

<http://www.leviaducdemillau.com/>

Le Viaduc de Millau

Nouvel axe de circulation Nord-Sud

Plus court et moins cher

Le 16 décembre 2004, le viaduc de Millau s'ouvre à la circulation. Les traditionnels bouchons entre Aguessac et la Cavalerie font désormais partie du passé. Culminant à 343 mètres au-dessus de la vallée du Tarn, le viaduc constitue le dernier chaînon manquant jusqu'alors sur l'A75. Cette autoroute – la Méridienne – relie Clermont-Ferrand à Béziers en 340 km. Aujourd'hui, avec le viaduc, l'axe A10-A71-A75 représente le plus court trajet entre Paris et Perpignan : 60 km de moins qu'en passant par Lyon, soit près d'une demi-heure de conduite. Sans compter le temps gagné avec la fin des embouteillages de Millau. Lors des grands départs en vacances, plusieurs heures seront ainsi économisées !

Côté tarif, les économies sont importantes. L'A75 est sans péage sur toute sa longueur. Seul, le passage sur le viaduc de Millau sera sujet à péage. Ainsi, sur la totalité du trajet Paris-Perpignan, la différence de coût pour les véhicules légers avoisine 15 € en faveur de l'A71-A75 par rapport à l'axe A6-A7-A9.

Loin des autoroutes surchargées, l'A75 et le viaduc de Millau sont parfaitement intégrés dans leur environnement. Ils traversent des paysages magnifiques de moyenne montagne et offrent des conditions idéales de trafic.

Histoire

Une histoire hors du commun pour un ouvrage d'exception

Des premières ébauches de tracés réalisées en 1987 à la fin du chantier en décembre 2004, dix-sept années d'études et de travaux auront été nécessaires pour que le chaînon manquant de l'A75 voie le jour. Le viaduc de Millau, que certains n'hésitent pas à appeler le pont du Gard du XXI^e siècle, constitue l'aboutissement d'une multitude d'étapes. Pour chacune d'elle, rigueur, précision et professionnalisme ont été les maîtres mots. Autant de conditions indispensables pour faire entrer cet ouvrage d'exception dans le livre des records.

Quatorze ans de préparation pour une aventure unique

1987 : les premières ébauches de tracés de l'A75 visant à relier le Causse rouge, au nord, avec le Larzac, au sud, voient le jour. Plusieurs propositions sont avancées pour le franchissement de la vallée du Tarn, à l'est ou à l'ouest de Millau.

1994 : la décision est prise. Un pont sera construit à quelques kilomètres en aval de la ville.

1996 : à l'issue d'un appel d'offres, la solution conçue par Michel Virlogeux, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et dessinée par Sir Norman Foster, architecte, est retenue. Un ouvrage d'art multihaubané verra le jour dans le ciel aveyronnais. Son esthétisme et son intégration dans le paysage ont séduit les services de l'Etat. Il a été préféré à quatre autres

projets : un pont à épaisseur constante, un pont à épaisseur variable, un viaduc dont les haubans auraient été tendus sous le tablier et un ouvrage à arche unique.

1998 : le gouvernement décide la mise en concession de la construction et de l'exploitation du viaduc. Cette dernière est fixée pour une durée de 75 ans.

2001 : en octobre, suite à un appel d'offres, l'alliance du béton (pile) et de l'acier (tablier) préconisée par le groupe Eiffage reçoit les faveurs de l'Etat. Le béton possède toutes les qualités requises d'endurance. L'acier rend possible la construction d'un tablier mince et de faible poids. Le 14 décembre, l'aventure démarre avec la pose de la première pierre.

Trois ans pour un chantier de titans

Le béton...

Dès le printemps 2002, les premières piles du viaduc de Millau s'élèvent vers le ciel. Dans le même temps, les points d'ancrage du tablier (les culées) voient le jour sur les causses. Quelques semaines auront suffi pour réaliser le terrassement. Douze mois après le début des travaux, la pile « P2 » franchit la barre des 100 m. Un an plus tard, le 9 décembre 2003, le chantier béton est achevé dans les temps ! Avec, en prime, le record de la plus haute pile du monde accroché à 245 m.

L'acier...

L'assemblage du tablier d'acier débute au cours de l'été 2002. Deux chantiers à ciel ouvert sont installés en retrait des culées. Le 25 mars 2003, un premier tronçon de tablier (171 m) part à l'assaut du vide : cette opération de lancement est un succès. 17 autres suivront, au rythme moyen d'un lancement toutes les quatre semaines. Le 28 mai 2004, à 14h12 précises, la jonction – ou clavage – des parties nord et sud du tablier est réalisée à 270 m au-dessus du Tarn. Mission réussie !

Puis tout s'enchaîne...

Le 29 mai 2004, soit 24 heures après le clavage, l'installation des pylônes débute, suivie de la pose des 154 haubans destinés à soutenir le tablier. En trois mois, tout est terminé. Fin septembre 2004, l'enrobé est appliqué sur le tablier. Aménagement de la chaussée (peinture, dispositifs de sécurité...), installation des systèmes de sécurité, éclairage, finition de la barrière de péage : tout est prêt le 16 décembre 2004 pour l'exploitation commerciale du viaduc.

Chiffres clés

Le viaduc, un ouvrage de légende

Le viaduc du Millau représente l'aboutissement d'une formidable histoire. De sa conception à sa réalisation, plusieurs centaines d'hommes ont uni leur énergie et leur ingéniosité pour participer à cette œuvre unique. Au plus fort des travaux, près de 600 compagnons travaillaient sur le chantier. Ils ont maîtrisé les technologies les plus avancées (laser, GPS...) pour piloter au millimètre près la construction de ce géant d'acier et de béton. Pour cela, il n'aura fallu que trois ans, de décembre 2001 à décembre 2004.

La performance en chiffres

Longueur : 2 460 m

Largeur : 32 m

Hauteur maximale : 343 m, soit 19 m de plus que la Tour Eiffel

Pente : 3,025 %, en montée nord-sud dans le sens Clermont-Ferrand – Béziers

Rayon de courbure : 20 km

Hauteur de la plus haute pile (P2) : 245 m

Hauteur des pylônes : 87 m

Nombre de piles : 7

Longueur travées : 2 travées de rive de 204 m de portée et 6 travées courantes de 342 m

Nombre de haubans : 154 (11 paires par pylône disposées en une seule nappe monoaxiale)

Tension des haubans : de 900 t à 1200 t pour les plus longs

Poids du tablier d'acier : 36 000 t, soit 5 fois la Tour Eiffel

Volume de béton : 85 000 m³, soit 206 000 t

Coût de la construction : 400 M€

Durée de la concession : 78 ans – 3 ans de construction et 75 ans d'exploitation

Garantie de l'ouvrage : 120 ans