

viaduc

ÉDITÉ PAR LA COMPAGNIE EIFFAGE DU VIADUC DE MILLAU

Déjà 100 000 !



En juin dernier, le 100 000^e visiteur a été accueilli sur le site du viaduc de Millau. 50 000 de plus auront fait le déplacement d'ici fin août. Aucun doute : l'été sera chaud sur l'aire des Cazalous !



André Champroisé,
100 000^e visiteur

"Grandiose". Pour André Champroisé, le viaduc de Millau représente sans aucun doute le plus beau chantier qu'il ait jamais vu. Conducteur de travaux paysagiste à la retraite, c'est avec un œil averti qu'il contemple les piles qui s'élèvent entre le Larzac et le Causse rouge, là-bas tout au Nord. "Nous avons fait spécialement le déplacement en famille depuis la Côte d'Or pour découvrir ce chantier, raconte-t-il. Je suis

passionné par ce genre de construction : Parc des Princes, Pont de Normandie... Il est évident que je reviendrai régulièrement ici pour assister à l'avancée du viaduc !"

Soleil, chaleur et ciel bleu étaient au rendez-vous de ce matin de juin qui a vu le passage du 100 000^e visiteur sur le site du viaduc. Un engouement inattendu même si, depuis quelques temps, le techno-tourisme (ou tourisme industriel) a le vent en poupe. Conséquences : pavillon d'accueil et visites guidées font partie des prestations proposées par la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau.

"Nous avons mis au point deux types de visites, précise Marie Larguier, responsable du pavillon d'accueil. Les officiels et les groupes sont reçus les jours ouvrés, tandis que le grand public est accueilli les week-ends et les jours fériés, en partenariat avec l'Office de tourisme de Millau qui gère les réservations. Un minibus conduit les visiteurs sur les différents points clés du chantier.

Une visite appréciée de tous

On peut aussi se rendre librement, sans rendez-vous, sur l'aire d'accueil des Cazalous. Panneaux d'information, maquette interactive et film de présentation de l'ouvrage donnent aux visiteurs un premier aperçu des différentes phases de construction du viaduc. Des guides sont là pour répondre à leurs questions et les accompagner jusque sur le belvédère, en bordure du chantier. Cette prestation entièrement gratuite peut être complétée par une visite au cœur des travaux (10 € pour les adultes, 5 € pour les enfants).

"Le viaduc est devenu un but touristique en soi. Bien au-delà du public aveyronnais, nous recevons des personnes de toute l'Europe, poursuit Marie Larguier, avec, en tête du peloton, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne." Toutes apprécient la qualité de l'accueil et les informations fournies par les guides, comme en témoignent les pages du livre d'or du viaduc. ■

Profil

Coordinateur études / travaux Une précision d'horloger

Rien ne pourrait être réalisé dans les temps, si tout ne reposait sur un planning programmé "au millimètre" ! Prévoir les fabrications des pièces métalliques (caissons, platelages, etc.), organiser leur transport, assurer les livraisons : autant de fonctions souvent ignorées, mais essentielles au bon déroulement du chantier. "Je m'occupe avec le soutien d'un prestataire extérieur, précise Raphaël Schaeffer, coordinateur études / travaux pour

Eiffel, de la planification des différentes tâches et de la relation avec les sites industriels d'Eiffel à Lauterbourg et à Fos-sur-mer. Je contrôle aussi l'organisation des convois exceptionnels." Un travail qui doit tenir compte de la vitesse d'assemblage des différents éléments sur le chantier... mais également de la place de stockage disponible sur le site. Ni trop, ni trop peu : la théorie du "juste à temps" appliquée à un monde de géants ! ■



Béton

Feu d'artifice pour record du monde



Pile P2 : près de 200 m et ce n'est pas fini !

Moins d'un an après la première "levée" de béton, la pile P2 s'élève à près de 200 mètres dans le ciel aveyronnais, battant ainsi le record de la plus haute pile du monde. Un succès qui récompense le travail de toutes les équipes d'Eiffage TP.

Le 12 juin 2003, un nouveau record du monde a été battu. En atteignant 183 mètres, la pile P2 a mérité sa place dans le livre "Guinness" des records. Dix mois auront suffi pour effacer des tablettes les 176 mètres du pont de Kochertal, en Allemagne. Un événement

dignement fêté par un feu d'artifice d'une vingtaine de minutes tiré, entre autres, du haut de la pile P2.

"La première coulée de béton a eu lieu à la mi-août de l'année dernière, se souvient Daniel Guille, chef de chantier de la pile P2. Deux équipes de dix personnes se sont succédé jour après jour, sans répit, pour enchaîner les quarante-six levées de coffrage qui ont permis d'atteindre la hauteur actuelle. Plus que seize et nous aurons atteint le sommet !" En novembre, la pile sera achevée et les câbles de précontrainte installés dans la double aiguille terminale seront alors mis sous tension. "Ceux-ci servent à maintenir et à comprimer les piles afin de renforcer leur stabilité", précise Daniel Guille.

Planning respecté à 24 heures près

P2 symbolise la réussite du chantier béton. Si cette pile focalise l'attention, elle ne sau-

rait cependant éclipser la performance des autres équipes qui ont participé à la construction des différents éléments du viaduc. Depuis le "top départ" du chantier donné en novembre 2001, les culées nord et sud sont totalement achevées, ainsi que les piles P1 (au nord), P6 et P7 (au sud). P5, quant à elle, est sur le point d'être terminée. P4 puis P3 et P2 fermeront la marche. D'ici la fin de l'année, la partie génie civil du viaduc appartiendra au passé... à l'exception toutefois de la gare de péage qui sera située à six kilomètres au nord sur le Causse rouge.

"La clé de la réussite repose en grande partie sur la bonne entente et la motivation qui règnent au sein des équipes, tient à souligner Thomas Tiberghien, directeur des travaux. Chaque personne a la réelle volonté de se mettre au service de tous, avec une même finalité : la réalisation de l'ouvrage. A 24 heures près, tout se déroule selon le planning prévu. ■

Dilatation, mode d'emploi

Une des particularités du viaduc de Millau réside dans le clouage du tablier sur les piles. Sur chacune d'elles, 16 câbles de 37 torons viennent solidariser les structures métalliques avec le béton. Lors de la dilatation provoquée par les écarts de température, impossible donc pour le tablier de glisser sur les piles, comme cela se passe en général sur les ponts. La solution ? Chaque tête de pile est équipée de plusieurs rotules métalliques sur lesquelles reposera le tablier. Elles transmettront au béton les forces liées aux variations de ce dernier. Au final, c'est la flexibilité des piles qui encaissera les variations de taille du tablier*. L'amplitude maximale s'observera au niveau de P1 et P7 (les piles les plus extrêmes), où elle pourra atteindre 70 cm, le "point 0" d'équilibre étant fixé pour une température de 10 °C.

* Au niveau des culées, deux joints de dilatation sont également prévus.



Rencontre

Un développement touristique durable et maîtrisé

Pour Jean-Luc Gayraud, président de la Communauté de communes de Millau, l'ouverture totale de l'A75 est une formidable opportunité pour tout le pays millavois.

Parler tourisme en pays millavois n'est pas une nouveauté. "Dès le début du XX^e siècle, les Parisiens pouvaient acheter un produit comprenant billet de train, visite des gorges du Tam et hébergement dans l'un des hôtels de la Compagnie du Midi", rappelle Jean-Luc Gayraud. Une longue tradition, certes, mais qui va connaître un véritable renouveau grâce à l'arrivée de l'A75. "Nous sommes dans un territoire exempt de ces aberrations touristiques qui ont pu, ça et là, dénaturer des paysages entiers, lance Jean-Luc Gayraud. L'A75 fait partie de ces autoroutes de seconde génération qui prennent

compte leur environnement. De plus, le désenclavement qu'elle nous procure est la garantie du développement économique de la région. Depuis deux ou trois ans, avant même qu'elle ne soit totalement terminée, nous observons une affluence beaucoup plus grande en avant-saison. Les campagnes de promotion menées en Espagne attirent un nombre croissant de visiteurs de ce pays, notamment pendant la période de Pâques."

Une grande implication des collectivités locales

Pour faire face à l'augmentation prévisible du nombre de visiteurs, Millau et sa région misent sur le développement d'un tourisme durable. Une politique qui va de pair avec, entre autres, l'aménagement de sites de sports de nature (vol libre, via ferrata...) permettant une augmentation de leur fréquentation, tout en garantissant le respect de l'environnement. "Il s'agit d'installations librement accessibles à tous, mais gérées par les collectivités locales, poursuit Jean-Luc Gayraud. C'est dans cet état d'esprit que nous avons construit un stade d'eau vive en plein cœur de la ville, afin que les amateurs de sports nature puissent également bénéficier de toutes les infrastructures (hôtels, restaurants...) que Millau peut proposer. Côté hébergement, nous sommes parfaitement équipés en hôtellerie de plein air. De plus, nous avons entamé une réflexion concernant le développement d'un véritable parc résidentiel de loisirs... Et nous sommes prêts à soutenir toute initiative qui viserait à améliorer l'offre hôtelière et à créer un hébergement de qualité, voire de très haut de gamme. ■

Jean-Luc Gayraud, président de la communauté de communes de Millau.

Zoom

Quand les pylônes entrent en scène

La réalisation d'au moins trois des sept pylônes (mâts métalliques supportant les haubans) du viaduc de Millau a été confiée à Munch, entreprise basée à Frouard, en Lorraine. Rencontre avec Etienne Royer, son directeur.

Pouvez-vous nous présenter votre société et préciser votre intervention dans la construction du viaduc de Millau ?

Créée en 1909, Munch est une entreprise spécialisée en chaudronnerie et en mécano-soudure. Depuis 1994, nous faisons partie du groupe Eiffel et nous sommes n°1 français de la rénovation des condenseurs de centrales nucléaires. Nous avons contribué à la réalisation de plusieurs ouvrages d'art, notamment le Pont de Normandie, dont nous avons fabriqué la partie métallique centrale. En ce qui concerne le viaduc de Millau, notre responsabilité concerne la fabrication d'au moins trois pylônes : P1, P3, P4*.

Où en est l'avancement des travaux ?

Le pylône P3 a d'ores et déjà été monté - et haubané - sur le tablier, côté sud. La fabrication du pylône P4 suit son cours. Sa fabrication demande à elle seule 15 000 heures de travail ! Il devrait être livré début 2004, en même temps que P1. A noter que P3 a été monté directement à la verticale, alors que P4 et P1 seront assemblés horizontalement avant d'être dressés en bloc à l'endroit de leur position définitive.

Quelles sont les caractéristiques techniques des pylônes ?

Les pylônes se composent de trois parties distinctes, elles-mêmes formées de plusieurs éléments : les deux jambes (38,5 m), le tronc (31,5 m) et le chapeau (17 m). Les éléments utilisés, afin de garantir une parfaite géométrie de l'ensemble, sont raidis par des renforts internes. Les points d'accroche des pylônes sur le tablier sont situés très précisément à la verticale des piles de béton, sur une énorme pièce d'encastrement mécano-soudée.

Quelles sont les difficultés que vous rencontrez ?

Nous devons fabriquer un ensemble gigantesque avec une précision millimétrique. Par exemple, les attaches de haubans, toutes situées sur le tronc des pylônes, ont une inclinaison bien précise. Dès la conception des pièces, il faut absolument prévoir les inévitables déformations des tôles qu'entraîneront les opérations de soudure afin que l'ouvrage garde la forme prévue ! Ces mêmes soudures doivent également être irréprochables. Certains assemblages demandent jusqu'à une douzaine de "passes" successives.

Comment acheminez-vous les pièces des pylônes jusqu'à Millau ?

Les dimensions des éléments avoisinent 5 m de large, 4 m de haut et 12 m de long, pouvant aller jusqu'à 80 tonnes. Tous les transports s'effectuent par convois exceptionnels accompagnés. Le départ de l'usine se fait de nuit, afin de traverser Nancy sans encombre. Un itinéraire bien déterminé permet ensuite d'arriver à Millau sans problème. ■

* Attention à ne pas confondre les piles et les pylônes, qui portent le même numéro !



Un spectacle d'acier entre deux Causses

Culée sud : le tablier s'apprête à quitter la palée provisoire pour accoster à la pile P7.

Palées provisoires à la rescousse

De gigantesques tours métalliques rouge vif apparaissent entre les différentes piles du viaduc. Ces palées, construites par Munch, filiale d'Eiffel, servent de points d'appui supplémentaires pour supporter le tablier métallique tout au long de son avancée. Aujourd'hui, trois palées sont achevées : Pi 1 et Pi 7, à proximité des culées nord et sud, ainsi que Pi 6, qui est actuellement la plus haute sur le chantier avec ses 92 mètres de hauteur et ses 700 tonnes. Une performance qui ne tiendra pas longtemps : Pi 5, en cours de construction, atteindra 124 mètres et 850 tonnes, avant de s'effacer à son tour devant Pi 2 : 170 mètres et 1 200 tonnes. Ces palées seront démontées une fois le tablier installé et les haubans définitivement mis sous tension.

Tablier, palées provisoires, pylônes et haubans : les différents éléments métalliques du viaduc ont fait leur apparition les uns après les autres sur le chantier. Une mise en scène parfaitement orchestrée.

Des deux côtés de la vallée du Tarn, tous les acteurs sont déjà en place. Et lorsque, en quittant Millau, les visiteurs montent la côte après Creissels en direction de la zone d'accueil qui leur est réservée, ils découvrent un spectacle qui s'annonce grandiose. Sur la gauche de la vallée, côté sud, le tablier d'acier de la future autoroute est déjà entré en scène. Après s'être reposé sur la palée provisoire - Pi 7 pour les initiés -, il a atteint, puis dépassé, la première pile. Muni de son avantbec rouge vif, il indique la direc-

tion à suivre et incite le spectateur à porter son regard de l'autre côté de la vallée, vers le nord. Quelque deux kilomètres et demi plus loin, l'autre tronçon du tablier a été amené au bord de la culée lors d'un premier poussage au sol réalisé dans les tout premiers jours de juillet. En mai 2004, leur rencontre aura lieu à 250 mètres d'altitude, juste au-dessus de la rivière.

"Plus de 500 mètres de tablier sont d'ores et déjà terminés côté sud et 200 mètres de caisson central supplémentaires ont pu être assemblés", précise Jean-Pierre Gerner, directeur des travaux pour Eiffel, qui reconnaît bien volontiers que, jusqu'à présent, "les différentes phases des opérations de lancement des tabliers se sont déroulées sans problème significatif". Ainsi, pour

le troisième lancement du tablier nord, plus de 7 000 tonnes d'acier auront été soulevées de 2 cm par les translateurs, puis poussées au-dessus du vide par pas de 60 cm. Soixante-dix heures de travail continu auront été nécessaires pour mener à bien, avec une synchronisation parfaite, ce lancement de 171 mètres.

Des pylônes de 700 tonnes

Au sud, on a hissé un premier pylône de 70 mètres, au bout du tablier, et tendu des haubans pour le soutenir sur la pile P7. Ainsi équipé, le tablier ne peut "piquer du nez" dans le vide entre les palées provisoires et les piles du viaduc. Les haubans viendront s'ancrer sur la partie intermédiaire de ce mât d'acier.

Le "chapeau" terminal de 20 mètres ne possédant qu'une fonction purement esthétique, sera posé en fin de construction du tablier. "Les pylônes sont composés de plusieurs éléments, précise Jean-Pierre Gerner. Le plus lourd pèse une centaine de tonnes et la masse de l'ensemble avoisine les 700 tonnes. La pose de chacun d'eux demande environ une journée. Mais avant de pouvoir envisager l'assemblage du tronçon suivant, il faut encore compter deux jours pour réaliser les soudures et monter les échafaudages." Un véritable mécano géant construit grâce à une grue de levage dont le fonctionnement est en partie soumis aux conditions météorologiques : si Eole se met à souffler à plus de 40 km/h sur le causse du Larzac, tout doit être stoppé. Sécurité oblige ! ■

Haubans : quelle tension !

De chaque côté des pylônes, s'élançant des haubans qui vont s'ancrer sur le tablier. Six d'entre eux seront installés au cours du lancement. Savez-vous à quelle tension sont soumis ces éléments ? En fait, il n'y a pas une réponse, mais plusieurs. Tout est fonction de la distance entre le point d'arrimage sur le tablier et la base du pylône. Pour les haubans les plus courts, cette tension équivaut à une force de 600 tonnes. Pour les plus longs, elle atteint 1 200 tonnes. De même, le nombre de "brins" d'acier glissés dans chacune des gaines dépend de la longueur du hauban : 55 torons pour les plus courts, 75 ou 91 pour les plus longs.

Visiteurs

Accueil haut de gamme



Elles s'appellent Camille, Marie, Martine, Gabriella, Séverine, Edith, Amélie et Aurélie. Sous la houlette de Frédérique Alary, responsable de l'accueil visiteurs, elles se mettent en quatre pour transformer le passage sur le chantier en un moment inoubliable. Autant de guides qui connaissent le viaduc sur le bout des doigts. "Avec les professionnels du bâtiment, nous avons droit à des questions très techniques, commente Martine, qui a l'avantage d'avoir un mari chef de chantier de la pile P1. Elles portent sur le type de béton et d'acier utilisé, les soudures, la façon de pousser le tablier métallique, etc." Selon Gabriella, "les questions du grand public concernent surtout les grutiers et la façon dont ils sont

L'équipe d'accueil du pavillon visiteurs : sourire et professionnalisme !

installés. Le mot "vertige" revient très souvent !" "L'écologie occupe également une grande place dans les préoccupations des visiteurs, ajoute Marie. Ils sont rassurés quand nous leur expliquons que c'est l'un de nos soucis majeurs qui se traduit, entre autres, par la présence permanente de deux spécialistes de l'environnement sur le chantier."

Et que pensent les visiteurs ? Réponses de quelques intéressés. "C'est ma troisième visite sur le chantier du viaduc, précise Paul Amat, (Cournonterral, 34). La première fois, c'était en famille, la deuxième avec des amis et, aujourd'hui, c'est en compagnie du club de retraités dont je suis le président. J'aime pouvoir suivre l'avancée de ces travaux telle-

ment spectaculaires. Je ne veux absolument rien en manquer !" "C'est un chantier pharaonique... et quelle merveille !, témoigne quant à elle Huberte Silferi (Authume, 39). Nous venons régulièrement en vacances dans l'Aveyron depuis six ans et nous en profitons pour nous arrêter ici, mon mari et moi. C'est très beau... et nous sommes vraiment enthousiastes. Nous reviendrons certainement à nouveau en 2004." Pour Simone Albenois, (Montpellier, 34), "ce qui m'impressionne le plus, c'est ce travail extraordinaire, presque monstrueux, réalisé pour traverser une si petite rivière ! Le viaduc va éviter beaucoup de pollution. C'est une opération de prestige pour la France." ■

Paroles d'Aveyronnais

Michel Wolkowitsky,
directeur artistique de
l'abbaye de Sylvanès

**Un chef d'œuvre
architectural**



Nichée au creux d'une petite vallée verdoyante, l'abbaye cistercienne de Sylvanès est un lieu magique où règnent la paix et la sérénité. Distant de soixante kilomètres de Millau, cet édifice est devenu un passage incontournable pour les amateurs d'art, de culture et de chants religieux. Tous les étés, le Festival international de musique sacrée attire des milliers de spectateurs.

"Sylvanès représente l'un des points forts du tourisme culturel du Sud-Aveyron, au même titre que Roquefort et la Couvertourade et bientôt... le viaduc de Millau, assure Michel Wolkowitsky, directeur artistique de l'abbaye. A nous de faire en sorte que les gens attirés par cette nouvelle œuvre d'art aient envie de rester dans la région." Plusieurs centaines de personnes conjuguent visites du chantier du viaduc de Millau et concerts à l'abbaye, souvent à l'initiative d'Eiffage. "C'est ce que nous essayons d'ores et déjà de faire, poursuit-il, à travers les actions

entreprises par l'Office de tourisme du pays de Roquefort qui regroupe les cinq cantons du Sud-Aveyronnais.

"Si ce viaduc est un excellent moyen d'inciter les visiteurs à venir chez nous, il présente également l'avantage de nous rapprocher considérablement des autres régions de France. Paris ne sera désormais plus qu'à cinq heures et demie et Montpellier à à peine plus d'une heure."

**Christine Rols, propriétaire
du camping Les Rivages**

**Le viaduc ? Un plus
pour la région**

"Le viaduc représente un plus indiscutable pour Millau et sa région." Christine Rols, propriétaire du camping Les Rivages, n'a aucun doute sur les retombées positives qu'apportera l'ouverture du plus haut pont du monde. Une véritable fan de son pays, qui veut absolument en faire connaître les richesses. "Il y a encore six ou sept ans, nous rece-

vions une importante clientèle de passage pour qui Millau servait de ville étape. Aujourd'hui, à cause des embouteillages, ces mêmes personnes ne pensent plus qu'à fuir ce point noir au plus vite ! En fluidifiant la circulation, notre ville redeviendra attractive pour les touristes. Nous possédons des atouts formidables. A nous de les valoriser au maximum afin d'en faire profiter toute la région. Millau est une véritable plaque tournante d'où il est possible de pratiquer tous les sports de nature dans des sites grandioses, tels que les gorges du Tarn ou le parc naturel régional des Grands Causses. N'oublions pas non plus que la Méditerranée elle-même n'est qu'à une heure et demie.

Côté culture, notre patrimoine se révèle également très riche. D'où l'intérêt de mettre en place dès aujourd'hui des produits touristiques attractifs et de créer des événements en basse saison. Pour un jour, un week-end ou une semaine : il y a toujours à



faire dans les environs." ■
Christine Rols,
propriétaire du camping Les Rivages

Le saviez-vous ?

Petit caillou deviendra pile...

Les 35 000 tonnes de ciment "CEM I 52,5 CE" servant à la construction des piles du viaduc sont produites par une usine Lafarge située en Ardèche. Depuis l'extraction en carrière jusqu'à sa mise en œuvre, comment le ciment est-il fabriqué ?

Le ciment est le matériau le plus utilisé dans le monde pour la construction. C'est une poudre minérale qui forme, en présence d'eau, une pâte faisant prise et durcissant progressivement. C'est donc une "colle" pour minéraux qui permettra de composer bétons et mortiers. ■

La carrière

- Les roches (essentiellement du calcaire, de l'argile) sont extraites de la carrière par abattage,
- Après concassage, elles sont transportées à l'usine par tapis roulant.

Préparation de la matière crue et cuisson

- Les matériaux concassés sont stockés, homogénéisés et broyés très fin pour obtenir une poudre fine (le cru),
- Cette poudre est ensuite cuite à 1 500 C°, puis refroidie à l'air,
- La matière obtenue est le "clinker", matière de base de tout ciment.

Broyage, stockage et conditionnement

- Le clinker est finement broyé avec du gypse pour obtenir un ciment pur,
- Des constituants secondaires sont ajoutés pour obtenir des ciments composés,
- Les ciments sont stockés dans les silos,
- Avant d'être expédiés en vrac ou en sacs.

Transformation du ciment en béton

- Mélangé à de l'eau, du sable, des agrégats et d'autres adjuvants, le ciment devient béton,
- Le béton est ensuite coulé dans les coffrages des piles et culées du viaduc enrobant ainsi les armatures d'acier.

Lafarge en bref

- 1833 : Auguste Pavin de Lafarge ouvre sa première cimenterie au Teil en Ardèche sur les rives du Rhône,
- 1864 : l'usine du Teil obtient la commande du canal de Suez pour 110 000 tonnes de chaux ; ce sera le point de départ de l'essor du groupe,
- 2003 : Le Teil fête ses 170 ans, après avoir accumulé des références prestigieuses : Palais de Chaillot, Stock Exchange de Wall Street à New York, TGV Méditerranée...

Lafarge est le numéro 1 mondial du ciment et des matériaux de construction.

Repères



Du côté d'Eiffage

- Le groupe vient de livrer à la société BP une plate-forme de forage destinée à être mise en place dans la mer Caspienne pour exploiter l'une des grandes réserves mondiales de pétrole.
- La dernière tour de Paris-La Défense démarre pour le compte d'HRO, un promoteur américain. Situé dans le seul lieu encore constructible à l'intérieur

du boulevard circulaire, cet immeuble R+12 offrira 31 000 m² de bureaux de standing.

- En Italie, à Pont Ventoux dans les Alpes, un aménagement hydroélectrique presque entièrement souterrain (avec 28 km de galerie et une usine au cœur de la montagne) est en voie d'achèvement et produira de l'électricité pour 500 000 personnes. ■

People

Reine et Président

- La Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) était présente au 1^{er} rendez-vous international de l'architecture qui s'est tenu à



Rotterdam du 7 juin au 7 juillet 2003. Dans le cadre de cette manifestation, des panneaux présentaient le viaduc et un film sur la construction de cet ouvrage était également projeté. Ainsi, le 7 juin, jour de l'inauguration, Marc Legrand, Directeur de la CEVM a présenté le viaduc à la reine Béatrix de Hollande.

- C'est le 21 mai que Jacques Blanc, Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, a visité le chantier, toujours en compagnie de Marc Legrand. ■



**Journal édité par
la Compagnie Eiffage
du Viaduc de Millau**
4, rue de la Mégisserie
12100 Millau.
Tél. : 05 65 59 26 52
www.viaducdemillau Eiffage.com
Directeur de la publication :
Marc Legrand.
Rédacteurs en chef :
Sandra Weigand (Eiffel),
Pierre Marodon
(Eiffage Construction).
Crédit photos :
D.Jamme (Camara), DR
Illustration :
IDE
Impression :
Imprimerie des Chênes verts,
Millau.
Conception-réalisation :
Agence François Blanc, Paris
Annick Gillonier,
Thierry Massiet.
Dépôt légal : 3^e trimestre 2003