

viaduc

ÉDITÉ PAR LA COMPAGNIE EIFFAGE DU VIADUC DE MILLAU

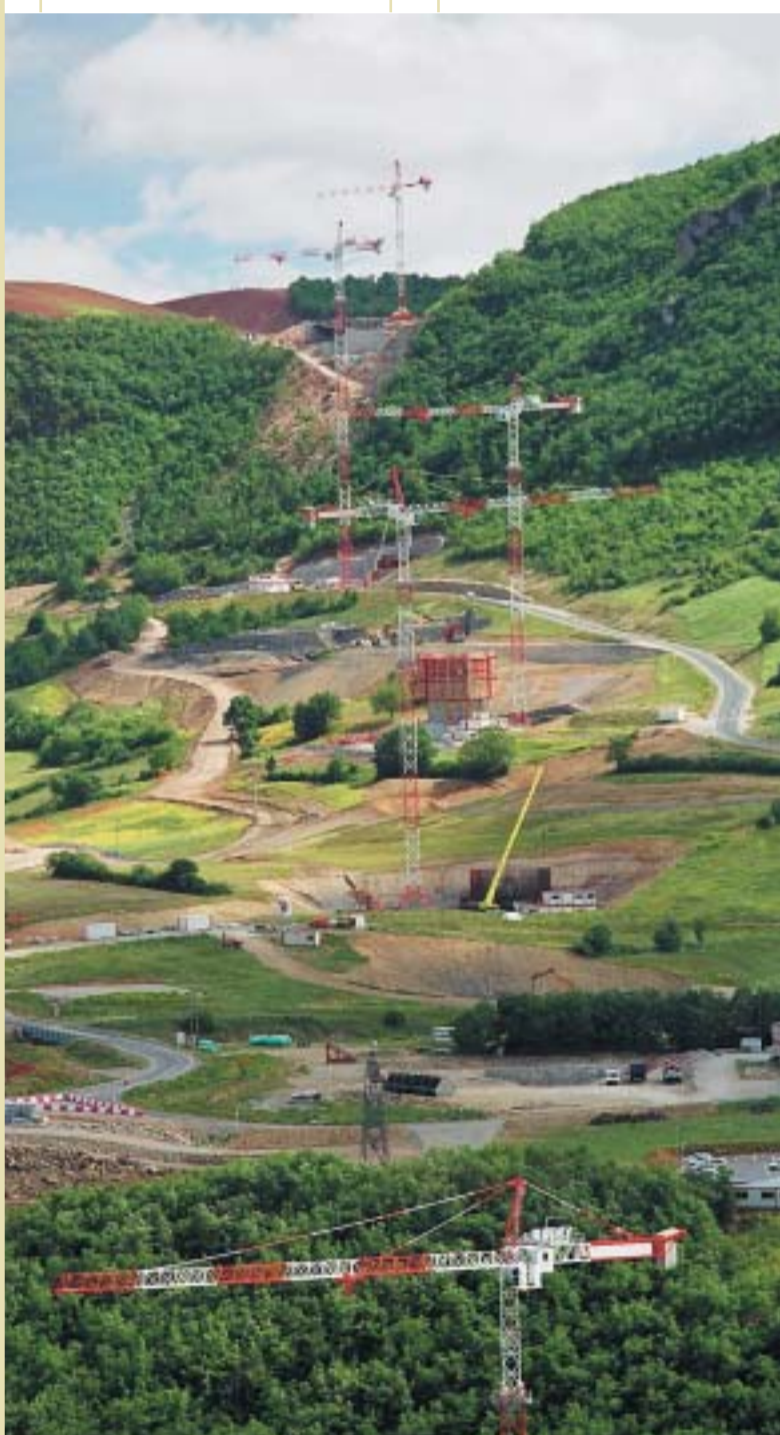
Jacques Godfrain :
"Le viaduc nous donne un esprit conquérant"

Le député maire de Millau pense que le viaduc va apporter un souffle nouveau dans l'esprit millavois : un esprit de conquête. "C'est vrai que nous allons être dans le livre des records ?" lui a demandé un habitant récemment. A travers cette question, Jacques Godfrain a noté un sentiment de fierté, la certitude que quelque chose de grand était en train de se dérouler. "Les Millavois vont acquérir une nouvelle notoriété dans le monde entier grâce à cet ouvrage exceptionnel, dit-il. Partout où ils iront, on leur parlera du viaduc. Ils vont retrouver la fierté d'avoir quelque chose d'unique et cela va les pousser à se dépasser."

C'est vrai, la ville a eu des heures de gloire. Capitale mondiale du gant, Millau a été connue pour le savoir-faire de ses artisans. Aujourd'hui, le port de gants est moins à la mode, mais il reste cependant un art de la peausserie que viennent rechercher les plus grandes maisons de couture.

Le viaduc est un ouvrage d'art et le maire souhaite capitaliser sur les métiers d'art. "Millau, ville des métiers d'art", voilà comment Jacques Godfrain souhaite que l'on parle de Millau. Il compte mettre en valeur l'exceptionnel talent des métiers et attirer des manifestations autour de ce thème. Le viaduc pourrait en être le symbole : la représentation moderne de ce que l'on peut trouver d'unique dans un ouvrage. Les voyageurs s'arrêteront. Ils descendront dans la vallée pour admirer ce que les hommes ont construit. "C'est un peu comme la tour Eiffel, beaucoup de gens la

Six grues comme six repères



Le viaduc se dessine dans le ciel de Millau. Six grues marquent déjà les emplacements des piles. Ce ne sont pas encore les structures de l'ouvrage, mais des repères qui s'élèvent comme les coups de crayon de l'architecte.

"Nous sommes dans les temps", avoue prudemment, mais plutôt satisfait, Jean-Pierre Martin qui dirige le chantier. La pile P4, pour laquelle les puits sont désormais définis et les notes de calculs établies, sera la dernière à démarrer. Les équipes Eiffage TP viennent d'achever le ferrailage de la semelle de la pile P3 et ont commencé à la bétonner. Les fondations de la pile P5 sont terminées. La pile P6 est déjà haute de 4 levées, c'est-à-dire de 16 mètres environ. La pile P7 a commencé à monter. Pour résumer, 6 fûts de piles ont déjà démarré et 23 000 m³ de béton ont déjà été coulés. Entre le Causse rouge et le Causse du Larzac, six grues à l'aplomb de chaque pile encore naissante esquissent déjà le futur profil du viaduc.

Devant l'ampleur de la tâche et le planning serré, l'organisation du chantier doit être parfaitement réglée. Entre les terrassiers, géomètres, électriciens, monteurs, coffreurs, maçons, ferrailleurs, grutiers, ingénieurs d'études, experts, etc., 800 personnes sont déjà intervenues sur le site. La mission de certaines d'entre elles est accomplie. 300 personnes sont actuellement à l'œuvre. Les équipes du matin, qui œuvrent de 7 heures à 14 heures, sont immédiatement relevées par celles de l'après-midi jusqu'à 21 heures. Et tout va très vite. Les 2 000 m³ de béton nécessaire à la réalisation des semelles des piles sont bétonnés en moins de 30 heures. Le chantier du viaduc est une mécanique précise conçue pour travailler dans les meilleures conditions possibles.

Centraliser la production

L'outil de fabrication des cages d'armatures que les ouvriers sont en train de rendre opérationnel est, à ce titre, exemplaire. Elles seront bientôt produites en série, comme dans une véritable petite usine. Plutôt que d'avoir à assembler l'armature en pied de chaque pile, il a été décidé de centraliser la

Suite page 2

Profession : coffreur

François Rodriguez, chef d'équipe des coffreurs, vient de la Creuse. C'est la première fois qu'il participe à l'édification d'un tel ouvrage d'art. Au sommet de la pile P6, il encadre plusieurs coffreurs : "C'est un chantier unique, j'ai hâte d'être en haut et de voir la première poussée de tablier. J'espère rester le plus longtemps possible. Quand les piles seront achevées, la plupart d'entre nous partiront de Millau puisque le tablier du viaduc est en acier. Une seule équipe de coffreurs restera jusqu'à la fin des travaux pour assurer les finitions, encore en béton.

J'espère en faire partie et voir Millau d'en haut", raconte-t-il.

Son coéquipier coffreur, Guy Traini, souligne les exigences de finition pour une construction aussi gigantesque : "Le béton, qui constitue les piles, restera brut de décoffrage. Le coffrage doit être parfait. Si les panneaux de coffrage sont trop huilés, il y a des taches ; s'ils ne le sont pas assez, le béton accroche. Il faut que cela se démoule bien. Cela doit être nickel, comme les casseroles ! Une fois le béton coulé à l'intérieur des panneaux de coffrage, il s'agit de le vibrer au mieux sans laisser de

François Rodriguez et Guy Traini, coffreurs.

nids d'abeille ou de bulles qui pourraient affecter la résistance mécanique de l'ouvrage ou son aspect définitif."

Pour les deux hommes comme pour beaucoup de compagnons, le viaduc de Millau est une véritable

expérience émotionnelle : "Depuis le temps qu'on en parle de ce viaduc, on espérait bien y travailler un jour. Autour de nous, tout est beau. On voit des lapins, des perdrix et des fleurs qu'on n'a pas le droit de cueillir... ! Mais de toute façon, on n'est pas là pour ça !" ■



regardent d'en bas. On descendra dans la vallée pour avoir une vue d'ensemble, regarder comment, à Millau, l'art d'une architecture a pu se marier avec le paysage." ■



production à un seul endroit. "Cela nous permettra de garder le rythme prévu et de limiter l'aire de travail au bas des piles afin de préserver l'envi-

ronnement", explique Jean-Pierre Martin.

Aux abords de la culée C8 (la plus au sud du viaduc), une

autre équipe élabore un nouvel aménagement pour faciliter l'organisation des travaux. "Ici, nous installons le futur hall d'assemblage du tablier, comportant un portique qui se déplacera pour faciliter la manutention des éléments en acier à assembler."

Courant août, la culée C8 devrait être achevée. L'équipe travaillant actuellement sur cette culée basculera alors sur la culée C0, un peu plus petite et un peu différente dans sa structure mais équivalente dans sa fonction de rampe de lancement du tablier. L'ensemble du matériel et la grue de la C8 se remettront presque instantanément à l'ouvrage sur la culée C0. Là encore, tout est affaire d'efficacité et de timing. ■

Armaturier : une poigne de fer

La profession d'armaturier est la plus connue sous le nom de ferrailleur. C'est lui qui fabrique le squelette de l'ouvrage avant qu'il ne soit noyé dans sa chair de béton. Un ouvrage subit des efforts multiples : le vent, son propre poids et bien d'autres sollicitations le font travailler dans différents sens. Le béton est capable de supporter des charges, c'est-à-dire de travailler en compression, mais il n'est pas fait pour résister aux efforts de traction ou aux cisaillements, raisons pour lesquelles des barres d'acier, assemblées entre elles, sont disposées en plus ou moins grande quantité à l'intérieur de l'ouvrage. C'est ce qu'on appelle le béton armé.

Les armatures du viaduc sont façonnées en Italie et à Bourg-en-Bresse avant d'être assemblées sous la forme de cages dont le poids peut aller jusqu'à 8 tonnes. Pour Edgard Thirion, le patron des armaturiers, le métier consiste d'abord à lire les plans d'armature fournis

par les bureaux d'étude. "Il s'agit de transposer les plans dans l'espace et de préparer les barres d'acier destinées à être assemblées avec des bagues de fer. L'erreur n'est pas permise ! Il ne faut pas oublier un seul élément parmi les 4 200 pièces du puzzle d'une semelle, une fois le béton coulé, on ne peut plus rien faire."



Edgard Thirion, patron des armaturiers.

Ce sont de véritables cathédrales de fer que les armaturiers assemblent pour la construction du viaduc. ■

Editorial

Neuf mois déjà

Cela fait neuf mois que l'Etat a confié à la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau la concession du Grand Viaduc... et le bébé se présente bien.

Des milliers d'heures de calcul et de dessin se concrétisent devant nos yeux. Déjà, trois piles s'élancent vers le ciel. La culée sud est presque terminée. 23 000 m³ de béton ont été coulés et le coffrage grimpeur laisse apparaître des parements d'une belle qualité et des lignes d'une exceptionnelle pureté.

Les équipes de maçons sont au complet, ou presque. Le chantier école fonctionne à plein. Nos chefs d'équipe de chantier ont rallié le site en provenance de tous horizons, avec passion et fierté "d'en être". Les voilà au pied du mur.

Certains et certains sont déjà Millavois d'adoption. Tous apprécient la beauté du site et la qualité de l'accueil. Nous tenons nos engagements : pas une tente, pas une caravane sur le Causse. Nous participons à la rénovation du tissu immobilier dans un climat de confiance entretenu par le dynamisme des organismes d'accueil.

Dans quelques semaines, arriveront les premiers caissons métalliques et une usine de montage prendra place sur le Larzac : après les terrassiers, les soudeurs et les peintres avec pour objectif un premier lancement à Noël.

A suivre...

Jean Guénard
Président de la Compagnie
Eiffage du Viaduc de Millau



Savoir-faire

Sauvetage à 200 mètres d'altitude

C'est avec enthousiasme que l'on parle de l'arrivée du viaduc, dans la caserne des sapeurs-pompiers de Millau. Les déplacements d'urgence vont y gagner en rapidité et en fluidité. Pour le Commandant Jean-François Marcel, c'est "moins de monde sur les routes, moins de temps perdu à trouver des chemins alternatifs pour contourner les bouchons, donc plus de sécurité."

Pour l'instant, le chantier n'apporte aucun surcroît de travail. Une concertation de qualité existe depuis le début entre les responsables de la construction du viaduc et les pompiers. Ces derniers ont visité le site de manière à repérer les lieux et seront guidés, en cas de

sinistre, par la sécurité intérieure de l'ouvrage. Le commandant Marcel a fait une recrue à l'intérieur du chantier. Yohan Deffing, jeune apprenti géomètre, s'est porté volontaire, dès son arrivée à Millau, pour servir la caserne. "Nous avons donc quelqu'un de bien placé si quelque chose venait à se produire là-haut, précise-t-il. Comme tous les sapeurs-pompiers volontaires, Yohan a suivi une formation de cinq semaines avec une remise à niveau régulière et obligatoire. Il sait mettre en place un appareil de mesure d'urgence, placer quelqu'un sous oxygène ou faire un massage cardiaque."

Pour l'équipe de pompiers du GRIMP (Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu

périlleux), le chantier du viaduc est l'occasion de s'entraîner à de nouvelles épreuves. Ces pompiers sont capables de décrocher un nid de guêpes dans une cabine de grue à 80 m ou encore de secourir des personnes en difficulté sur un site d'escalade, mais le caractère inédit du viaduc les amène à compléter leur expérience. Ils s'exercent, par exemple, à simuler un malaise à plus de 200 mètres de hauteur. C'est aussi l'occasion de tester de nouveaux matériels. Par exemple, réduire l'échauffement du frein sur la corde de rappel ou prévoir de quoi descendre des hauteurs exceptionnelles bien supérieures à celles qu'exigent les sauvetages des adeptes du deltaplane dans la région. ■

Jean-François Marcel, Commandant des sapeurs-pompiers de Millau.



Transports

600 chevaux pour Millau



Chaque caisson pèse en moyenne 60 tonnes et mesure 17 mètres de long.

Ils arriveront par le sud. Pour éviter aux habitants de Millau les désagréments de passages de convois exceptionnels, les camions en provenance de Fos-sur-Mer, près de Marseille, transportant les caissons montés, contourneront la ville et rejoindront les zones de construction du viaduc, situées au nord et au sud. Ils emprunteront la piste de chantier aménagée à cet effet. "Une procession spectaculaire, relève François Dzimira, responsable des transports chez Eiffage.

Modelée par la topographie des lieux, cette route de chantier monte et serpente. La pente peut atteindre 13 % et certains lacets sont délicats à négocier." Heureusement, les chauffeurs expérimentés disposeront de montures rompues à ce genre de prouesses. Leurs poids lourds 6 X 4 (6 roues dont 4 motrices) développent l'impressionnante puissance de 600 chevaux ! "Il faut ça. Chacun des 173 cais-

sons pèse en moyenne 60 tonnes et mesure 17 mètres de long, 4,20 mètres de large et autant de hauteur."

Une fois leur cargaison chargée à Fos à partir de fin juillet, les camions emprunteront sur trois à quatre jours l'itinéraire tracé pour l'ensemble des transports d'éléments du viaduc, grâce au concours des DDE et de l'AIOA (Arrondissement interdépartemental des ouvrages d'art). "Ces deux organismes connaissent parfaitement le réseau routier national et les chausse-trappes - voies trop étroites, ponts trop bas, etc. - qui guettent des convois imposants comme les nôtres." Le transport des caissons en "pièces détachées" de Lauterbourg à Fos se déroule sans encombre depuis début avril (lire article ci-contre). Celui des éléments du tablier, entre Lauterbourg et Millau, débutera fin août. Décidément, le viaduc est ... en bonne voie. ■

Tolérance zéro à l'usine de Fos-sur-Mer

"Au 28 juin, 15 caissons sont prêts. Nous avons un jour d'avance sur le planning !" Mounir Zamouri, superviseur de la fabrication des caissons centraux (ces énormes parallélépipèdes d'acier pouvant atteindre 90 tonnes, destinés à supporter les haubans du viaduc et qui en constitueront la colonne vertébrale) peut se féliciter du travail accompli.

"Le timing est serré. Nous devons assembler 152 caissons en 18 mois." Un rythme soutenu de deux caissons par semaine. Les "pièces détachées", deux pans latéraux, un fond, un toit de caisson et les ancrages inférieurs de hauban, arrivent à l'usine Eiffel de Fos-sur-Mer en provenance de celles de Lauterbourg et Maizières-les-Metz. Stockées sur une aire grande comme un demi-terrain de football, elles sont ensuite montées sur deux "mannequins" fabriqués spécifiquement pour l'occasion. "Sur le premier, on assemble les éléments, sur le second on soude l'ensemble. Un travail d'orfèvre." Exemple, le marbre du mannequin, sur lequel va reposer le fond du caisson, est rigoureusement plat.



Travail d'orfèvre pour l'assemblage des caissons.

Tolérance 1 millimètre, sur une surface de 24 X 5 mètres. Autant dire tolérance zéro, tant l'écart admis est infime. "Et le reste des mesures de contrôle est à l'avenir." Une fois montés, les caissons sont disposés en épi de blé sur l'aire de départ. "A fin juillet, comme prévu, 26 seront prêts à être embarqués." Et les camions 6 X 4 (voir article "600 chevaux pour Millau") pourront commencer leur moisson... ■

Enfin, un règlement pour protéger la nature a été mis en place. Le chantier étant dans un espace protégé, la faune et la flore ne doivent pas subir de préjudice irréversible. Il n'est pas question de s'allonger dans les prés pour organiser un pique-nique impromptu, ni même de cueillir des fleurs, certaines espèces de végétaux étant rares.

La construction du viaduc passe aussi par la protection de la nature. ■

Un chantier respectueux de la nature

Eau, air, bruit, tout est contrôlé régulièrement sur le chantier du viaduc et aux alentours. Une équipe spécialement dédiée à la protection de l'environnement a mis en place un plan rigoureux pour que la nature soit respectée en toutes circonstances. A cela s'ajoutent plusieurs contrôles extérieurs, dont celui de SETEC, société de maîtrise d'œuvre indépendante.

On pourrait croire que Sandrine aimerait voir pousser le viaduc hors de terre comme une fleur sur le Causse. Or, quoiqu'on en dise, remuer des centaines de milliers de tonnes de terre, couler des milliers de mètres cubes de béton, disposer des cathédrales de ferraille, ce n'est pas naturel. "Mais le chantier, ce n'est pas que cela !", rétorque Sandrine fermement.

Sous la responsabilité d'Alain Poilliot, Sandrine Gaumet et son équipe ont en charge la protection de l'environnement de toute la zone de la construction. Rien ne doit leur échapper. Vous croirez peut-être Sandrine en compagnie de son assistante dans les villages alentour en train de mesurer, d'écouter, de regarder,

de prendre des notes. Que fait-elle ? Elle s'intéresse à l'eau, à l'air et au bruit.

Toutes les sources qui se trouvent à proximité du chantier ont été répertoriées. Servent-elles aux animaux pour se désaltérer, aux hommes pour arroser leur jardin ou à certains habitants pour se constituer une réserve d'eau fraîche ? Pas question qu'à cause d'une fuite d'huile, l'une de ces sources soit polluée. Des précautions sont alors prises en amont. Aucun liquide de surface émanant d'une zone de travaux ne doit pouvoir pénétrer dans les nappes phréatiques, même l'eau du ciel. La pluie qui tombe, le bidon qui fuit, le moindre débordement accidentel... rien ne doit passer. Le sol de toutes les plates-formes de travaux est étanche. Les eaux superficielles sont séparées du sous-sol. Toutes les eaux usées sont récupérées dans une fosse étanche ; des camions vidangeurs les prennent en charge et les acheminent jusqu'à la station d'épuration, où elles sont rigoureusement traitées avant de retourner à leur milieu naturel.



Jean-Pierre Martin, directeur du chantier, Sandrine Gaumet et Alain Poilliot, responsables de la protection de l'environnement sur le chantier.

Produits à risque protégés

Admettons que malgré toutes ces précautions, un fût d'huile de décoffrage roule hors d'une zone non étanche et se répande accidentellement. "Une procédure d'alerte est alors mise en place, explique Sandrine. De l'argile absorbante est immédiatement répandue et on décape toute la terre de l'endroit sinistré. Elle est entreposée dans des bennes étanches et des contrôles de pollution sont effectués. Ensuite, tout est traité."

Les hommes sont formés. Ils savent où sont disposés sur chaque zone de travaux des barils de poudre blanche absorbante qui mousse au contact des liquides et emprisonne instantanément la pollution. Il suffit ensuite d'écraquer l'écume indésirable avec des pelles à neige. Simple et rapide. D'autres précautions sont prises : les citernes sont à double paroi et les produits à risque sont protégés, par exemple de la pluie.

L'air fait, lui aussi, l'objet d'une surveillance particulière. Régulièrement, des plaquettes captant les particules en suspension sont installées à proximité du chantier. Ces prélèvements sont envoyés en laboratoire et analysés. Les pistes d'accès sont arrosées et balayées pour que la poussière ne vole pas au passage des camions. Les centrales à béton sont entièrement recouvertes pour éviter les envois de poussière.

Un chantier génère aussi naturellement un surcroît de bruit qu'il

faut maîtriser. Ici, nous sommes en pleine campagne, mais les villages les plus proches pourraient être gênés pendant les travaux de coffrage et de coulage. L'équipe de l'environnement a la charge de mesurer le fond sonore naturel de la vallée et de le comparer à celui de l'activité du chantier. "C'est pour cela que vous m'apercevrez, raconte Sandrine, dans les champs, près des maisons en train d'enregistrer les bruits et noter tout ce que j'entends. Le laboratoire qui fera les analyses doit pouvoir discerner chaque pic sonore, déterminer s'il est dû à l'abolement d'un chien ou à un véhicule de chantier."

Défense de cueillir les fleurs

Autre point important : tous les déchets sont triés, traités et éliminés. Un guide pratique du tri a été distribué à tous ceux qui interviennent sur le chantier du viaduc. Il est interdit de brûler des déchets verts : ils doivent aller dans un centre de compostage habilité à les recevoir. Les morceaux de ferraille doivent être entreposés dans des bennes pour être recyclés chez des ferrailleurs. La terre végétale des terrassements a été entreposée et sera remise sur les emprises à la fin du chantier, par exemple sur les plates-formes utilisées pour les bureaux ou les espaces des ateliers. Les surplus de béton sont mis en "galettes" et envoyés dans une carrière en tant que déchets inertes. Ceux du chantier sont tous suivis : leur nature, leur volume et leur destination sont consignés sur des bordereaux. Rien ne se perd. Y compris les déchets spéciaux venant de l'infirmerie.

Point de vue

Paroles de Millavois

Michel Lavabre,
médecin

Médecin à Millau, Michel Lavabre travaille également sur le chantier du viaduc. "Je sers de trait d'union entre le personnel du chantier et les services médicaux de Millau."



Lorsque quelqu'un a besoin d'une visite chez un spécialiste, je prends rendez-vous pour lui." Le docteur Lavabre consulte aussi sur le chantier. "Je dispose d'un bureau et d'une infirmerie. Le fait que les travaux durent longtemps me permet de suivre mes patients sur la durée et de les traiter plus en profondeur. Les risques pathologiques liés à la construction ne sont pas exceptionnels, à part le travail en hauteur. Mais ce sont des personnes qui sont habituées et les mesures de sécurité sont bien prises en compte."

Patrice Ziolo,
hypermarché Géant

Patrice Ziolo dirige l'hypermarché Géant et attend l'ouverture du viaduc avec impatience. "Aujourd'hui, nous sommes pénalisés par les bouchons. Cela me ferme un côté



Christiane et Joël Atger,
maison de la Presse

Christiane et Joël Atger tiennent la maison de la Presse à Millau. Pour eux comme pour beaucoup de Millavois, le viaduc devient une réalité : "Avant, il fallait imaginer, on en parlait. Maintenant, ça y est, on le voit. Il y a des grues. Cela commence à monter." Les Atger, à cause des bouchons de l'été, ont dû déménager pour venir habiter à Millau. "C'était devenu de plus en plus pénible de faire les trajets." La construction du viaduc a déjà amené de nouveaux clients : "Cela se ressent. Il y a des titres qui se vendent davantage comme les quotidiens nationaux. Beaucoup de cadres viennent aussi acheter des revues." La maison de la Presse distribue aussi le journal du viaduc : "Les gens apprécient les informations sur le viaduc. Ils ont envie de savoir comment se déroule le chantier. Je connais même des personnes qui collectionnent tout ce qui paraît sur le viaduc, sou-

ligne Christiane Atger dans un sourire. Le viaduc, c'est un événement." "Mais, ajoute Joël, il faut que nous, les Millavois, nous soyons dynamiques pour en profiter." ■



Coulisses

Trafic maîtrisé

Même à travers son discours technique, François Blanchet, ingénieur à la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau, dissimule à peine son amour du terroir. Il étaye régulièrement ses propos en se retournant vers le chantier et ne manque pas de faire remarquer la beauté des Causses environnants. L'une de ses missions sur le viaduc a été d'évaluer les capacités de trafic sur l'A75, non seulement dès la mise en service de l'ouvrage, c'est-à-dire en "instantané", mais aussi dans le temps, en analysant l'évolution socio-économique de la région et les ouvertures des itinéraires routiers prévus d'ici 2025. Le modèle mathématique d'estimation du trafic a été calé par

sud de la France et l'Espagne via Millau.

L'étude a également pris en compte ce que l'on appelle le trafic induit, autrement dit le nombre de véhicules supplémentaires générés par l'existence même du viaduc et de l'autoroute. "La simple présence d'une autoroute est en effet systématiquement suivie d'une croissance économique le long de celle-ci, explique François Blanchet. Nous l'avons intégré dans nos calculs, ce qui signifie que nous avons dû augmenter nos estimations de trafic sur l'ouvrage."

Millau, ville étape

Avec le viaduc, Millau sera libérée du transit urbain estival, aujourd'hui préjudiciable à la circulation des habitants et des touristes. Le viaduc ne doit pas être pour autant un "tube étanche" qui n'apporterait rien à la région. Chacun doit y trouver son compte. Même les poids lourds : gain de temps, économie de gazole et fatigue en moins pour les chauffeurs. Conséquence : Millau pourrait devenir ville étape, parce qu'elle se situe à mi-chemin d'un trajet Paris-Espagne. "Quand on sait que le temps d'utilisation d'un camion est limité à 8 heures d'affilée et que nous sommes ici à peu près à 8 heures de Paris, on est en mesure de penser que les routiers pourraient faire de Millau leur lieu de repos." Et de conclure : "L'A75 et le viaduc, dont les vocations sont européennes, draineront sur l'Aveyron les voyageurs dans de meilleures conditions, tout en améliorant la vie quotidienne des Millavois." ■



François Blanchet, ingénieur à la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau.

rapport à des comptages réels, établis sur d'autres autoroutes françaises. Il a ensuite été réévalué en prenant en compte la densification ou l'amélioration du réseau français. A l'horizon 2025, la N.88, par exemple, s'enrichira de deux voies nouvelles avant de rejoindre l'A75 en amont de Millau. Il est probable que les automobilistes venant d'Allemagne seront tentés de passer par Lyon, puis par Saint-Etienne, pour rejoindre le

Promotion du tourisme industriel



Sylviane Truchetet, directrice de l'Office du tourisme de Millau.

La région est riche en sites pittoresques. Mais il est un genre de tourisme qui se développe de plus en plus, c'est le tourisme industriel. "Les gens aiment aller voir des lieux de production industriels, dit Sylviane Truchetet, directrice de l'Office de tourisme de Millau. Le viaduc attire et suscite la curiosité. Beaucoup de personnes viennent nous voir pour nous poser des questions." L'exemple de Roquefort en est la preuve. Plus de 200 000 touristes par an. A Millau, la maquette du viaduc

est exposée à l'Office du tourisme avec des panneaux d'interprétation. Le chantier du viaduc est maintenant ouvert au public. "L'Office accueille les visiteurs sur l'aire des Cazalous. La visite dure environ 50 minutes, dit Sylviane Truchetet. Il y a aussi un projet pour aménager des aires de vision du chantier dans le village de Peyre, sur la route de la Cavalerie, à Brunas." Choisis avec soin pour leur emplacement remarquable, ces sites permettront d'avoir plusieurs perspectives du viaduc. ■

Visitez le chantier

Le chantier du viaduc se visite. Vous pouvez monter jusqu'à l'aire des Cazalous. Là, des hôtesses vous accueilleront et vous expliqueront comment se construit le viaduc. C'est gratuit. Si vous voulez entrer sur le chantier, c'est possible, mais l'entrée est payante. L'itinéraire passe devant chacune des piles du viaduc et la visite est commentée. Pour plus d'informations, adressez-vous à l'Office de tourisme (05 65 60 02 42) ou à Frédérique Alary, Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (05 65 59 26 52). ■



Journal édité par
**la Compagnie Eiffage
du Viaduc de Millau**
4, rue de la Mégisserie
12100 Millau.

Tél. : 05 65 59 26 52

Directeur de la publication :
Marc Legrand.

Rédacteurs en chef :
Sandra Weigand (Eiffel),
Pierre Marodon
(Eiffage Construction).

Crédit photos :
M.Jamme (Camara), Eiffel,
Eiffage Construction, DR.

Impression :
Imprimerie des Chênes verts,
Millau.

Conception-réalisation :
Agence François Blanc, Asnières
Annick Gillonnier,
Thierry Massiet.

Dépôt légal : 3^e trimestre 2002