LE VIADUC DE MILLAU

Nécessité du viaduc

Les 4 options de trajets Perpignan – Paris

Le viaduc de Millau a été construit dans le but de compléter l’autoroute A75 reliant Clermont-Ferrand à Pézenas et bientôt Béziers et dont la construction a commencé en 1975. Ce tronçon s’inscrit dans un schéma plus général visant à créer un nouvel axe autoroutier entre le nord et le sud de la France.

Il existait auparavant deux principaux itinéraires :

L’option à l’est Paris-Lyon-Vallée du Rhône avec l’A6 et l’A7

L’option à l’ouest Paris-Bordeaux-Agen-Toulouse avec l’A10 et l’A62.

Un troisième itinéraire, l’A20 sur le parcours Toulouse-Brive-Limoges-Vierzon est actuellement fini.

Cette nouvelle autoroute A75, en complément de l’A71 d’Orléans à Clermont-Ferrand, ouvre une quatrième voie à travers la France et a trois principaux avantages : elle permet de délester la vallée rhodanienne, très utilisée aussi bien par les camions (pour relier le nord de l’Europe à l’Espagne et au Portugal) que les vacanciers pour rejoindre les bords de la Méditerranée. Cet itinéraire plus direct permet d’économiser du temps et du carburant. Cette autoroute rend possible également de désenclaver le Massif Central et ville de Clermont-Ferrand. A terme, le nouvel axe Paris-Clermont-Ferrand-Béziers enrichira le réseau autoroutier français ; à une plus grande échelle, il facilitera le transit entre l’Europe du Nord et la région parisienne d’une part et l’Espagne et l’ouest de la façade méditerranéenne d’autre part.

Les difficultés

Mais, pendant près de trente ans, ce tronçon est resté inachevé aux abords de Millau. En effet, dans cette région aux conditions climatiques dures (vents très forts) et aux caractéristiques géologiques très particulières (hauts-plateaux du Larzac et vallée du Tarn très encaissée), les différents projets de franchissement étaient techniquement très ardus. Millau et son fameux « bouchon » sont donc restés un très gros point noir sur cette autoroute. Des kilomètres d’embouteillage et des heures d’attente pour traverser la ville se reproduisaient chaque année au moment des grands flux estivaux. Ceci faisait perdre tous les avantages de l’A75, dite « autoroute d’aménagement du territoire » et entièrement gratuite sur 340 kilomètres. De plus, tout ce trafic drainé par l’autoroute apportait pollution et danger à la ville de Millau. La construction d’un pont permettant de relier les deux portions d’autoroute était donc une priorité.

Il a fallu attendre 10 ans d’études préliminaires et 4 ans de travaux pour voir l’inauguration du viaduc de Millau le 14 décembre 2004 et profiter enfin la continuité de l’itinéraire autoroutier. Les rues de Millau sont aujourd’hui délestées.

Localisation

Le viaduc de Millau se situe sur les communes de Millau (2 piles au nord) et Creissels (5 piles au sud). C’est le Tarn qui délimite les deux communes.

Description

Le viaduc est un pont à haubans de 2 460 m. Il traverse la vallée du Tarn à près de 270 m de hauteur. Son tablier de 32 m de large accueille une autoroute de 2 fois 2 voies et deux voies de secours. Il est maintenu par 7 piles prolongées chacune par un pylône de 87 m auquel sont arrimées 11 paires de haubans.

Outre sa hauteur, on peut s’étonner du fait qu’il ne soit pas rectiligne. En effet, son rayon de courbure de 20 km permet aux véhicules d’avoir une trajectoire plus précise qu’en ligne droite et de donner l’illusion d’un viaduc interminable.

Chiffres clefs

Longueur : 2 460 m

Largeur : 32 m

Hauteur maximale : 343 m, soit 20 m de plus que la tour Eiffel.

Hauteur maximale de passage de la route : Près de 270 m au du dessus du Tarn

Pente : 3,015%, en montée nord-sud dans le sens Clermont-Ferrand-Béziers.

Rayon de courbure : 20 km

Hauteur des pylônes : 87 m

Nombre de piles : 7

Nombre de haubans : 154

Tension des haubans : 900 t pour les plus longs.

Poids du tablier d’acier : 36 000 t, soit 4 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.

Anecdotes

Un incendie s’est déclaré en 2004 sur le versant des Causses rouges dû à une flammèche de soudure. Il a brûlé quelques arbres.

La vitesse limite sur le viaduc a été ramenée de 130 à 110 km/h à cause des nombreux ralentissements. En effet, les touristes prennent des photos du pont depuis leur véhicule. A noter que peu après l’ouverture à la circulation, des véhicules s’arrêtaient sur la bande d’arrêt d’urgence du viaduc juste pour admirer le paysage et le pont !

Un timbre a été spécialement édité pour l’inauguration. Il a été dessiné par Sarah Lazarevic.

Le ministre chinois des transports a visité le viaduc lors du premier anniversaire de sa mise en service. La délégation s’est intéressée aux prouesses techniques accomplies par la société Eiffage pour réaliser cet ouvrage monumental, mais également au montage juridique et financier du viaduc

Le cabinet du gouverneur de Californie Arnold Schwarzenegger, qui envisage la construction d’un pont dans la baie de San Francisco, a demandé des conseils à la mairie de Millau sur le consensus de la population lors de la construction du viaduc.