présente au public des maquettes, pour la plupart monumentales et spécifiquement réalisées pour le musée, de ponts, routes, barrages, écluses, ports, etc.

En 1955, il y a tout juste 50 ans, malgré ses 30 000 visiteurs annuels, le musée est contraint de fermer ses portes et les maquettes sont mises en caisse. Entreposées pendant de nombreuses années dans divers lieux, ce n'est qu'en 2001 que ces pièces « uniques » sont confiées à **Voies navigables de France**, établissement public sous la tutelle du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

... à la renaissance : une exposition au musée de la Batellerie.

Après avoir mené à bien un recensement, VNF et ses partenaires, le ministère de la Culture et de la Communication, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et la ville de Conflans-Sainte-Honorine, décident de valoriser des ensembles représentatifs de la collection à travers une mise en dépôt dans le réseau des musées de France.

Aujourd'hui, la ville de Conflans-Sainte-Honorine et son **musée de la Batellerie** sont les premiers à accueillir quinze œuvres majeures de la collection, correspondant à la section fluviale de l'ancien musée des Travaux Publics. Après avoir fait l'objet d'une restauration, elles sont présentées officiellement au public, dans des salles dédiées du musée, **le 18 juin 2005**, dans le cadre du Pardon de la Batellerie, en présence de Philippe Esnol, maire de Conflans-Sainte-Honorine, conseiller général des Yvelines, de François Bordry, président de Voies navigables de France, de représentants du ministère de la Culture et de la Communication et du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, sous le haut patronage de Jean-Paul Huchon, président de la région Île-de-France.

Les ouvrages d'art présentés couvrent une période du XVIII^e au XX^e siècle : pont sur le canal de Bourgogne (fin XVIII^e), cintre du pont Antoinette (fin XIX^e) ... Certaines maquettes sont animées et interactives : écluse électrifiée de Janville (vers 1928), port Edouard-Herriot de Lyon (1938)... Ce premier ensemble prend aujourd'hui toute sa signification dans le plus important des musées consacrés à l'histoire de la navigation intérieure, le seul dont la vocation soit nationale.

Les autres pièces rejoindront prochainement les collections d'autres musées français qui en assureront la conservation et la présentation au public et ainsi leur redonneront vie.

Les leçons à en tirer : enjeu du colloque du 4 octobre 2005.

VNF, en étroite collaboration avec le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le ministère de la Culture et de la Communication et le musée de la Batellerie, souhaitant tirer les enseignements de cette expérience, a décidé de concevoir et d'organiser un colloque portant sur la question de l'avenir du patrimoine scientifique et technique dans la société aujourd'hui. Avec la participation de représentants institutionnels, de conservateurs du patrimoine, d'historiens et de spécialistes des travaux publics, ce colloque aura pour objectif de mieux comprendre comment le patrimoine scientifique, industriel et technique est valorisé en France et chez nos voisins européens, de démontrer comment certains musées scientifiques, industriels et techniques ont pu se transformer pour mieux présenter leurs collections, de comprendre également les raisons de l'échec de la réouverture d'un musée national des Travaux publics et de mieux appréhender l'action de VNF pour donner une nouvelle vie à cette collection.

N.B. se reporter également à IV / informations pratiques

Contacts presse

Anne Samson Communications

Céline Rémy – tél. 01 40 36 84 35 – celine.remy@annesamson.com

Cécile Martinez – tél. 01 40 36 84 33 – cecile.martinez@annesamson.com

I / Le musée national des Travaux Publics

A - Histoire du musée des national des Travaux Publics (1939-1955)

Le musée

Au début des années 1930, la France s'engage dans l'organisation de l'exposition internationale des Arts et Techniques prévue en 1937, à Paris. La manifestation s'organisera autour des sections suivantes : « arts décoratifs et industriels, coopération intellectuelle, vie ouvrière et paysanne ».

L'État inaugure dès lors un programme de construction de grands établissements culturels, sur le site dévolu à l'exposition, en bord de Seine, du pont Alexandre III au pont d'Iéna : musée de l'Homme, musée des Arts et Traditions Populaires, musée d'Art moderne de la Ville de Paris et de l'État au palais de Tokyo, musée de la Marine...

C'est sur la colline de Chaillot que se situe le musée national des Travaux Publics. L'ambition des pouvoirs publics est d'y présenter les grandes réalisations du ministère des Travaux Publics, ainsi que ses projets.

Auguste Perret (1874 - 1954) imagine un programme architectural ambitieux et réalise le Palais d'Iéna pour accueillir le musée. Sa rotonde monumentale fait face à l'imposante façade du musée Guimet, construit entre 1885 et 1888. Le musée national des Travaux Publics ne sera cependant ouvert qu'en 1939, après l'exposition.

La collection

Le musée national des Travaux Publics accueille une importante collection de maquettes, la plupart construites de toute pièce pour l'inauguration : ces œuvres uniques reproduisent des grands ouvrages d'art et rendent hommage au génie civil français. Plusieurs types d'ouvrages sont représentés : des ponts, des routes, des barrages, des ports etc. Certaines des maquettes sont monumentales, animées et interactives, remplissant un rôle pédagogique pour le grand public, mais aussi pour les étudiants et les ingénieurs.

Au fil de l'actualité des grands travaux français, la collection est actualisée, ainsi qu'enrichie par des dons de différentes administrations.

Plus tard, en 1954, le musée national des Travaux Publics accueille les maquettes d'étude de la galerie de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (comprenant des pièces du XVIII^e siècle).

Pourtant, en 1955, et malgré le succès de ses 30 000 visiteurs par an, le musée doit fermer ses portes pour céder la place à l'Assemblée de l'Union Française, bientôt remplacée elle-même par le Conseil économique et social, actuel occupant du Palais.

À la fermeture du musée, les maquettes sont mises en caisse en attendant l'ouverture d'un nouveau musée...

B – Un musée en sommeil (1955 – 1991)

Après leur mise en caisse, les collections ne sont pas complètement oubliées : des maquettes sont prêtées pour des expositions. Quelques-unes d'entre elles ont par exemple été montrées lors de l'exposition « Un canal...des canaux... » réalisée par la Caisse nationale des monuments et des sites dans les salles de la Conciergerie, à Paris, en 1986¹.

Certaines maquettes sont par ailleurs récupérées par les administrations dont elles émanent : modèles de train par la SNCF, maquettes de phares par les Phares et Balises, etc. Les pièces restantes dorment en caisse dans différents hangars.

En 1989, Jean Millier, ancien président de L'EPAD (Établissement public pour l'aménagement de La Défense) fonde une association pour le sauvetage du patrimoine de l'ancien musée des Travaux Publics. En 1990, un local est aménagé sous la dalle de La Défense. Les 349 caisses y sont entreposées, un recensement donne lieu à la publication d'un ouvrage² et une exposition de quarante des plus belles maquettes est organisée dans les galeries de l'EPAD (avril-mai 1991). Un colloque³ accompagne l'exposition, et les maquettes, à nouveau mises en lumière, font l'objet de prêts pour différentes manifestations.

¹ « Un canal...des canaux... », La Conciergerie, Paris, du 7 mars au 8 juin 1986.

² Jean Mesqui et Bertrand Lemoine, *Un musée retrouvé – le musée des Travaux Publics*, Ministère de l'Équipement, du logement, des Transports et de la Mer, presse de l'ENPC, 1991, 155p.

³ « Quel avenir pour le musée des Travaux Publics ? », à la Grande Arche, le 17 juin 1991.

C – L’engagement de Voies navigables de France

L’intervention de Voies navigables de France

En 2001, les sous-sols de la Défense devant être libérés, le ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement confie la gestion de la collection à Voies navigables de France, établissement public sous sa tutelle.

Avant leur transfert à Lyon dans des locaux de VNF, un recensement est réalisé et des mesures de conservation préventive sont prises : reconditionnement dans de nouvelles caisses respectant les normes actuelles, nettoyage, prises de vues numériques (plus de 5000 clichés).

VNF noue alors un étroit partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et son musée de la Batellerie, dont les spécialistes s’engagent, sous l’égide de la direction des musées de France/ministère de la Culture et de la Communication pour la préservation et la valorisation de ces maquettes exceptionnelles.

La renaissance au public

Voies navigables de France et le musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, vont concrétiser l’ambition de faire renaître les collections du musée national des Travaux Publics, en accord avec le ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer, le ministère de la Culture et de la Communication et la ville de Conflans-Sainte-Honorine.

Cette collaboration va ainsi permettre de proposer les maquettes au réseau des musées de France, pour une mise en dépôt longue durée (le ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer restant le propriétaire). Les musées en assureront dès lors la conservation et surtout la renaissance aux yeux du public, cinquante ans après leur mise en caisse. Afin de renforcer encore cette démarche, VNF réunit ses partenaires pour l’organisation d’un colloque, le 4 octobre 2005, portant sur les questions de conservation et de valorisation du patrimoine scientifique et technique (*se reporter à la partie III*).

Partenaire fondateur de la redécouverte des collections, le musée de la Batellerie est naturellement le premier établissement à exposer des œuvres du musée disparu, au sein d’une toute nouvelle section.

II / Les maquettes de la nouvelle section fluviale du musée de la Batellerie

A - La nouvelle section fluviale du musée de la Batellerie

Le musée de la Batellerie accueille les maquettes correspondant à la section fluviale de l'ancien musée des Travaux Publics. La présentation au public de ces maquettes a été l'occasion d'une transformation profonde du musée, qui élargit sa thématique et confirme sa vocation nationale de conservation et de diffusion de la mémoire de la batellerie et des voies navigables. Les nouvelles salles sont inaugurées le 18 juin 2005, par Philippe Esnol, maire de Conflans-Sainte-Honorine, conseiller général des Yvelines, et François Bordry, président de Voies Navigables de France, en présence de représentants du ministère de la Culture et de la Communication et du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

B – Présentation des maquettes

Deux travées du barrage de Chatou (Yvelines)

Vers 1938. Éch. 1/20^e

Achévé en 1932, le barrage de Chatou remplaçait l'ancien ouvrage de Bezons (1840), situé à environ 4 km en amont. L'emplacement de ce nouveau barrage fut déterminé à la suite de sondages ayant révélé la présence de craie compacte, propice à la construction. Cet ouvrage mesurait un peu plus de 100 m de long, avec 3 passes-déversoirs de 30,50 m d'ouverture, séparées par des piles de 4,50 m de largeur. Les piles et les culées servaient de support à 2 ponts supérieurs en béton armé, sur lesquels circulait un troisième double pont roulant (qui servait à déplacer les batardeaux ou pour retirer des vannes).

Les passes furent équipées de vannes de type « Stoney » (7,72 m de hauteur). Lorsque le barrage était fermé, une vanne inférieure à mécanisme hydraulique reposait sur le seuil en fonte encastré dans le radier. Un mécanisme électrique permettait d'abaisser la vanne supérieure (100 tonnes pour 3 m de hauteur) sur la vanne inférieure, au fur et à mesure de l'augmentation du débit de la Seine. Si le débit continuait à croître, on levait simultanément les 2 vannes et la passerelle de service, avec le mécanisme hydraulique, et les bateaux passaient alors entre les piles. Il était aussi possible de ne lever que la vanne supérieure.

Une quatrième passe (représentée ici), implantée à terre (dans l'île de Chatou), recevait les batardeaux utilisés pour les réparations.



© VNF/P. Lemaître

Passe-déversoir du barrage de Suresnes (Hauts-de-Seine)

Vers 1938. Éch. 1/20^e

Le premier barrage de Suresnes (type Poirée) fut édifié sur 3 bras de la Seine, entre 1864 et 1869, avec une écluse. Cette dernière fut doublée entre 1880 et 1885. D'importants travaux furent également entrepris après les inondations de 1910, pour mieux réguler le débit du fleuve. Un programme d'amélioration de la Seine fut notamment approuvé par la loi du 27 juillet 1917. Enfin, entre 1930 et 1933, on construisit le nouveau barrage, représenté par cette maquette. Les études furent menées parallèlement à celles du barrage de Chatou, reconstruit à la même époque.

Le déversoir représenté ici occupe l'une des trois passes (bras de Neuilly). Large de 66 m, il est divisé en deux parties de 30,5 m séparées par une pile centrale de 5 m. Chaque partie est fermée par deux vannes en acier (de 95 et 77 tonnes), fonctionnant comme celles du barrage de Chatou. Les vannes inférieures reposent sur une table en acier ; les vannes supérieures sont des hausses mobiles. Elles peuvent se relever complètement avec la passerelle. Chaque pile et culée est surmontée d'une salle des machines abritant les mécanismes de manœuvre des vannes.

La seconde passe, navigable, est occupée par les écluses (bras de Puteaux). La troisième ouvre sur un bras mort de débit négligeable.



© VNF/P. Lemaître

Projet d'aménagement du port Édouard-Herriot à Lyon 1937. Éch. 1/750^e

Ce port, inauguré en 1938, est situé au sud de la ville, sur la rive gauche du Rhône, après le confluent avec la Saône. Il a été aménagé à partir de 1934 par la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

Ce projet présentait 3 darses :

- la darse « des hydrocarbures » (535 x 70 m) desservant le port pétrolier ;
- la darse n°1 (890 x 80 m) pour le port public et le port industriel ;
- la darse n°2 (1000 m), n'était pas encore creusée à l'époque.

Des remorqueurs construits spécialement pour le port véhiculaient les bateaux entre le port et le Rhône. Les raccordements avec les autres modes de transport avaient été particulièrement étudiés : de nombreuses routes rendaient le port facilement accessible aux transporteurs routiers. Tous les terre-pleins étaient également sillonnés de voies ferrées pour le transport par rail.

Dans cette période précédant la Seconde Guerre mondiale, un soin particulier avait été apporté aux mesures de défense passive et de lutte contre l'incendie (construction d'abris antiaériens, etc.).

« Toutes dispositions ont été prises pour faire du port Édouard-Herriot un port fluvial moderne répondant bien aux exigences les plus nouvelles de l'exploitation. »

Jean Courtaud, ingénieur des Ponts et Chaussées, *Le Génie civil*, 23 juillet 1938.

Le port a été agrandi en 1966. Avec ses 187 ha de superficie, il demeure aujourd'hui le premier port intérieur français pour le trafic de conteneurs.



© VNF/P. Lemaître

Écluse de Janville (Oise)

Vers 1938.

La première écluse de Janville fut construite en 1834, lors du creusement du canal latéral à l'Oise. Elle possédait un seul sas au gabarit Freycinet (38 x 5 m). En 1900, un second sas de mêmes dimensions fut percé. C'est l'un de ces 2 sas qui est ici représenté (ce n'est qu'en 1966 qu'un des sas fut élargi pour accueillir les bateaux de gabarits supérieurs).

Aux alentours de 1928, l'écluse de Janville fut électrifiée, et on y installa le système de traction Chêneau. Il s'agissait d'appareils légers circulant sur un chemin de roulement aérien, qui n'encombraient donc pas le chemin de halage. La commande du système était assurée par un seul éclusier depuis une cabine de manœuvre d'où il embrassait du regard l'ensemble de la ligne. Les mouvements du « tracteur » aérien d'une des écluses s'effectuaient tandis que l'autre écluse se vidait ou se remplissait. Le temps d'une éclusée fut ainsi notablement réduit. Les marinières appelaient ce système le « zinzin ».



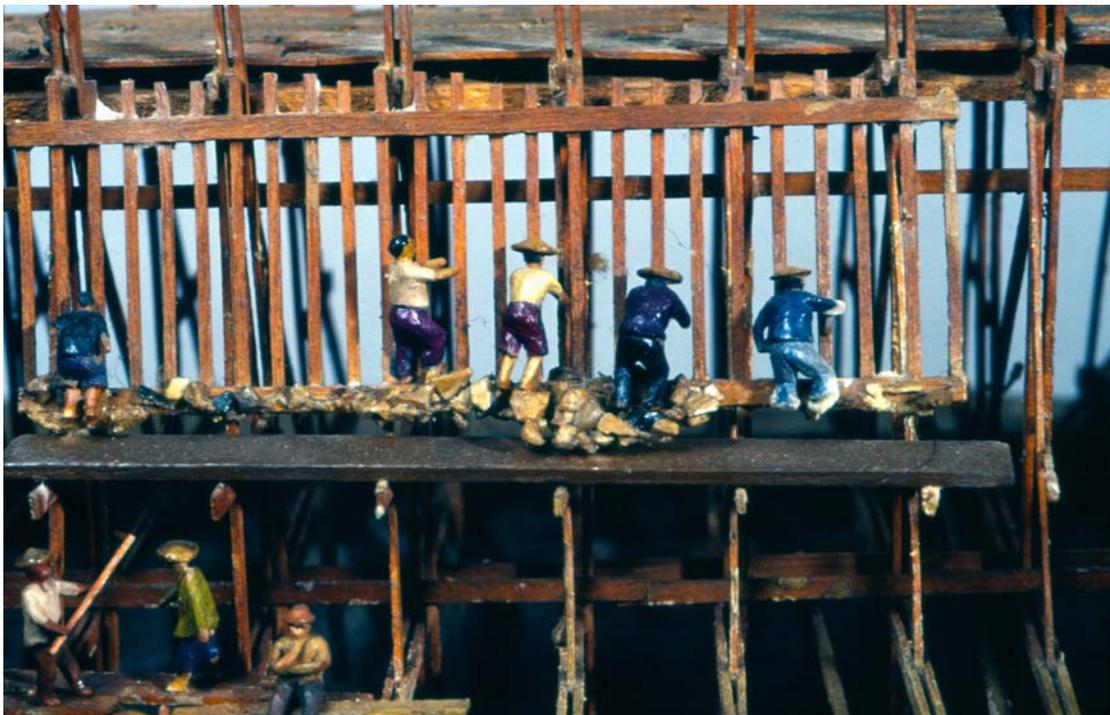
© VNF/P. Lemaître

Deux travées du barrage du Day (Vietnam)

Vers 1935. Éch. 1/100^e

Construit de 1933 à 1938, le barrage du Day était alors le plus grand barrage-toit mobile du monde, servant à l'irrigation d'une vaste région rizicole tout en jugulant les problèmes de crues. Long de 260 m, il possédait 7 passes de 33,75 m d'ouverture, séparés par des piles de 3 m d'épaisseur. 8 « toits » mobiles venaient s'appuyer sur une poutre en béton armé. La hauteur totale de la retenue était de 7,50 m. En cas de crue exceptionnelle menaçant Hanoi, il devait pouvoir s'abattre rapidement et complètement.

Une des travées est montrée achevée, tandis que la seconde est en construction, avec l'utilisation de techniques traditionnelles. Tous les petits personnages ont été sculptés avec les ongles dans de la terre glaise, par un artiste japonais.



© VNF/P. Lemaître

Coupe de caisson-batardeau en fer, « divisible et mobile »

Vers 1880. Éch. 1/5^e

Ce caisson-batardeau a été employé pour la fondation de 2 piles du pont de Garrit, sur la Dordogne, par les ingénieurs Liébeaux et Montagnier.

À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, l'air comprimé fut abondamment utilisé pour fonder les piles de ponts. Le système présenté ici permet d'utiliser l'air comprimé malgré la faible profondeur de la rivière (2 m au lieu des 4 m nécessaires habituellement). C'est le système du « caisson-batardeau, divisible et mobile », inventé par Montagnier en 1878. On commençait par installer dans la rivière des caissons, sorte de cloche métallique, ici de 5 m de hauteur, lestée par des gueuses de fonte. Ces caissons étaient enfoncés à l'aide de vérins manœuvrés depuis des bateaux. L'air de la chambre de travail était comprimé à une pression suffisante pour en chasser l'eau. Les ouvriers descendaient alors pour travailler à sec. La communication avec l'extérieur s'établissait par des cheminées servant de sas (2 petites circulaires pour les personnes, une 3^e elliptique et plus grande, au centre, pour le passage des matériaux). Une fois le gravier enlevé au fond de la rivière et la pile fondée, le plafond du caisson était enlevé pour construire la pile à l'air libre.



© VNF/P. Lemaître

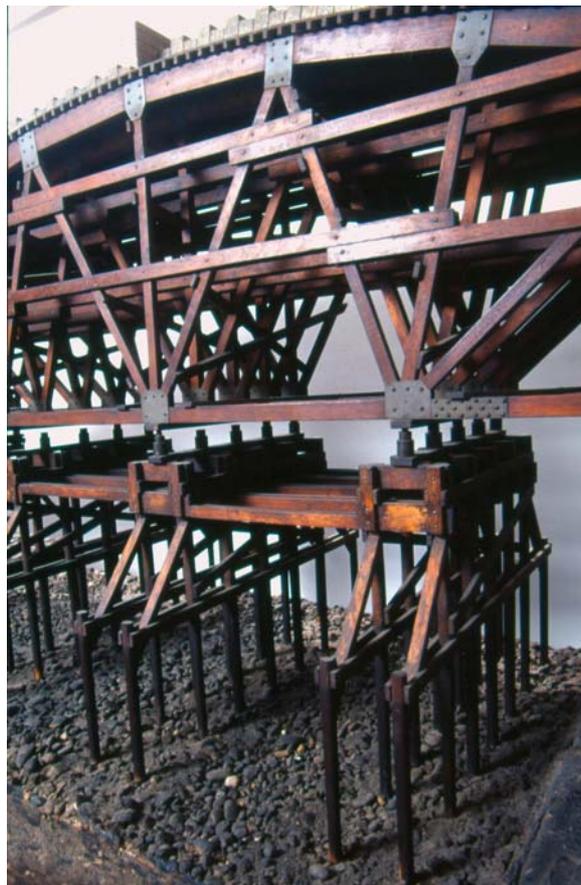
Cintre du pont Antoinette (Tarn)

Fin du XIX^e s. Éch. 1/30^e

Cet ouvrage est notamment dû à l'ingénieur Paul Séjourné (1851-1939), qui le construisit en 1883-1884 (Antoinette étant le prénom de son épouse). Ce pont en arc encastré permettait à la ligne de chemin de fer Montauban-Castres de franchir l'Agout, affluent du Tarn.

L'ouvrage est ici en cours de construction : le cintre de charpente est particulièrement soigné, en raison de l'ampleur de la voûte en maçonnerie (environ 50 m de portée, pour éviter les piles intermédiaires) et du sol instable pour les fondations. Le cintre se compose de 5 fermes. La voûte est composée de 3 rouleaux superposés (le 1^{er} de 12 tronçons, le 2^e de 8, le 3^e de 11). Elle fut construite en 71 jours. Le tablier (pas encore construit à ce stade), long de 89,25 m, s'élevait à 14,40 m au-dessus du fond de la vallée.

C'est un des exemples marquants de pont de pierre à très grande portée, avant l'apparition du béton armé.



© VNF/P. Lemaître

Étude de pont en charpente

Fin XVIII^e s.-début XIX^e s. Éch. 1/10^e

Modèle de construction en partie écorché, destiné aux élèves de l'École des Ponts et Chaussées. Il servait probablement aux cours de trait et de coupe des charpentes. Ce pont est peut-être inspiré des cintres retroussés de Jean-Rodolphe Perronet.

La travée projetée forme une sorte d'arc de cercle de 24 m de corde et de 2,70 m de flèche.



© VNF/P. Lemaître

Rostres et pile du pont-canal de Briare (Loiret)

Vers 1894.

Long de 662 m, ce pont-canal assure la jonction du canal latéral à la Loire au canal de Briare, en passant par dessus la Loire. Les travaux commencèrent en 1890 et l'ouvrage fut ouvert à la navigation en 1896. 4 rostres d'angle encadrent le pont et arborent les armes des villes concernées par l'ouverture du canal.

L'un des modèles correspond effectivement aux rostres réalisés (à droite). Le second ne concorde pas avec la réalité, il s'agit sans doute d'un modèle jamais réalisé.



© VNF/P. Lemaître

Pont-canal de Sarralbe (canal des houillères de la Sarre, Moselle)

Le canal des houillères de la Sarre fut projeté par Napoléon I^{er}, mais réalisé seulement entre 1862 et 1866. Il relie le canal de la Marne au Rhin à la Sarre canalisée, en un parcours de 63 km. 27 écluses rachètent une dénivellation de 73 m. Les bateaux de gabarit Freycinet y étaient auparavant tractés par la CGTVN (tracteurs électriques ou diesel sur pneus). Ce pont permet aux bateaux de traverser l'Albe (affluent de la Sarre).



© VNF/P. Lemaître

Projet de pont sur le canal de Bourgogne
Projet de J.-R. Perronet, fin du XVIII^e s. Éch. 1/44^e

Le projet du canal de Bourgogne remonte à la fin du XVI^e s. Le chantier ne débuta pour de bon qu'en 1763 et fut confié à Jean-Rodolphe Perronet. Les travaux débutèrent en 1775 et le canal fut ouvert en 1832.

Le pont projeté ici devait avoir une seule arche en arc de cercle (7,80 m d'ouverture), pour permettre le passage en dessous des chevaux de halage et des bateaux. Peut-être fabriqué au moment de l'établissement du projet de Perronet, ce modèle prouve le soin apporté à cette époque à la conception des ouvrages, même les plus modestes.



© VNF/P. Lemaître

Souterrain de Mauvages (canal de la Marne au Rhin, dans la Meuse)

Procédé pour la réfection d'un souterrain de canal en exploitation (système Fougerolle)

Vers 1912. Éch. 1/50^e

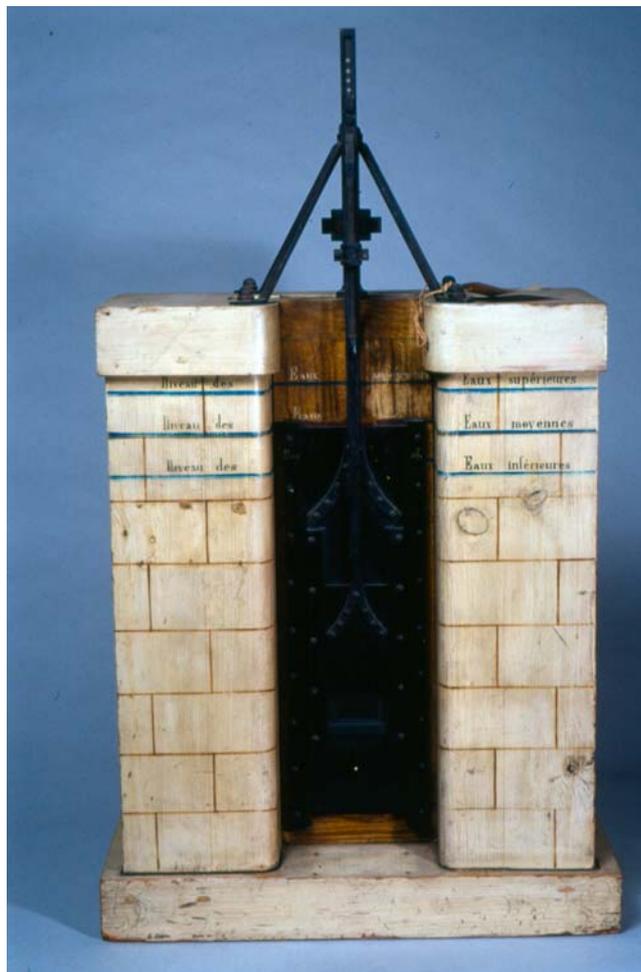
Le bief de partage de Mauvages, long de 9 195 m, est souterrain sur 4 875 m, soit plus de la moitié de son trajet. Le souterrain a été construit entre 1842 et 1847 par les ingénieurs Droeling et Fouache. À l'intérieur, un bateau électrique se chargeait de tracter un train d'une dizaine de péniches.



© VNF/P. Lemaître

Vanne-module de Moutet, avec inscription des niveaux d'eau XIX^e s.

Polytechnicien et ingénieur des Ponts et Chaussées, Aimé Moutet (1819-1861) s'occupa beaucoup d'irrigation. Il conçut ce modèle de vanne-module entre 1841 et 1848 pour l'irrigation des plaines de la rive gauche de la Garonne et la distribution des eaux de la Neste. Le principe en est simple : la vanne principale comporte une ouverture rectangulaire et 2 coulisses dans lesquelles glisse une seconde vanne découvrant plus ou moins cette ouverture. Ainsi fait-on varier le débit de l'eau qui s'écoule. Entre les réglages, 2 cadenas interdisent tout changement dans les hauteurs de la vanne.



© VNF/P. Lemaître

III / Les enjeux de la valorisation du patrimoine scientifique et technique

A - Une journée de réflexion : le colloque du 4 octobre 2005

Afin de poursuivre le travail de réflexion engagé, Voies navigables de France a décidé d'organiser un colloque, le 4 octobre à Paris, intitulé : « **Collections en caisse - Disparition ou renaissance / Un exemple : le musée national des Travaux Publics** ». Cette journée de réflexion est placée sous le haut patronage du ministre de la Culture et de la Communication et du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, en partenariat avec l'Institut national d'histoire de l'art et le comité d'Information, le CILAC et la ville de Conflans-Sainte-Honorine.

Même s'il est nécessaire de comprendre les raisons de la difficulté de la renaissance d'un musée des Travaux Publics, il y a lieu de regarder dorénavant le présent et surtout l'avenir.

Deux idées fortes régissent désormais ce présent : souci d'unité de la collection et volonté de la présenter à travers le dépôt de ses éléments au sein de musées. En effet, plusieurs musées en France ont été pressentis pour accueillir une partie de la collection.

Aussi, le colloque a pour objectif de mieux comprendre comment le patrimoine scientifique, industriel et technique est valorisé en France et chez nos voisins européens, de démontrer comment certains musées à caractère scientifique ont pu se transformer pour mieux présenter leurs collections, de comprendre également les raisons de l'échec de la restauration du musée des Travaux Publics et de mieux appréhender ce que sera désormais cette collection.

B – Éléments de programme*

** sous réserve de confirmation*

NB. se reporter aussi à IV/ informations pratiques.

8h 45: accueil du public

Grand Témoin : Bernard ANDRE, secrétaire général du CILAC.

9h : accueil

Alice THOMINE, conseiller scientifique pour l'architecture, Institut national d'histoire de l'art (INHA).

9h 10 : introduction à la journée

François BORDRY, président de Voies navigables de France.

9h 25 : ouverture du colloque

Francine MARIANI DUCRAY, directrice des musées de France (ministère de la Culture et de la Communication).

La direction des musées de France initie de nouvelles démarches pour valoriser le patrimoine industriel et technique.

9h40 : le musée des Travaux Publics

Un musée original qui disparaît au bout de quinze ans. Des collections oubliées, remisées. Des hommes et des femmes convaincus qu'il fallait sauver ce qui restait. Un acharnement, des volontés. Une nouvelle politique de valorisation : telle est l'histoire mouvementée de ce défunt musée.

1939/1955 : un musée en devenir,

1955/1991 : un arrêt brutal, une mise en caisse,

1991/1995 : une tentative, un colloque, une exposition, un inventaire.

Introduction au débat :

Bertrand LEMOINE, architecte, ingénieur X-Pont, directeur de recherche au CNRS, co-auteur du livre « Un musée retrouvé, le Musée des Travaux Publics ».

Table ronde :

Jean MESQUI, délégué général, association des Sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage, co-auteur du livre « Un musée retrouvé, le Musée des Travaux Publics ».

Un représentant de la Cité du train (Mulhouse).

Pierre PINON, professeur, école d'architecture Paris Belleville, écrivain.

11h : le patrimoine technique et industriel valorisé dans les musées en France et en Europe

Le patrimoine industriel, scientifique et technique est valorisé depuis longtemps en Europe, que ce soit dans le cadre de sections dédiées ou plus largement comme élément majeur d'un musée. Les quelques exemples présentés aujourd'hui en démontrent leur grande valeur.

Introduction au débat :

Anne Laure CARRE, musée du Conservatoire national des Arts et Métiers.

Table ronde

Dr Eckard SCHINKEL, conservateur en chef musée de l'Industrie du Westphalie, Dortmund, co-éditeur du magazine « Industrie-Kultur ».

Eusébi CASANELLES i Rahola, directeur du Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, Barcelona (Espagne) musée des Sciences et Techniques de la Catalogne, président du Comité international pour la conservation du patrimoine industriel TICCIH.

Dr. Brant D. Glass, directeur du National Museum of Natural History (Washington).

Un représentant du Deutsches Museum, Munich.

Un représentant du Science Museum, London.

12h 30 : déjeuner

14h00-16h : 2005, une collection re-découverte

Depuis longtemps les pouvoirs publics français se sont engagés dans une politique de valorisation du patrimoine industriel, scientifique et technique. Pour preuve, les collections du musée des Travaux Publics vouées à disparaître peuvent renaître grâce notamment à la volonté et l'engagement des ministères.

2005 : une stratégie nouvelle : un nouveau musée- une mise en réseau.

Marie-France CALAS, conservateur général, direction des musées de France.

Denis Michel BOELL, directeur adjoint du musée des Arts et Traditions Populaires (futur musée de la Civilisation Européenne et Méditerranéenne).

Marie-Laure GRIFFATON, conservateur du musée portuaire de Dunkerque, ancien conservateur du musée de la SNCF (Mulhouse).

Laurent ROBLIN, conservateur en chef du musée de la Batellerie.

15h 15 : débat avec la salle.

16h 00 : conclusions

François BORDRY, président de Voies navigables de France.

Un représentant du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

16h 45 : départ en bus pour le musée de la Batellerie (Conflans-Sainte-Honorine).

17h 45 : le Musée de la Batellerie, présentation des nouvelles collections

Allocution de bienvenue par **Philippe ESNOL**, maire de Conflans-Sainte-Honorine, conseiller général des Yvelines.

Visite de l'exposition par **Laurent ROBLIN**, conservateur en Chef.

18h 30 : Cocktail.

19h 15 : Retour à Paris.

IV / Des acteurs impliqués dans la conservation et la valorisation du patrimoine scientifique et technique

A - Le musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine

Le musée de la Batellerie, musée d'intérêt national, a été créé à l'initiative de Louise Weiss en 1965, en collaboration avec Georges-Henri Rivière, le « père » des écomusées. Il est naturellement implanté dans une ville fortement marquée par l'histoire de la batellerie, au confluent de la Seine et de l'Oise, principal carrefour des voies navigables du nord de la France depuis le XIX^e siècle.

François Baudouin fut le premier conservateur de ce musée consacré à toutes les batelleries de France, des origines à nos jours. Pendant une trentaine d'années, François Beaudouin s'efforça de constituer une collection unique en France : maquettes de bateaux (plus de 250), pièces archéologiques, archives, plans, tableaux, sculptures, etc.

Le musée de Conflans-Sainte-Honorine est aujourd'hui le plus important des musées consacrés à l'histoire de la navigation intérieure, et le seul dont la vocation soit nationale. Les dépôts de l'État sont venus renforcer les collections municipales. Les grands musées nationaux (musée de l'Armée, de la Marine, des Arts et Traditions Populaires, des Arts et Métiers...) ont en effet déposé à Conflans plusieurs œuvres majeures du patrimoine fluvial français. Des fonds d'archives sont également acquis pour perpétuer la mémoire de la batellerie (gravures anciennes, livres, cartes postales, plans de bateaux...).

En complément du musée, sur les bords de Seine, la halte-patrimoine des Amis du musée présente des bateaux anciens. Deux remorqueurs, dont le « Jacques », classé monument historique, datant de 1904, sont encore à flot et peuvent se visiter le week-end durant la saison estivale.

Preuve de la vitalité des traditions de la capitale de la batellerie, le Pardon national de la Batellerie, réunit chaque année le monde marinier autour d'une grande fête du fleuve, sous forme de processions de bateaux et de multiples animations (en 2005, le 18 juin).

Contacts

Laurent Roblin / David Benoist

Tél : 01 34 90 39 50

dbenoist@mairie-conflans78.com

B – Voies navigables de France et le patrimoine fluvial



Les voies d'eau dans leur ensemble constituent une formidable infrastructure territoriale, sans doute la plus vaste d'Europe, forgée dès le début du XVII^e siècle. Par leurs multiples fonctions, elles représentent un enjeu considérable dans une société qui doit conjuguer développement économique et préservation de l'environnement.

Il s'agit bien de patrimoine, par leur histoire, la mémoire des activités parfois disparues qu'elles conservent, mais tout autant par les qualités architecturales de leurs ouvrages et des paysages qu'elles gravent dans les territoires urbains et ruraux traversés.

Aujourd'hui, Voies navigables de France, garant de ce passé et de sa sauvegarde, porte une conscience aiguë de la nécessité de maintenir les exigences qu'animaient les ingénieurs dans leur souci d'allier utilité et esthétique.

Canaux, fleuves aménagés, écluses et leurs maisons éclusières, ponts-canaux, souterrains, alignements végétaux, rigoles d'alimentation, barrages réservoirs, tout cela n'existe réellement que si l'eau est là, et, plus que pour tout autre patrimoine, il ne continue d'exister que s'il reste en activité. Entretien, restauration, valorisation, sont donc des actions quotidiennes de 5.000 agents de VNF et de l'État au service de la voie d'eau sur tout le réseau géré par VNF.

Ainsi, sur les voies d'eau, le transport fluvial de marchandises retrouve sa vitalité, apportant une indispensable alternative au tout routier, contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Ce mode sûr et fiable, de plus en plus apprécié par les industriels, est une des réponses au respect du protocole de Kyoto, et démontre une véritable pertinence économique.

Cette pertinence économique repose également sur le développement des activités touristiques qui donnent souvent un regain de vie aux canaux.

Le pont canal de Briare, les écluses de Fonseranes (200.000 visiteurs par an), les écluses de Gambenheim (100.000 visiteurs par an), l'ascenseur à bateaux d'Arzviller (140.000 visiteurs en 2004 et 5 millions de visiteurs depuis son ouverture), l'ascenseur à bateaux des Fontinettes, le tunnel de Pouilly, les toueurs de Riqueval ou de Mauvages, dont la notoriété dépasse souvent nos frontières, revêtent une très grande attractivité et contribuent au développement local.

Mais il n'y a pas de rupture entre un patrimoine historique et lointain, et un patrimoine actuel et moderne. Voies navigables de France gère et modernise les 6.700 kilomètres de voies d'eau navigables qui lui ont été confiées dans un souci constant de qualité de ses ouvrages et de ses aménagements en conjuguant environnement, qualité architecturale, et chaque fois que cela est possible, démarche artistique.

VNF a ainsi mis en place un réseau d'assistants à maîtrise d'ouvrage associé en amont des projets et des réflexions, afin de rechercher systématiquement une cohérence d'ensemble ainsi qu'une image valorisant les fonctionnalités de la voie d'eau, sa diversité, sa modernité.

L'établissement mène une politique intégrée en terme de qualité, de technique, de transport, de tourisme et d'esthétique, intégrant toutes ces données.

A titre d'exemples :

- Un programme de Commande publique sur le canal du Rhône au Rhin, a été initié en collaboration avec la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de la région Franche-Comté en 2003. Aujourd'hui deux sites font l'objet d'étude, Saint Symphorien et Thoraise (pour ce dernier, l'artiste est Jeppe Hein).
- Un autre projet, initié par la communauté de communes de l'Auxois, et mené en collaboration avec VNF, a été inauguré le 21 mai dernier sur le site de Pouilly en Auxois (canal de Bourgogne). Le projet global comprend la réalisation d'un centre d'interprétation du canal, de l'aménagement du tunnel et la réhabilitation d'un toueur mené par l'architecte japonais Shigéru Ban.
- Le barrage de Jaulnes : outre sa construction, un très grand soin a été apporté à l'aménagement (traitement des abords, qualité architecturale) pour une parfaite insertion dans le site.
- Saint-Maurice / Maisons Alfort est un barrage éclusé sur la Marne. Entièrement modernisé, il a été équipé d'une passe à poissons et d'une passe à canoës , et surmonté d'une passerelle réalisée par l'architecte Marc Mimran.

Le patrimoine s'entend également par la sauvegarde des paysages ruraux, et urbains, en liaison étroite avec les acteurs locaux.

- Le PADDE (projet d'aménagement et de développement, de la Deûle à l'Escaut) a ainsi été réalisé en partenariat avec l'agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et la CDC intègre la dimension urbaine dans son étude.

- Le SRAVE (schéma régional d'aménagement et de développement de la voie d'eau sur la région Nord-Pas-de-Calais) doit permettre à l'horizon 2015 d'aborder la problématique du développement du transport et de la valorisation du domaine public fluvial construit et non construit.

VNF mène également une politique volontariste en matière de sauvegarde des milieux.

- Plusieurs directions régionales (DR) et interrégionales (DIR) de VNF ont ainsi été certifiées ISO 14001 (DR Nord Pas-de-Calais / DIR Rhône-Saône, Strasbourg, Nord-Est).
- Soucieux de préserver les fonctionnalités écologiques des voies navigables, VNF veille à limiter l'impact de ses aménagements sur la nature à travers divers types d'actions ; c'est par exemple le cas du rétablissement de la libre circulation des poissons par la mise en œuvre d'ouvrages de franchissements (passes à poisson).
- La protection des berges par techniques végétales et enrochements permet de limiter l'usage du béton et de créer des espaces de vie sur les berges.

En ayant rendu possible la sauvegarde des maquettes fluviales du musée des Travaux Publics et leur accès au public, Voies navigables de France a voulu contribuer à une meilleure connaissance de ce patrimoine unique que constituent nos fleuves, rivières et canaux navigables.

Nul doute que la visite du musée national de la Batellerie, didactique sur tous les aspects et fonctions de la voie d'eau et des hommes qui l'animent, sera une formidable invitation à entrer dans ce monde, et à le comprendre, à l'estimer. Les regards seront différents parce que portés par le savoir. Il y aura là une invitation irrésistible à se rendre dans toute la France, de découverte en découverte, dans des itinéraires toujours surprenants, du nord au sud, et d'est en ouest, pour partager notre attachement à la voie d'eau, et s'attacher tout autant à sa sauvegarde qu'à son développement.

Quelques éléments bibliographiques :

VNF coédite des produits éditoriaux nombreux et diversifiés valorisant le patrimoine fluvial. L'établissement organise également des expositions et participe à de nombreuses manifestations régionales et nationales consacrées à la mise en valeur du domaine public fluvial qui lui a été confié par l'État.

- Le guide Gallimard « La France au fil de l'eau », édité en 1996, réédité en 1999. VNF a largement impliqué ses équipes dans ce guide qui fait référence sur l'histoire du patrimoine fluvial en France.
- La « Carte de France du patrimoine fluvial en France », éditée par VNF en 2001, rééditée en 2003 puis 2005 en partenariat avec Monum, le musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine et les associations Hommes et cours d'eau, et Sauvegarde des monuments. Cette carte de référence localise et présente les principaux sites et ouvrages fluviaux de France, ainsi que les musées et manifestations dédiés à l'histoire de la batellerie.
- « Cinq siècles de transport fluvial en France », de Laurent Roblin, édité par Ouest France en 2003. VNF a été partenaire de cet ouvrage, à l'occasion de l'Armada de Rouen.
- « Mariniers », de Bernard Le Sueur, édité par Chasse-Marée. Tome 1 en 2004 et tome 2 en 2005 (sous presse). Le partenariat de l'établissement s'est notamment traduit par l'éditorial signé de François Bordry, président de VNF.
- « Itinéraires du patrimoine », collection éditée par le ministère de la Culture et de la Communication. Plusieurs publications sur les canaux historiques dans cette collection.
- VNF annonce également la sortie en octobre 2005 d'un ouvrage de référence sur le patrimoine fluvial édité par Scala (textes de Pierre Pinon, photos de Pascal Lemaître) : « Patrimoine fluvial ; Canaux et rivières navigables ». Cet ouvrage témoigne de la richesse de l'infrastructure des canaux en France, tant historique qu'esthétique. La sortie de cet ouvrage est précédée d'un « 16 pages » présentant son riche contenu. Un Agenda 2006 sera réalisé par Scala à partir du livre.

Contact

Direction de la Communication de Voies navigables de France

Alexandre Blanc

Tél. : 03 21 63 24 47

alexandre.blanc@vnf.fr

C - Le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



Le ministère et ses services ont toujours fait preuve d'une constante préoccupation et ont agi avec une diligence sans faille en réponse à l'indispensable devoir de préserver la mémoire de leurs activités : les documents administratifs et techniques, les plans ainsi que les maquettes nécessaires à la gestion sont devenus au fil des ans des archives historiques qui éclairent les politiques menées et la diversité des métiers.

Une politique de mémoire

Créé en 1995, le comité d'histoire du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a pour missions de maintenir vivante la mémoire du ministère, de se consacrer à l'étude et à la recherche nécessaires pour assurer la conservation, l'enrichissement et la valorisation de son patrimoine. Le comité est chargé d'élaborer une politique d'études et de diffusion de l'histoire des administrations du ministère, ou encore de définir des objectifs, des méthodes et des moyens d'action pour l'étude du patrimoine dont il a la garde. Dans ce cadre, il organise des journées d'étude ou des colloques présentant le résultat de ces recherches, instaure des partenariats avec des associations qui oeuvrent pour la valorisation du patrimoine du ministère ou encore constitue un fonds d'ouvrages spécialisés.

L'exemple des collections de l'ancien musée national des Travaux Publics

Le comité d'histoire s'est donc tout naturellement impliqué dans le projet de conservation et de valorisation des maquettes de l'ancien musée national des Travaux Publics, contribuant à mener une réflexion de fond sur le contenu et les moyens à développer par le ministère. La direction de l'administration centrale en charge de la sauvegarde du patrimoine, en collaboration avec VNF, a mandaté un groupe d'experts, sous l'autorité du conservateur du musée de la Batellerie, pour compléter le recensement accompli par MM. Mesqui et Lemoine, avec des prises de vues numériques et proposer une mise en dépôt de maquettes dans des musées existants, concernés par les champs qu'elles illustrent.

Autres projets

En l'absence d'un lieu de mémoire pour la conservation et la valorisation du patrimoine professionnel de l'Équipement, le comité d'histoire s'est engagé dans le soutien de différentes initiatives.

L'Association pour la Connaissance des Travaux Publics (ASCO – TP) a réalisé un musée virtuel avec la création d'un site internet **planete-tp.com** qui présente les techniques, les métiers, les grands acteurs et l'histoire de la profession. Il propose un fonds iconographique important et contribue à conserver une mémoire virtuelle du patrimoine lié aux travaux publics, en l'absence d'un lieu de mémoire spécifique.

L'Association pour un Musée du Patrimoine de l'Équipement (AMPE), créée au sein de la Fédération Nationale des Associations Sportives, Culturelles et d'Entraide de l'Équipement (FNASCEE), porte le projet d'un musée du patrimoine de l'Équipement. L'association a ainsi collecté des engins de travaux publics, du matériel, des objets et des documents témoignant des activités et métiers divers de l'Équipement, qu'il est envisagé de conserver dans la commune de Vatan, ville étape, dans l'Indre.

Contact

Comité d'histoire du ministère des Transports, de l'équipement, du Tourisme et de la Mer

Françoise Sappin

Tél : 01 40 81 26 35

francoise.sappin@equipement.gouv.fr

www.equipement.gouv.fr

D - Le ministère de la Culture et de la Communication / direction des musées de France



Créé en 1965 sur le thème de la batellerie et de l'ethnologie nautique, le musée de Conflans-Sainte-Honorine, qui a reçu depuis l'appellation « musée de France » créée par la loi du 4 janvier 2002 relative aux musées de France, est une institution unique dans notre pays. Il a été porté à son origine par des personnalités reconnues notamment comme Louise Weiss, Georges-Henri Rivière et M. André Leroy-Gourhan, professeur au Collège de France.

Comme de nombreux musées émergents, c'est à la fois un musée des techniques, un musée de société, un musée d'art. Il n'est donc pas conçu comme une collection d'objets conservés uniquement pour leur valeur esthétique mais comme un lieu de mémoire, de connaissance, d'expression et de transmission des savoirs. Il a un rôle actif à jouer dans la ville et dans le monde de la batellerie et des voies navigables.

Les rapports d'inspection de l'Inspection générale des musées de France ont souligné l'importance des collections de cet établissement. Le projet scientifique élaboré par Laurent Roblin, conservateur du musée, a été validé par la direction des musées de France en 2004. Il prévoyait notamment d'élargir la thématique de la Batellerie vers un "centre d'interprétation national du patrimoine fluvial". L'histoire et la technique des voies navigables sont en effet inséparables de celle des bateaux.

Les travaux de rénovation du musée ont permis de donner une nouvelle cohérence à la présentation des collections et d'accueillir le dépôt, par Voies navigables de France (VNF), des treize maquettes les plus importantes de la section "voies navigables" de l'ancien musée des Travaux Publics. Il convient de rappeler que dès 1994, le musée avait sollicité du ministère de l'Équipement d'une part, de la direction des musées de France de l'autre, le dépôt de maquettes de cet ancien musée de France, fermé depuis 1955.

D'autre part, par convention entre la ville de Conflans-Sainte-Honorine et VNF, l'équipe du musée de la Batellerie a été associée depuis trois ans au sauvetage de ces collections dont la gestion a été confiée à VNF par le ministère de l'Équipement en 2001. A ce titre, Laurent Roblin et ses collaborateurs scientifiques ont participé au récolement, à la numérisation (5000 prises de vues), à

l'inventaire informatique, au traitement de conservation préventive et au reconditionnement de cet ensemble exceptionnel pour la mémoire des travaux publics en France.

La direction des musées de France de son côté, et en son sein l'inspection générale des musées, ont établi à la demande de VNF une liste de propositions de dépôts des maquettes de l'ancien musée dans une quarantaine de musées de France.

Contacts

Robert Fohr, chef de la mission de la communication

Tél : 01 40 15 36 00 / 36 07

robert.fohr@culture.gouv.fr

Venetia Selz, attachée de presse

Tél : 01 40 15 35 97

venetia.selz@culture.gouv.fr

IV / Informations pratiques

Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine

Musée de la Batellerie, 3 place Jules-Gévelot, 78700 Conflans-Sainte-Honorine.

Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 18h (sauf mardi matin) et le samedi et dimanche de 15h à 18h.

Accès :

SNCF : ligne depuis Paris Saint-Lazare. Le musée est situé à quelques centaines de mètres de la station « Conflans-Sainte-Honorine » en passant par le parc municipal.

RER : ligne A jusqu'à « Conflans-Fin-d'Oise ». Arrivée au confluent distant du musée d'environ 2 km. Suivre les quais de Seine pour arriver au musée...

Réseau routier : Autoroute A13 sortie Saint-Germain-en-Laye puis N 184.
 Autoroute A15 sortie Saint-Ouen-l'Aumône puis N184 (20 minutes de Paris)

Renseignements

Laurent Roblin ou David Benoist

tél. 01 34 90 39 50 – dbenoist@mairie-conflans78.com

Colloque du 4 octobre 2005

« Collections en caisse – disparition ou renaissance »

Un exemple : le musée national des Travaux Publics

Auditorium de l'INHA, Galerie Colbert, 2 rue Vivienne, 75001 Paris

Mardi 4 octobre 2005

De 9h à 16h30 – à 17h : visite du musée de la Batellerie

Renseignements :

Direction de la Communication de Voies navigables de France

Louisiane THIERY

tél. 03 21 63 24 15 – louisiane.thiery@vnf.fr

Contacts presse

Anne Samson Communications

Céline Rémy – tél. 01 40 36 84 35 – celine.remy@annesamson.com

Cécile Martinez – tél. 01 40 36 84 33 – cecile.martinez@annesamson.com

Des visuels sont disponibles à la demande.