

# ACCENTS

Newsletter

## VIADUC DE MILLAU

*L'acier Arcelor au service d'une prouesse technique d'exception*



La France inaugure aujourd'hui le viaduc de Millau, en présence du président **Jacques Chirac**.

Plus haut pont du monde, avec ses 343 mètres de hauteur et sa longueur de près de 2,5 Km cet ouvrage bat les records de technologie. Il est déjà devenu un haut lieu du tourisme industriel avec 60.000 visiteurs payants et plus de 500.000 curieux venus au pied des 7 piles de l'ouvrage (dont la plus haute, dite P2, culmine à 343 mètres), pour l'admirer. Le poids total de l'ouvrage atteint les 290.000 tonnes dont 62.300 tonnes d'acier.

Dessiné par l'architecte britannique **Norman Foster**, ce viaduc autoroutier dépasse de 23 mètres la Tour Eiffel - autre fleuron de technologie de son époque - et cumule records et prouesses techniques pour permettre aux seuls véhicules de franchir la rivière Tarn.

Avec son tablier métallique d'une largeur de 32 mètres (deux fois 3 voies) et d'un poids de 36.000 tonnes, situé à 270 mètres de hauteur, le viaduc, érigé dans le temps record de trois ans, est le premier grand projet du siècle. Sa réalisation, prévue dès 1987, démarre en décembre 2001.

Trois ans plus tard, les automobilistes vont pouvoir emprunter dès le 17 décembre cet ouvrage long de 2,460 kilomètres à la silhouette effilée. Cet ouvrage d'art constitue le dernier maillon assurant la continuité de la nouvelle liaison autoroutière entre l'Europe du Nord et l'Espagne.

Situé à 200 kilomètres à l'ouest de la vallée du Rhône, ce tracé relie en particulier les villes de Bourges, Clermont Ferrand et se raccorde à Béziers à l'autoroute A9 en direction de Barcelone et évitera ainsi le tristement fameux bouchon estival de Millau, le plus gros entre l'Europe du nord et l'Espagne.

Après de nombreuses études dans des souffleries climatiques, le viaduc de Millau peut "*tenir un vent de 250 Km/h*". Le type de bitume utilisé pour napper le tablier a lui aussi été soigneusement étudié pendant six mois de tests très pointus. Sans oublier la garantie d'"*un parfait fonctionnement*" de l'ouvrage pendant 120 ans, par le groupe **Eiffage**, constructeur et concessionnaire du viaduc pour 75 ans. Le tablier d'acier, dont les deux moitiés se sont rejointes au-dessus du Tarn le 28 mai, a quant à lui été assemblé à terre. Les deux parties du tablier, ont peu à peu été poussés l'une vers l'autre en glissant sur les sept piles de béton qui les soutiennent.

## Les atouts de l'acier

Le choix de l'acier et d'*Arcelor* comme fournisseur a permis non seulement de tenir le délai mais de le raccourcir. La régularité des cadences d'approvisionnement et la qualité des livraisons sont soulignées par notre client *CEVM*. Par ailleurs, aucun accident du travail n'a été enregistré durant les travaux sur le chantier car 96% des heures de travail ont été réalisées au sol ou en atelier et non sur place.

Le Groupe a été un partenaire majeur de cette formidable opération en fournissant notamment les 36.000 tonnes d'acier utilisées pour la réalisation du tablier de l'ouvrage et les 4.600 tonnes ayant été nécessaires à la construction des pylônes. Les haubans, les piles ainsi que les palées provisoires ont par ailleurs nécessité l'utilisation de 13.500 tonnes de rond à bétons et de 6.400 tonnes de tubes.

