

L'ANCIEN MUSÉE DES TRAVAUX PUBLICS

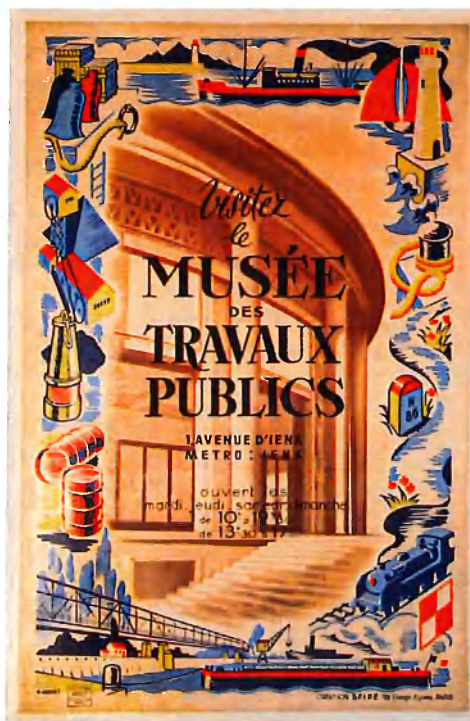
Tout le génie civil en maquettes

Bertrand Lemoine, architecte, ingénieur et historien

Pour comprendre la création de ce musée ouvert en 1939, inédit à l'époque, aux ambitions multiples (culturelles, didactiques et politiques) servies par un magnifique écrin construit tout spécialement par l'un des maîtres de l'architecture française, il faut revenir au contexte des années 1930. La crise économique sévit et l'un des moyens de la conjurer est de susciter de grands travaux financés par l'État, devant à la fois créer des emplois, contribuer à l'équipement de la France et être des motifs de fierté nationale. L'Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne de 1937, dernière grande manifestation de ce type organisée à Paris, va dans ce sens. Le musée des Travaux publics est en quelque sorte le point d'orgue de cette politique.

VIADUCS, ROUTES, PHARES ET BALISES...

Musée original à plus d'un titre, il se fonde d'abord sur un ensemble de collections de maquettes existantes, complétées pour l'occasion. Le cœur en est constitué par la galerie des modèles de l'École des ponts et chaussées, qui rassemble une très belle série de maquettes à des fins pédagogiques, notamment de ponts et de viaducs. D'autres maquettes ont été prélevées dans le riche fonds du Conservatoire des arts et métiers, et d'autres encore données par des entreprises. L'ambition du musée est aussi didactique, avec des maquettes animées réalisées pour l'occasion – expliquant par exemple le fonctionnement d'une écluse avec de l'eau –, et complétées par des cartes, des dioramas, des photographies et des films, à l'image du palais



de la Découverte inauguré en 1937. Les enfants, les écoliers et les lycéens sont le premier public visé, mais le musée doit aussi permettre au grand public, par des modèles fonctionnels, de se familiariser avec les techniques modernes de construction et les réalisations les plus récentes. Ambition culturelle enfin, avec le souhait d'occuper une place dans la galaxie muséographique parisienne en promouvant notamment des expositions temporaires, appelées à circuler en France et à l'étranger. Le musée présente une grande diversité de travaux et est organisé par sections : ponts et viaducs, routes

Affiche pour le musée des Travaux publics par R. Gosset, vers 1950.

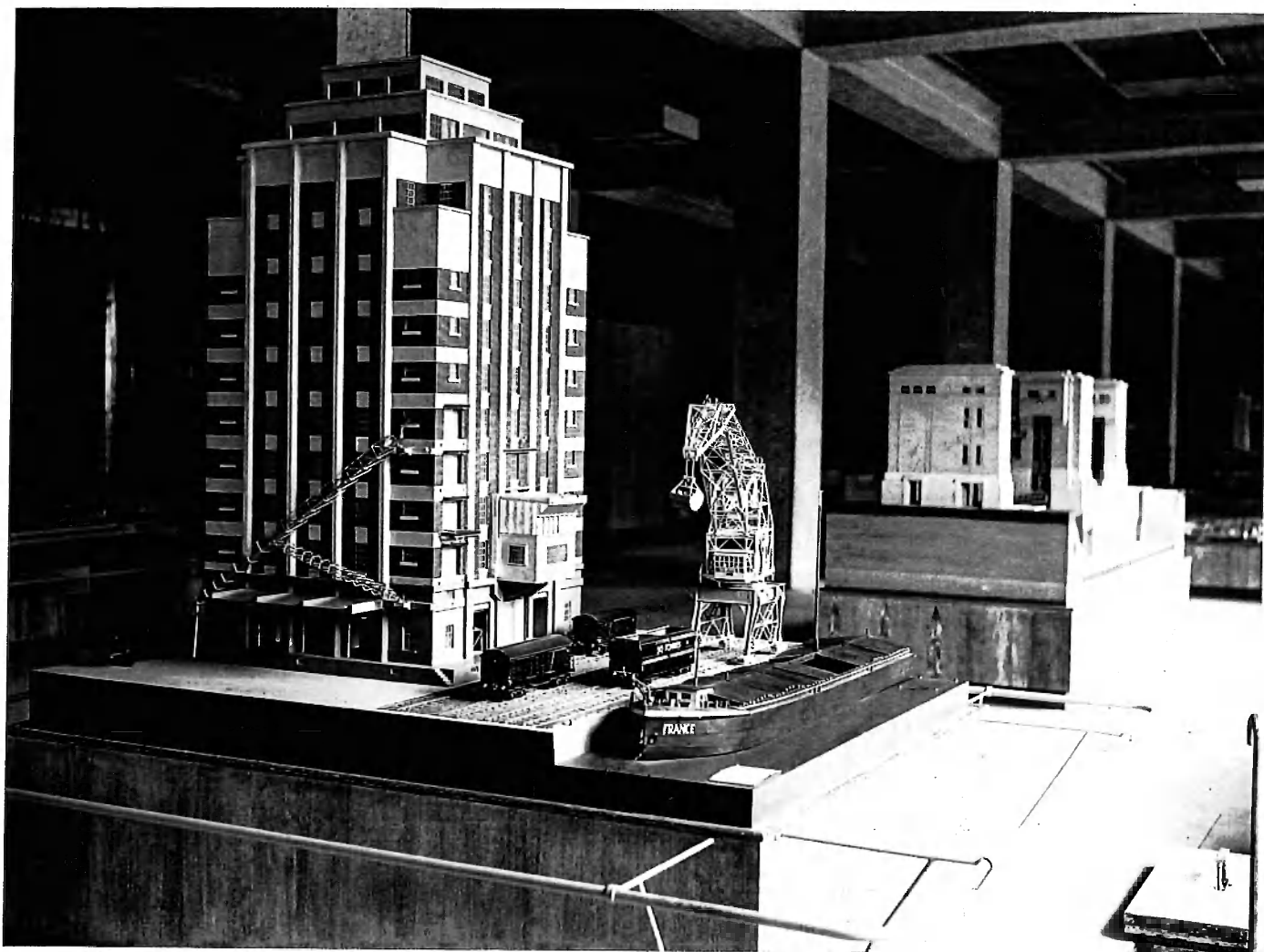


Inauguration du musée le 4 mars 1939, en présence du président de la République Albert Lebrun (au centre). Auguste Perret est à gauche de cette grande maquette de l'itinéraire Calais-Bâle.

et autoroutes, chemins de fer et métros, aéro-dromes, machines et instruments, mines et géologie, exploitation pétrolière, navigation fluviale, et phares et balises.

Un emplacement de choix est retenu pour abriter cette nouvelle institution: celui du dépôt des Phares et Balises, qui occupe une grande parcelle triangulaire entre la place d'Iéna et l'avenue Albert-de-Mun, dans l'ouest de Paris. Outre l'ampleur du terrain disponible, sa localisation est remarquable: au pied de la colline de Chaillot, où siègent dans le palais du Trocadéro entièrement rénové pour l'Ex-

position de 1937 trois grands musées thématiques – celui de l'Homme, celui de la Marine et celui des Monuments français. En face, sur la place d'Iéna, le musée Guimet et, un peu plus loin, le palais Galliera et le tout nouveau musée d'Art moderne. Ce voisinage inspire la construction d'un véritable palais, dont la conception est confiée à l'un des plus prestigieux architectes de l'époque, Auguste Perret, et la réalisation à l'entreprise des frères de l'architecte, par souci de rapidité et de qualité d'exécution. Il en résulte une œuvre architecturale majeure, expression d'un classicisme structurel interprété dans un



matériau moderne, le béton armé. À l'intérieur, une grande salle se révèle rythmée par une double rangée de colonnes tronconiques, ouverte par de larges baies et coiffée d'un plafond à caissons. Les maquettes du musée sont librement disposées par thèmes dans ces deux salles, où la monumentalité de l'espace rehausse l'échelle des ouvrages présentés.

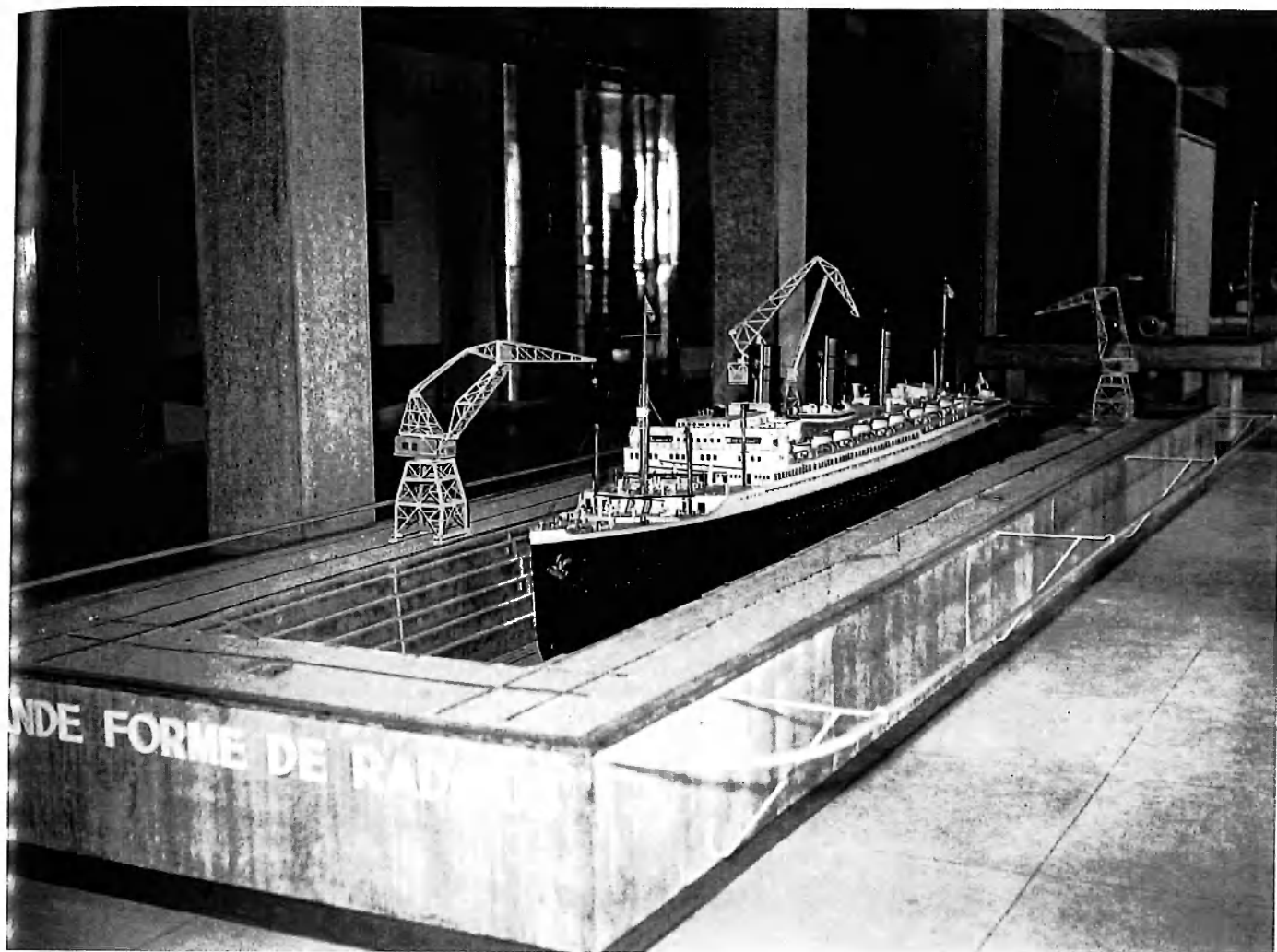
30 000 VISITEURS PAR AN

Le musée des Travaux publics est inauguré en grande pompe par le président de la République, Albert Lebrun, le 4 mars 1939, alors que la salle de conférence n'est pas encore achevée et qu'une seule aile a pu être construite. Sa fréquentation est obérée par la guerre et l'Occupation mais elle se stabilise à 30 000 visiteurs par an. Une active politique d'expositions temporaires lui attire également un public varié. Mais avant même d'avoir pu trouver sa vitesse de croisière, le musée est, malgré les

nombreuses protestations, réquisitionné *manu militari* en 1954 pour y loger l'Assemblée de l'Union française, installée depuis 1947 à Versailles. Il ferme définitivement ses portes le 27 septembre 1955. Faute d'avoir trouvé un nouvel emplacement, les maquettes sont expéditivement mises en caisse et transférées dans un entrepôt au port de Bonneuil-sur-Marne, car sa gestion a été confiée au service de la Navigation de la Seine. Une partie d'entre elles est reprise par ses anciens propriétaires, tels la SNCF, la RATP ou le service des Phares et balises. Mais l'heure de la décolonisation a déjà sonné et l'Assemblée ne verra jamais le jour. Le bâtiment est finale-

Les caisses renfermant les collections de maquettes sont déplacées en 1966 dans un dépôt du service la Navigation sur le quai d'Austerlitz, à Paris. Elles vont y rester de longues années...

Maquette d'un silo à grains faisant partie du bassin d'Austerlitz dans le port autonome de Strasbourg, après son installation dans le musée en février 1939.



Grande forme de radoub

Le paquebot *Île-de-France* installé dans la grande forme de radoub (bassin de mise à sec) du port autonome du Havre en février 1939.

ment affecté au Conseil économique, social (devenu environnemental en 2008), qui l'occupe toujours aujourd'hui. Une deuxième aile dessinée par Paul Vimond est construite en 1962 le long de l'avenue du Président-Wilson pour abriter des bureaux. Son architecture s'inspire de celle d'Auguste Perret, dont Vimond avait été l'élève.

REQUIEM POUR UNE TENTATIVE MUSÉOGRAPHIQUE INÉDITE

Les caisses renfermant les collections de maquettes sont déplacées en 1966 dans un dépôt du service la Navigation sur le quai d'Austerlitz, à Paris. Elles vont y rester de longues années, peu à peu repoussées et empilées dans un local au cœur du bâtiment, finalement en partie muré. L'initiative de leur redécouverte en 1988 revient à Jean Mesqui et à moi-même. Une association est créée, et des fonds réunis auprès d'entreprises de construction. Grâce à Jean Millier,

ancien président de l'Établissement public de la Défense, un local plus vaste est mis à disposition. Les caisses y sont transportées, ouvertes, photographiées et inventoriées en 1990. Une exposition temporaire est organisée l'année suivante dans une salle située sous la dalle de la Défense en vue de faire connaître ce musée retrouvé. Un livre est édité par le ministère de l'Équipement, mais celui-ci ne s'intéresse guère au sujet. Différentes hypothèses de relocalisation sont par la suite envisagées, dont une « Cité des bâtisseurs » au Havre, mais aucune n'aboutira. Le dépôt de la Défense est finalement fermé et les maquettes transférées à Lyon, puis dispersées entre différentes institutions – dont le Mucem, à Marseille – ou simplement détruites. Triste fin donc pour ce qui aura été une tentative unique dans l'histoire muséographique de la France. Seul le palais de la place d'Iéna témoigne aujourd'hui encore de cette ambition disparue.