

# viaduc

JOURNAL ÉDITÉ PAR LA COMPAGNIE EIFFAGE DU VIADUC DE MILLAU

## Le compte à rebours a commencé

En 2005, le viaduc de Millau constituera le dernier maillon de La Méridienne, autoroute reliant Clermont-Ferrand à Béziers, et sera la voie la plus directe et la moins coûteuse entre Paris et la Méditerranée. Plus long et beaucoup plus haut que le pont de Normandie, le viaduc franchira les Gorges du Tarn (à l'ouest de Millau) sur 2 460 mètres, avec des pylônes culminant à 343 mètres. Record mondial en hauteur, le viaduc de Millau est un défi

Chantier

# Le viaduc sort de sa chrysalide

Il est en train de naître. A la fin de l'été, nous le verrons s'élever de la vallée. Comme un papillon, il déploiera son élégance hors de terre.

Il pleut. Le Causse est dans la brume. La piste qui serpente vers la culée\* numéro un est détrempée. Les engins patinent. Les hommes sortent des voitures en

maintenant leur casque sur la tête. Le vent souffle fort. Cela ne suffit pas pour gâcher la bonne humeur de Jean-Pierre Martin, le patron du chantier. "Sans enthousiasme, on ne peut pas faire ce métier. Alors quand vous savez que vous êtes en train de bâtir quelque chose d'exceptionnel, ce ne sont pas quelques gouttes de pluie qui vont vous atteindre le moral. D'autant qu'en général, il fait souvent beau dans la région."



Lorem ipsum dolor sit amet,

Lorem ipsum dolor sit amet, technique. Sa particularité : le choix d'un tablier\* métallique, soutenu par des haubans\* qui reposent sur des piles\* en béton. La grande aventure a été lancée officiellement le 14 décembre dernier par Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement. Comment s'organise le chantier, qui sont ces bâtisseurs ? Visite guidée.

Chacun a conscience de participer à la construction d'un ouvrage qui restera comme un témoignage de l'Histoire. On entend dire parfois que "le viaduc de Millau, c'est le pont du Gard du 21<sup>e</sup> siècle". Sur le chantier, les hommes n'osent pas aller jusque là tant ils savent qu'il faut rester modeste et respectueux quand on est face à la nature qui vous accueille. Le sous-sol peut se révolter. "Non pas parce que

nous sommes tout près du pays des volcans, mais parce que les fondations peuvent toujours vous réserver des surprises", explique un ingénieur. On a beau faire partie de l'un des premiers groupes d'entreprises de construction, réunir des experts et posséder des outils informatiques performants, il reste toujours des données inconnues. Pour le viaduc comme pour tous les ouvrages. Ici, en creusant les

fondations de la culée, c'est-à-dire l'endroit d'où le tablier du viaduc partira, les terrassiers ont rencontré des cavités non prévues. Il a fallu les combler par des charges de béton. Un sol qui n'est pas parfaitement stable risquerait de retarder l'avancement du chantier. Cela fait partie des aléas que l'on doit dominer. La construction d'un ouvrage, c'est aussi une lutte permanente contre le temps. .../...

Ailleur



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur

Vingt mois, pas un de plus : c'est le temps imparti à l'usine Eiffel de Lauterbourg, en Alsace, pour fabriquer les éléments du tablier et des pylônes du

viaduc, qui seront livrés à Millau et assemblés sur place. Pour relever ce défi, ses responsables ont investi dans des équipements de très haute technologie.

## Pendant ce temps en Alsace

Nom : machine d'oxycoupage à plasma. Signe particulier : technologie industrielle de pointe. Mission : permettre à l'usine de Lauterbourg de produire, pour début 2004, les 2 000 plaques métalliques de base - d'un poids total de 6 000 tonnes ! - qui formeront le tablier du viaduc de Millau. Coût ? "Élevé", reconnaît Marc Buonomo, qui dirige la division ouvrages d'art chez Eiffel, avant de préciser : " Cet investissement était indispensable pour parvenir à livrer dans les délais."

Pas de doute, la machine d'oxycoupage en question est bien un TGV de la découpe.

Explication : "Traditionnellement, on se sert d'un mélange flamme et oxygène pour attaquer l'acier. En chauffant, ce dernier se combine avec l'oxygène et brûle. Inconvénient : la réaction chimique met un certain temps à se produire. En injectant du plasma dans ce mélange, la température monte très rapidement à 28 000 degrés (!) et le chalumeau ainsi constitué, véritable "couteau à métal", peut découper avec une précision extrême jusqu'à 1,80 mètres d'acier à la minute." Impressionnant ! Et le reste des équipements est à l'avant : robot de soudure à

deux têtes, comme seuls en possèdent en France les chantiers navals de Saint-Nazaire, remorque autoélévatrice d'une capacité de 160 tonnes ou encore contrôle de la dimension des plaques par tachéomètre laser automatique. Grâce à ces équipements, une petite centaine de pièces est déjà fabriquée... et l'usine est dans les temps ! "La production est très automatisée. Nous avons également renforcé nos équipes, conclut Marc Buonomo : 35 nouveaux collaborateurs nous ont rejoint pour ce chantier." Un chantier qui au total devrait représenter la bagatelle de 200 000 heures de travail... ■

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

## Le viaduc sort de sa chrysalide

### Pour plusieurs années

Le planning est l'affaire de Dorothée. Elle n'a pas trente ans. C'est son premier emploi d'ingénieur et vit à Millau. "Quand je fais mes courses, les gens me demandent des nouvelles du chantier, raconte-t-elle. Ils veulent savoir comment ça se passe là-haut."



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

Nous aussi, nous voulons savoir. Avec Daniel, le photographe, nous la suivons une partie de la journée. Dans son bureau, un grand panneau déroule toutes les phases des travaux. Une ligne verticale tirée à l'aplomb avance de jour en jour. Tout ce qu'elle laisse derrière elle doit être achevé. Dorothée regarde le tableau comme le jugement dernier. A tout instant, elle doit avoir dans la tête la photographie la plus précise possible de l'avancement de l'ouvrage. Soudain, elle regarde sa montre, attrape son casque, saute dans sa voiture. Quelques instants plus tard, vous la retrouvez au bord d'une fouille discutant avec les hommes devant une coulée de béton qui se moule dans un terrassement encore frais.

"J'aime la vie de chantier, avoue-t-elle. C'est une chance pour moi d'être ici : participer à un tel ouvrage, c'est super !"

Alain, lui, a 50 ans. Il est électricien et "fier de bosser là-haut", précise-t-il. Né à



Millau, c'est un enfant du pays. Il a longtemps travaillé chez des artisans de la région, puis a fait un peu d'intérim. Passer ses dernières années de carrière à construire le viaduc, c'est formidable. "En bas, on me dit souvent que j'ai de la chance." Son travail consiste en ce moment à installer les transformateurs qui alimentent les bungalows. C'est important. Il faut de bonnes installations car les équipes sont là pour plusieurs années. Elles vont vivre toutes les saisons, des plus rigoureuses aux plus chaudes. La direction a voulu que chacun puisse vivre dans de bonnes conditions. Partout, sur le chantier, le matériel est neuf et équipé des dernières technologies. Pour les fournisseurs et les sous-traitants, Millau est une vitrine. Chacun propose ce qu'il y a de mieux, conscient que ce n'est pas un ouvrage comme les autres. Le viaduc est célèbre même avant sa naissance. On le prendra en photo pour le citer en exemple dans les revues du

monde entier. Il fera référence. Les professionnels l'ont compris.

"Tu verras, cet été, certains dimanches, il y aura des dizaines de deltaplanes dans le ciel. C'est magnifique." Alain raconte à Mohamed, qui vient d'Ile-de-France, que les sportifs adorent la région. "Moi, ce que j'aime ici, c'est l'air pur. Il n'y a pas de pollution et à chaque fois que je relève la tête quand je m'arrête de travailler, je vois un beau paysage", répond le Francilien, sensible à une qualité de vie qu'il a découverte en arrivant. Ils sont nombreux à s'être installés aux alentours. Certains sont venus en famille comme Messaoud, le chef d'équipe des grutiers. "Oui, j'habite à Millau. Ma voisine a 85 ans. Elle vient prendre le thé à la maison. Ma femme lui fait des gâteaux. Je lui raconte la vie du chantier. J'aimerais bien l'emmener voir le viaduc quand ça va commencer à monter."

### Jamais un ouvrage n'a été suspendu aussi haut

Quatre mètres tous les trois jours. C'est la cadence prévue par le planning de Dorothée pour élever les sept piles\* qui vont enjamber la vallée. La plus haute atteindra 240 mètres. Un record. Les grues commencent à être montées. Des techniciens s'affairent autour des cabines. Celles-ci offrent tout le confort d'un petit logis : salle de repos, coin de repas, toilettes, poste de pilotage. On y accède par un ascenseur. La vie du grutier se passe en altitude. Pas question de descendre de sa tour pour satisfaire ses envies ! Les hommes se relaient aux commandes. Au-dessous, la vie du chantier ne s'arrête pas. Planning oblige ! ■

\* Voir glossaire

### Coulisses

## Apprendre à dominer son vertige

Concert de scies circulaires et de perceuses. Le bois est travaillé, assemblé, échafaudé. L'atelier fonctionne en plein air. Nous sommes avec les équipes qui préparent les nacelles chargées d'accueillir les compagnons pendant la construction. Elles sont formées d'un plancher robuste entouré de parois de bois qui s'élèvent à hauteur d'homme. Dessinées pour entourer la pile comme une sorte d'anneau qui va monter le long de l'ouvrage au fur et à mesure de sa progression, elles paraissent aussi sûres qu'une terrasse.

Tout change lorsqu'on se met à penser que, dans quelques mois, il va falloir travailler à des dizaines et des dizaines de mètres de hauteur, voire des centaines pour certains. Comment rester serein malgré la hauteur, ne pas garder au fond de soi une petite peur latente qui provoque un pincement au ventre quand vous dominez une nature aussi grandiose ? Il faut s'habituer. Ce n'est pas toujours simple de se retrouver en confiance, avec l'unique préoccupation de bien faire son travail quand on est sur un balcon accroché à 230 mètres au-dessus du vide. Même pour des équipes aguerries à travailler sur les cimes des ouvrages de grandes hau-

teurs, il faut s'entraîner, prendre possession des lieux.

Voilà pourquoi, à proximité de l'atelier, Eiffage est en train de bâtir une pile-école. C'est en modèle réduit - quelques mètres - la réplique de ce que seront les pieds du viaduc. Les compagnons vont s'entraîner à travailler dans les conditions qu'ils rencontreront dans quelques mois. Leurs gestes vont prendre leurs marques dans l'espace de la nacelle. Ils vont apprendre à s'organiser en altitude comme dans un milieu naturel. Cet apprivoisement de l'anxiété que nous ressentons tous va se faire en douceur car chaque équipe va démarrer du niveau zéro et, de jour en jour, monter son ouvrage jusqu'à son terme. Millau vue du ciel sera la récompense. ■



### Projet

## Le viaduc en chiffres

**2 460 mètres**

C'est la longueur totale de l'ouvrage.

**240 mètres**

Hauteur de la plus haute pile sous le tablier.

**343 mètres**

Plus haut que la Tour Eiffel, c'est le point culminant en haut des pylônes.

**242 000 tonnes**

Dont 36 000 tonnes d'acier et 206 000 tonnes de béton.

**320 millions d'euros**

Investissement que le concessionnaire (Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau) devra rentabiliser.

**3 ans et demi**

Durée de la construction.

**75 ans**

Durée de la concession.

**120 ans**

C'est la période de garantie de parfait état du viaduc. ■

### Organisation

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

## Témoignage

# Nous sommes fiers d'avoir "osé le viaduc"

Oser le viaduc, l'expression vient naturellement dans les propos de Georges Gillet. Aujourd'hui, en regardant la photo géante de la région qui couvre tout un mur de son bureau, le responsable régional de l'autorité publique qui contrôle la construction et la concession de l'ouvrage en est de plus en plus convaincu : il fallait oser.

"Cet ouvrage, ce n'est pas qu'un simple trait d'union entre deux aspérités de la nature. C'est l'expression d'une valeur de la région : le courage d'aller jusqu'au bout. Des projets, tout le monde s'en souvient, il y en a eu beaucoup. C'est normal, il fallait explorer toutes les possibilités : tunnel, route qui traverse la vallée, pont à mi-hauteur de la déclivité... Pour relier le Causse Rouge à celui du Larzac, les architectes ont tout imaginé. Les ingénieurs ont tout calculé. Nous avons tout expérimenté : des vertiges financiers aux croquis les plus audacieux."

"Nous n'avons pas fait cela pour l'Histoire, tient à préciser Georges Gillet, de même que les anciens n'avaient certainement pas conscience de construire des aqueducs pour qu'ils aient ensuite la notoriété du pont du Gard. Notre souci a toujours été de rester très près des réalités et des besoins de la région. C'est notre rôle."



Avec son équipe, Georges Gillet veille maintenant à ce que le cahier des charges imposé à la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau soit scrupuleusement respecté. Pour mémoire, ce document représentait une somme de dossiers avoisinant les 400 kilos au moment de l'appel d'offre.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

## Au cœur de Millau

## Rue de la Mégisserie

Rue de la Mégisserie, un matin, vous pourriez bien croiser Marc Legrand se promenant à pied, en train de profiter des premiers rayons du soleil. "J'habite à cinq minutes de mon bureau. J'en profite pour marcher un peu sur les bords du Tarn et pour respirer avant de commencer ma journée", raconte-t-il avec un sourire dans la voix qui laisse entendre qu'il en éprouve beaucoup de plaisir. Marc dirige la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau, concessionnaire de l'ouvrage, qui s'est installée au dernier étage de la Très Grande Mégisserie. "Nous sommes dans l'appartement où logeait le directeur. Par la fenêtre, on voit bien la vallée et dans trois ans, vous pourrez admirer le



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

Ce sont BTP12 et Guirande, filiales aveyronnaises d'Eiffage, qui ont effectué les travaux de rénovation de la Très Grande Mégisserie. Le travail des peaux a laissé un bâtiment unique où se sont succédé des générations de Millavois. En parcourant les locaux, restaurés dans le rythme de la vie d'aujourd'hui, force est de constater que les concepteurs et la ville ont su préserver l'atmosphère des grands ateliers d'autrefois. Les volumes imposants qui abritaient les ouvriers n'ont pas été brisés. Ils continuent à travers le temps à entretenir l'énergie économique de Millau : une pépinière d'entreprises occupe le rez-de-chaussée. Les peausiers (tanneurs ?) ont transmis leur héritage de courage.



Aadipiscing elit, sed diam nonummy nibh

profil du viaduc." Trait d'union entre le chantier et la ville, la Compagnie du Viaduc s'enracine peu à peu dans la vie Millavoise.

## 9 chantiers à taille humaine

A chacun sa pile ! C'est un peu comme cela que l'on pourrait résumer l'organisation du chantier du viaduc. Il suffit d'y ajouter les deux points d'ancrage du tablier dans les Causses - les culées - pour comprendre que les équipes travaillent sur neuf points. Neuf chantiers à taille humaine qui vont progresser simultanément pour dresser les aiguilles de béton qui formeront la structure de l'ouvrage.

"Ce principe nous permet de gagner du temps en transport, explique Jean-Pierre Martin. Se déplacer d'une pile à l'autre, compte tenu de l'éloignement des travaux, serait improductif." Autre atout : l'émulation. Imaginez-vous responsable de P2 ou de P6 qui actuellement montrent le bout de leurs fondations à quelques mètres du sol. Vous le considérez comme votre chantier et celui de vos compagnons. Il n'est pas démesuré, anonyme, sans personnalité. C'est votre ouvrage que

vous voyez grandir tous les jours. Celui que vous serez fier de pointer du doigt quand, dans quelques étés, installé à la terrasse d'un café Millavois, vous montrerez au loin l'élégance du viaduc qui se détache dans le ciel des vacances.

Troisième raison, moins lyrique mais très professionnelle : chaque équipe connaît et maîtrise totalement son chantier. Chacun sait ce qui s'y passe. Chacun s'en sent responsable.

## Repères

## Carte de visite

Qui fait quoi dans la construction du viaduc de Millau ?

### Concédant :

l'Etat, représenté par l'AIOA (Arrondissement Interdépartemental des Ouvrages d'Art)

### Constructeur-concessionnaire :

Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau

### Architecte :

Lord Norman Foster

### Constructeurs

#### Eiffage construction

• Eiffage Construction intervient sur toute la chaîne de la construction : travaux, promotion, maintenance immobilière...

• Sa filiale Eiffage TP est spécialisée dans les grands travaux de génie civil et de terrassements

• 160 filiales régionales

• Grandes réalisations : médiathèque et métro de Toulouse, lycées Maryse Bastié (Limoges) et du Pic Saint-Loup (Montpellier), gare souterraine de Monaco, viaduc de Tulle, rénovation du Louvre (Paris), TGV Méditerranée et TGV belge, métro de Copenhague, contournement de Cahors (A 20)...

• Viaduc de Millau : construction des piles et des culées en béton

#### Eiffel

• Leader français de la construction métallique

• Eiffel exécute des ouvrages à

haute technicité dans les domaines du bâtiment, des verrières, des ponts et ouvrages d'art, de la chaudronnerie, de la mécanique et de l'industrie pétrolière (plates-formes offshore)

• Grandes réalisations : viaduc TGV de la Garde-Adhémar, pont de l'Europe (Orléans), passerelle Solférino (Paris), charpente du Parlement européen (Strasbourg), Pyramide du Louvre, gare TGV de Lyon-Satolas, gare TGV d'Aix-en-Provence...

• Viaduc de Millau : tablier et pylônes en acier : préfabrication des éléments dans les usines de Lauterbourg et de Fos-sur-Mer, assemblage sur place.

Pour en savoir plus

## Visites de chantier à l'horizon

"Nous allons construire une structure d'accueil sur l'aire des Cazalous, confirme Frédérique Allary, jeune aveyronnaise responsable de l'accueil visiteurs pour la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau. J'aimerais faire partager aux visiteurs la vie d'un chantier exceptionnel comme celui-là" Pour Frédérique, il est important que les habitants de sa région et les estivants puissent voir de près le travail que font les équipes pour élever à 340 mètres de hauteur 36 000 tonnes d'acier sur des aiguilles de béton. "Nous pensons organiser un transport en car au départ de Millau. Les visiteurs pourront découvrir le projet et ses différentes phases dans un

pavillon d'accueil. Nous organiserons aussi des visites de chantier, notamment pour les Millavois, en partenariat avec la Mairie et l'Office du tourisme." Frédérique espère également accueillir les enfants des écoles, les lycéens et les étudiants. Déjà, de nombreuses demandes ont été formulées par des professionnels du monde entier. Dernière en date : celle de Japonais !

Frédérique Allary :  
Office du Tourisme :  
05 65 60 02 42

### Pavillon d'accueil

Bientôt, un pavillon provisoire verra le jour, en attendant que soit construit le pavillon d'information qui accueillera les visiteurs pendant toute la durée du chantier. Nous aurons l'occasion d'en parler.

### Internet

Pour en savoir plus, consultez également les sites

[www.viaducdemillau.com](http://www.viaducdemillau.com)  
[www.a75.com/viaduc.html](http://www.a75.com/viaduc.html)  
[www.eiffageconstruction.com/news/index-m.html](http://www.eiffageconstruction.com/news/index-m.html)  
[www.eiffel.fr](http://www.eiffel.fr)



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

Timing

## Un planning serré

**Les délais sont courts. La livraison est prévue pour janvier 2005. Fin 2004, le génie civil doit être terminé. Tous les professionnels vous le diront. Trois ans et demi pour effectuer de tels travaux : un sacré challenge. Alors comment s'organiser pour réussir un sans faute ?**

La composition de l'équipe est primordiale. Environ 400 personnes travaillent actuellement sur le site. La moitié vient de la région. "A la fin de l'été, nous pensons être 500", explique Alain Picard qui a la responsabilité des ressources humaines pour Eiffage construction. Alain Picard vient de Pau, où il était en charge d'une autre opération. Il fait partie des professionnels reconnus pour leur expérience des grands chantiers que le groupe Eiffage a réunis à Millau. "Il fallait constituer une équipe de choc capable de maintenir un rythme tous les jours", explique Jean-Pierre Martin qui dirige l'ensemble du chantier. Il a travaillé plus d'un an sur la conception et l'organisation pour que le projet se déroule dans les meilleures conditions. "Un chantier qui démarre mal, c'est difficile à rattraper, dit-il. Pour l'instant, tout va bien et je tiens à ce que ça continue jus-

qu'au bout." Jean-Pierre est entouré d'hommes dont la carrière a prouvé qu'ils avaient le caractère trempé et les compétences nécessaires. C'est lui qui les a choisis. C'est sur eux qu'il compte pour donner l'impulsion nécessaire.

L'ouvrage en lui-même est source de motivation pour tous. Encore faut-il coordonner les énergies. Chacun a son histoire, son métier, ses exigences opérationnelles. Des dizaines d'entreprises doivent synchroniser leurs interventions. Le mélange des cultures des équipes doit être un enrichissement pour chacun. "Nous avons fait en sorte d'entretenir une convivialité permanente." Pas très loin du bureau du patron, à l'extérieur, on peut apercevoir un grand trou avec la broche à méchoui. Dans quelques jours, on va couler la dalle de P2 dans les temps. Alors, forcément, on va fêter ça !



Conception

## Lord Foster : la noblesse de l'architecture

Architecte de renommée internationale, Norman Foster a signé des ouvrages aussi prestigieux que le nouveau Parlement allemand à Berlin, le pont du Millenium à Londres, l'aéroport de Hong Kong, un centre de recherche scientifique dans la Silicon valley, en Californie. Plus près de nous, Nîmes lui doit son Carré d'Art et Fréjus son Lycée Albert Camus.

Pour Millau, Norman Foster a déposé son projet en 1996 associé au groupement Sogelerg. L'alliance de la légèreté et de la puissance qu'il affectionne s'exprime parfaitement dans le viaduc. C'est un

ouvrage profondément humain malgré sa taille exceptionnelle.

En 1999, Lord Foster a reçu le célèbre "Pritzker Architecture Prize", qui récompense les meilleurs créateurs du monde.



Glossaire

### Culée

Point d'ancrage d'extrémité du viaduc.

### Hauban

Câble métallique, incliné et rectiligne participant à la stabilité du viaduc.

### Palée provisoire

Etalement de très grande hauteur installé entre chaque pile pour faciliter le lancement du tablier.

### Pile

Appui intermédiaire du tablier du viaduc. Le viaduc de Millau comportera 7 piles.

### Pylône

Mât métallique de 90 mètres de haut supportant les haubans.

### Tablier

Structure porteuse horizontale du viaduc, appuyée sur les culées et les piles, sur laquelle circulent les véhicules.

Echos

## Vu dans la presse

"Premier grand chantier du siècle" (Le Midi Libre), "Méga viaduc contre maxi embouteillage" (France Soir), "Course de vitesse sur le viaduc de Millau" (Les Echos), "Viaduc de Millau : livraison prévue début 2004" (Le Figaro), "Le viaduc de Millau à grandes enjambées" (Centre Presse), "Viaduc de Millau, c'est parti !" (Le Moniteur)... Depuis plusieurs mois, et particulièrement depuis le 14 décembre dernier, date du lancement officiel par Jean-Claude Gayssot, le viaduc est largement présent dans la presse (nationale, locale, quotidienne, hebdomadaire, professionnelle et même européenne), à la radio et à la télévision (TF1, France 2, France 3, LCI, M6). Tous se font régulièrement l'écho de ce chantier hors normes.

Paroles de Millavois

## Qu'en pensent les principaux intéressés

**Christophe Dubuis**, Capitaine de la Gendarmerie de Millau  
"La construction du Viaduc signifie pour nous un faible surcroît d'activité pour le moment. Nous sommes très vigilants en ce qui concerne la sécurité routière et les augmentations de trafic liées à la circulation des camions du chantier. Nous sommes aussi prêts à intervenir si nécessaire sur le site. La gendarmerie doit être prochainement dotée de véhicules tout terrain de type Land Rover pour intervenir en tout point



du chantier en cas de nécessité. A ce jour pourtant, aucun incident n'est à signaler et notre rôle se limite principalement à un suivi de l'actualité millavoise liée au chantier."

**Michael Pradayrol**, Manager général du Club Alpin Français



"Nous sommes une association proche de la nature, nous avons donc été dans un premier temps contre le projet du viaduc. Mais après maintes discussions, nous nous sommes rendus compte que le viaduc est au contraire une vitrine. Sa notoriété doit rejaillir sur Millau et ses environs. C'est une accroche qui doit permettre aux visiteurs de découvrir toutes les richesses et les beautés de la région."

**Marie-Jo et Joël Marcilhac**, restaurateurs, propriétaires de "La table d'Albanie"  
"Le viaduc, en éliminant les bouchons, va rendre à la ville son attrait initial. Sa situation géographique idéale (aux portes des Gorges du Tarn, à proximité des caves de Roquefort et de l'abbaye de Sylvanès) et la qualité de vie retrouvée vont attirer les visiteurs tout au long de l'année. C'est certainement un atout économique important pour la ville et ses environs."



Journal édité par la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau  
XXXXXrue de xcfbffe  
75000 paris  
**Directeur de la publication :** XXXXXXX  
**Rédacteurs en chef :** Sandra Weigand (Eiffel), Pierre Marodon (Eiffage Construction) **Crédit photos :** M.Jamme (Camara), Eiffel, Eiffage Construction  
**Illustrations :** Le Moniteur  
**Impression :** XXXXXXX  
**Conception-réalisation :** Agence François Blanc, Asnières  
Annick Gillonnier  
Thierry Massiet  
**Dépôt légal :** 2e trimestre 2002