

viaduc

ÉDITÉ PAR LA COMPAGNIE EIFFAGE DU VIADUC DE MILLAU

Le tablier part à l'assaut du vide

Les 25 et 26 mars, 4 200 tonnes de structure s'avancent vers la première pile, en passant par une palée provisoire.

Un avant-bec, pour quoi faire ?

Avec 171 m de distance entre les piles et les palées, le porte-à-faux du tablier serait considérable dans les derniers mètres de chaque phase de lancement. Il a donc été décidé d'ajouter un avant-bec, sorte de squelette métallique, en tête de tablier (voir photo ci-dessous). Il permet d'atteindre plus rapidement les points d'appui et de stabiliser l'ouvrage, notamment en cas de tempête ou de vent violent.

Nîmes, le plus court chemin

Comment acheminer les différents éléments des pylônes du viaduc depuis l'Alsace jusqu'à Millau ? En théorie, le chemin le plus court consisterait à rejoindre Lyon, puis à prendre l'A75 à partir de Clermont-Ferrand. Le problème, c'est que les pièces transportées ne passent pas sous les ponts de 4,5 m de haut ! Il faut donc emprunter l'itinéraire sud et remonter par Montpellier. Mais là encore, blocage ! "Nous devons franchir des ponts limités à une charge de 80 t ou à une hauteur de 5 m, explique Bernard Martin, directeur commercial des transports Capelle. Trop juste, car c'est précisément la hauteur des éléments transportés."

Seule solution : traverser Nîmes en remontant une avenue à contresens. Impossible du coup de rouler de jour, car cela bloquerait la circulation de la ville. Les services techniques de la municipalité ont organisé des opérations nocturnes, sans gêne pour les usagers. Point sensible : le passage sous un pont SNCF voûté. Si, au milieu, sa hauteur de 6 m est largement suffisante, les chauffeurs des convois doivent cependant bien viser, car sur les bords, il serait difficile d'y glisser une feuille de papier !

La première opération de "lancement" du tablier d'acier au-dessus de la vallée du Tarn a été une réussite. Plus de 100 m ont été conquis en deux jours. Emotion garantie entre ciel et terre.

Lentement, le tablier métallique pointe son nez au-dessus du vide. Véritable paquebot d'acier équipé d'un avant-bec rouge vif de 50 m de long, il avance à petits pas de 60 cm. En une heure, sept mètres sont franchis. Objectif ? Rejoindre dans un premier temps la palée Pi 7, sorte de gigantesque pilier

métallique provisoire situé à 32 m de la culée sud, avant de poursuivre ultérieurement son chemin vers la pile P7, plusieurs dizaines de mètres plus loin. Une première étape avant de hisser un pylône provisoire, puis de reprendre une "reptation" colossale de près de deux kilomètres. Ce sera alors le rendez-vous ultime avec la seconde partie du tablier en provenance de la culée nord. La rencontre est prévue d'ici un an, à 273 m au-dessus du Tarn.

"Ce premier "lancement" dans le vide du tablier a eu lieu les 25 et 26 mars derniers, indique Marc Buonomo, directeur pour Eiffel du chantier métallique. Un soulagement et une fierté pour les équipes, car tout s'est passé



comme prévu... et sous le soleil ! Lors de cette opération, nous avons avancé les 4 200 t de la structure de 114 m et dépassé Pi 7 d'une soixantaine de mètres."

Quelques semaines plus tôt, le tablier avait été amené au bord du vide, tout au bout de la culée sud, lors d'un premier poussage sur la terre ferme. Ce test grandeur nature a permis de valider les techniques et le matériel uti-

lisés avant le grand "saut" dans le vide. Une opération réalisée en plusieurs étapes par des machines spécifiques, les translatateurs. Dans un premier temps, le tablier est soulevé de tout juste 2 cm par des vérins hydrauliques pour être ensuite poussé de 60 cm avant d'être reposé. Les vérins reprennent alors leur position initiale et un nouveau cycle peut recommencer. "Au total, 64 translatateurs, disposés sur les culées, les

Les palées, béquilles provisoires

Impossible de rejoindre deux piles sans un appui intermédiaire. A mi-chemin entre chacune d'elles, des palées permettent au tablier de trouver un support supplémentaire. Immenses cages métalliques construites par Eiffel, elles sont élevées à partir du sol par un système de vérins et de crémaillères qui permet de les soulever mètre par mètre pour ajouter un élément de 12 m de haut. Les crémaillères sont ensuite ramenées au niveau du sol.

Les têtes de palées seront équipées pour recevoir les translateurs du tablier. La plus haute d'entre elle (Pi 2) mesurera 170 m et pèsera 1 200 t. Toutes seront démontées en fin de construction du viaduc, lorsque les haubans auront été mis en tension.



palées provisoires et les piles, seront utilisés pour le poussage du tablier, explique Jean-Pierre Gerner, directeur des travaux pour Eiffel. Leur synchronisation est assurée par un ordinateur central, qui permet de piloter l'avancée au millimètre près." Une condition essentielle pour éviter toute force de frottement sur les piles, ce qui entraînerait leur déplacement horizontal.

Une fois cette première avancée achevée, les équipes "acier" ont repris l'assemblage du tablier. Ajustage des plaques métalliques latérales sur le caisson central, mise en place des montants destinés à recevoir les écrans brise-vent en plexiglas, installation des gaines électriques et des tuyaux d'évacuation d'eau... : le maximum d'équipement doit être en position avant chaque lancement. Un véritable puzzle, où chaque pièce assemblée est minutieusement répertoriée et où chaque soudure pourra être authentifiée. Ce sera un nouveau morceau d'autoroute de 32 m de large et de 171 m de long poussé dans le vide. Il ne restera plus alors qu'à réaliser la chaussée et à matérialiser les voies de roulement. ■

Zoom arrière

Un chantier bien préparé

Lorsque le décret donnant le feu vert pour la construction du viaduc a été signé par le gouvernement en octobre 2001, l'objectif était clair : démarrer les travaux au plus vite. Mais gérer un chantier s'étalant sur plusieurs kilomètres, avec plusieurs centaines de mètres de dénivelé et une rivière à traverser ne s'improvise pas.

Face au besoin d'infrastructures à créer pour rendre possible les déplacements entre les différents points du site, l'Etat avait pris les devants en réalisant un certain nombre de travaux préparatoires au démarrage du chantier proprement dit. Une piste goudronnée de 9 km reliant les culées nord et sud, un pont sur le Tarn et un rond-point d'accès au site permettent de circuler en totale sécurité et ce, quelles que soient les conditions météo. De plus, la mise en place d'une clôture a sécurisé le périmètre du chantier, tandis qu'une plate-forme d'accueil a été conçue pour le confort des visiteurs.

Moralité : lorsqu'Eiffage a pris possession du site en novembre 2001 (un mois à peine après la publication du décret), l'existence de cette piste principale a largement facilité le démarrage des travaux de terrassement et de fondation des piles. "Nous avons aménagé les pistes secondaires d'accès aux plates-formes dans le même esprit que ce qui avait déjà été réalisé, souligne Jean-Pierre Martin, directeur du projet. Avec pour résultat un chantier praticable par tous les temps." ■

Interview

"Rééquilibrer le trafic routier national"

Lors de sa visite du 4 mars dernier, Patrick Gandil, directeur des routes au ministère de l'Équipement, a tenu à découvrir le chantier dans ses moindres détails.

Quelles sont vos impressions personnelles à l'issue de cette visite ?

L'organisation et les moyens mis en œuvre par Eiffage sont réellement impressionnants. Ils devraient concourir à respecter l'objectif ambitieux d'une mise en service de l'ouvrage en 2005. Le professionnalisme des équipes et la qualité du travail s'apprécient à de nombreux détails : propreté des plates-formes de travail autour de l'outil de coffrage des piles, qui participe à un sentiment de sécurité même lorsque l'on se trouve à 164 m au dessus du Tarn, affichage omniprésent des consignes de sécurité sur le site... D'un point de vue technique, le viaduc nécessite de développer des modes de construction innovants. J'ai pu apprécier le dispositif de lancement du tablier, la complexité des coffrages autogrignants et, dans un domaine plus routier, les réflexions menées sur les complexes d'étanchéité et de couche de roulement à mettre en œuvre.

Quels sont les enjeux de ce dernier maillon du tracé de l'A75 ?

Son achèvement terminera l'A75 entre Clermont-Ferrand et Béziers, d'une part, et Montpellier (via l'A750) d'autre part. Elle desservira des territoires jusqu'alors à l'écart des grandes infrastructures de transport (sud du Puy-de-Dôme,

ouest de la Haute-Loire, Cantal, Lozère, Aveyron, etc.). Par un effet de maillage avec le reste du réseau routier national, elle permettra également de rééquilibrer les trafics, notamment l'été, en délestant certaines infrastructures proches de la saturation (Paris-Lyon, couloirs rhodanien et languedocien) et en utilisant les réserves de capacité du réseau existant (A71 entre Orléans et Clermont-Ferrand, RN 88 entre Albi et Saint-Etienne...).

Avec des retombées économiques locales à la clé ?

Bien sûr ! Le viaduc de Millau va constituer une référence architecturale et technique : il va marquer le savoir-faire d'une époque en matière d'ouvrage d'art et sera réputé pour son record de hauteur. D'ores et déjà, de nombreux visiteurs ne s'y trompent pas et viennent voir ce chantier hors normes. En termes économiques, la fréquentation touristique aura des retombées pour Millau et ses environs. Des aujourd'hui, le chantier génère une activité locale importante : plus de 500 ouvriers travaillent sur le site. Une fois la mise en service effectuée, l'exploitation et l'entretien seront à l'origine d'une activité permanente, avec des retombées locales récurrentes (taxes professionnelles...).

Métier

Au millimètre près



Pierre Nottin, topographe

ront le tablier d'acier s'élançant parfaitement vers le ciel.

Les satellites à la rescousse

L'utilisation d'un système de mesure par GPS a révolutionné la manière de travailler de Pierre et des deux membres de son équipe spécialisés dans son maniement. Fiabilité, précision, facilité d'utilisation, légèreté et rapidité dans la prise de mesures lui permettent de travailler en toute sérénité.

Autre avantage : les mauvaises conditions météo (brouillard...) n'empêchent pas de communiquer avec les satellites !

"Rendez-vous compte, il suffit d'une vingtaine de secondes pour "lever" un point, s'enthousiasme Pierre. La précision est maximale : cinq millimètres en planimétrie et dix en altimétrie. Un peu plus d'un quart d'heure suffit pour réaliser les quatorze relevés nécessaires pour "pointer" le coffrage d'un fût. Avant le GPS, il aurait fallu au moins une heure et demie pour effectuer ces mesures !"

Traquer le moindre mouvement

Au plus petit écart entre la théorie et la pratique, Pierre exige le repositionnement du coffrage. Aucun bétonnage ne pourra avoir lieu sans son accord... et sans le feu vert d'un géomètre indépendant qui vient valider les mesures effectuées. "C'est une situation parfois délicate à gérer vis-à-vis des équipes chantier, avec lesquelles il faut maintenir un très bon contact pour que tout se passe dans la bonne humeur !" Une fois redescendu sur terre, Pierre repart avec une seconde équipe pour ausculter les piles du viaduc depuis l'un des douze "piliers topo" répartis sur tout le chantier. Douze balises permettent de mesurer - cette fois par des méthodes de géodésie traditionnelle - l'évolution de l'ouvrage en construction. "De ces piliers, nous pointons sur des prismes installés tous les vingt mètres sur chaque pile, explique Pierre. Jusqu'à présent aucun mouvement significatif n'a été constaté." Une garantie supplémentaire de la stabilité sans faille du plus haut pont du monde. ■

Balise topographique



En ce moment, il est bien souvent plus facile de trouver Pierre Nottin sur le haut d'une pile en construction, à plus de 100 m de haut, que dans son bureau. Alors que le brouillard vient tout juste de laisser sa place au soleil de printemps, c'est le coffrage prêt à recevoir l'avant-dernière coulée de béton de la pile P6 qu'il passe en revue sous toutes les coutures. "En tant que responsable de la topographie du chantier, une de mes principales missions consiste à vérifier que le réglage du coffrage des fûts de pile est parfait, commente-t-il avec conviction. La position réelle de tous les éléments doit exactement correspondre à leur emplacement théorique." Un préalable indispensable pour que les sept piles qui supporte-

Patrick Gandil, directeur des routes au ministère de l'Équipement.



Le béton a rendez-vous avec l'acier

La pile P2 (au centre) a battu le record de France en hauteur.

Les "équipes béton" du viaduc font tomber les records. Après celui de la plus haute pile française, d'autres records sont en vue. Toutes n'ont cependant en tête qu'un unique objectif : terminer leur travail à temps pour recevoir le tablier d'acier. Préparation d'une rencontre.

Record de France battu ! Le 21 février, la pile P2 dépassait les 141 m du viaduc de Verrières (Aveyron) qui détenait jusqu'alors le trophée avec celui de Tulle ! Plus que quelques "levées" de béton pour effacer des tablettes les 178 m de la plus haute pile du monde. Courant juin, cela devrait être chose faite.

En attendant, inlassablement, la ronde des "toupies" se poursuit sur le chantier : un bétonnage est en cours sur P4 et le béton ne doit manquer en aucun cas. Une fois remplies, les bennes de 3 m³ (soit 7,5 t environ) sont soulevées dans les airs comme des fûts de paille par les grues. Quelques secondes suffisent pour les déposer au sommet de la pile. "Nous tenons parfaitement notre vitesse de croisière, constate Jean-Pierre Martin, directeur du projet. Près de 700 m de hauteur cumulée ont déjà été réalisés, soit les deux tiers de notre objectif." Une performance compte tenu des tracasseries de la saison hivernale : neige et gel avaient obligé à stopper les travaux. En février, les grues étaient restées en girouette pendant plusieurs



jours à cause d'un vent violent. Au total, deux semaines de repos forcé qui font désormais partie du passé. L'été s'annonce au beau fixe pour les équipes de génie civil !

Un chapeau sur deux aiguilles

Serein, Jean-Pierre Martin ne sous-estime pas pour autant les difficultés qu'il aura à surmonter. Les derniers bétonnages se révèlent les plus difficiles à réaliser. Les piles se dédoublent pour former un chas d'aiguille. Leurs sommets sont exigus et apparaissent comme un enchevêtrement inextricable de centaines de barres d'acier, de gaines servant

à passer les câbles de mise en précontrainte du béton, d'inserts métalliques, etc. Pas moins de cinq jours (au lieu de trois habituellement) sont dès lors nécessaires à la préparation de la levée.

Une fois le bétonnage terminé, deux opérations essentielles restent à effectuer : la pose des appuis métalliques du tablier (quatre par pile) et la mise en place de la charpente métallique en tête de pile. Un monstre de 120 t d'acier qui vient "chapeauter" le béton. "Il s'agit d'une opération délicate, estime Jean-Pierre Martin. Cette structure est destinée à recevoir les translateurs. C'est elle qui supportera et transmettra tous les

efforts lors des opérations de mise en place du tablier. Il faut donc que cette interface béton-acier soit parfaitement réussie."

Une première pile, P7, a été terminée, permettant ainsi de valider de A à Z les différentes étapes de la construction de ces aiguilles de béton. "Nous pouvons dès maintenant être certains que les piles seront prêtes à temps et que leur édification ne retardera pas la mise en place du tablier d'acier, assure, confiant, Jean-Pierre Martin. A nous maintenant de tirer profit de l'expérience de P7 pour analyser et optimiser nos méthodes de travail pour les six autres piles, déjà bien avancées." ■

Feuille de papier pour auvent

Avant même que les piles du viaduc ne soient complètement achevées, les équipes de génie civil ont déjà en tête la préparation de l'étape suivante : la construction de la barrière de péage, côté nord, sur le Causse rouge. A ouvrage exceptionnel, gare exceptionnelle ! Son auvent sera réalisé en Ceracem®, un béton breveté Eiffage à très hautes performances qui autorise la réalisation de

Accueil

Un pavillon tout neuf

Finie le provisoire, place au définitif. Ouvert au public fin avril, le pavillon "Viaduc Espace Info" marque l'achèvement de l'aménagement de l'aire des Cazalous. Ce pavillon, financé par la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau et l'OTUA, est un espace d'accueil et d'information du public multithématique de 300 m². "Onze panneaux pédagogiques et une fresque retracent les différents aspects de la conception et de la construction du viaduc, commente Frédérique Alary, responsable de l'accueil visiteurs. Un écran plasma diffuse les opérations clés qui ont émaillé le chantier - telle la montée des palées provisoires - et son actualité. Sans oublier une maquette interactive de 3 m x 3 m du viaduc lui-même !"

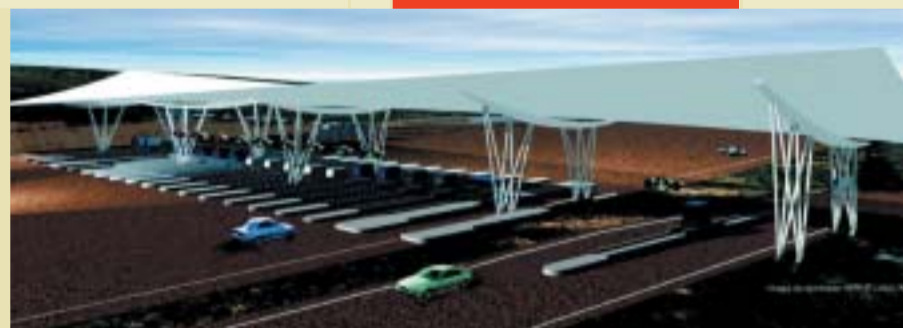
Le comité départemental du tourisme, l'office de tourisme de Millau et le parc naturel régional des Grands Causses s'y sont également donné rendez-vous. Car au-delà du plus haut pont du monde, c'est bien tout l'Aveyron que les amateurs de grands espaces sont invités à découvrir au cours de leur cheminement dans les allées du pavillon d'accueil.

La visite du pavillon est un préambule à un regard panoramique depuis le belvédère sur l'ensemble du chantier. Une visite incontournable.

Accès gratuit - Ouvert 7 jours sur 7 ■



Les visiteurs du pavillon "Viaduc Espace Info" peuvent admirer une maquette interactive du viaduc de 3 m x 3 m.



Du côté d'Eiffage

L'ensemble des filiales du groupe sont également mobilisées sur d'autres grands chantiers. Au Portugal, elles réalisent 155 km d'autoroute reliant la frontière espagnole à la ville de Viseu. Pour l'Euro-Airport de Bâle-Mulhouse, elles construisent la deuxième tranche d'extension de l'aérogare, identique à la première. Elles achèvent un immeuble de prestige, le Crystal Park à Neuilly. ■

formes à la fois très fines et très élancées. Ainsi, la couverture de la barrière de péage ressemblera à une immense feuille de papier vrillée de 98 m de long sur 28 de large. Epaisse de 85 cm au maximum en son centre, sa structure alvéolée sera similaire à celle d'une aile d'avion. Elle se composera d'éléments préfabriqués de 2 m de large assemblés les uns aux autres. Au total, 1 000 m³ de Ceracem® seront utilisés pour un poids total d'environ 2 800 t.

Partenaire

Potain : des grues cinq étoiles

Très haut, sept hommes veillent en solitaires. Ce sont les conducteurs des gigantesques grues Potain qui donnent la cadence au chantier.

Immenses échasses d'acier fixées à leur pile d'affectation, les sept grues du viaduc de Millau tournoient dans le ciel au rythme des travaux. Cuves de béton, ferrallages, éléments de coffrage : conçues pour résister à toutes les contraintes du chantier, elles constituent l'élément indispensable à l'assemblage de ce gigantesque mécano. "Chacune d'elle peut soulever 20 t en charge maximale, ce qui correspond au poids de l'armature installée avant chaque levée", indique Daniel

Barthélémy, responsable commercial chez Potain.

Les grues installées à Millau font partie de la famille des GME, grues à montage par éléments. Elles sont constituées de modules de près de 6 m de long sur 2,5 m de section. Au fur et à mesure de l'élévation des piles, des éléments supplémentaires - blancs et rouges pour satisfaire aux exigences de l'aviation civile - sont ajoutés. La nacelle tournante est alors désolidarisée du reste de la grue, puis soulevée par une cage de télescopage munie de vérins. Un élément est ensuite "incrusté" par une face ouverte de la cage... et la nacelle est refixée près de 6 m plus haut.

Faciliter le travail des grutiers

Un cahier des charges précis avait été établi pour les grues prévues sur le chantier. En tout premier lieu, il fallait qu'elles résistent

à des vents pouvant aller jusqu'à 193 km/h*, tout en tenant compte de leur différence de vitesse entre le bas et le haut des piles. La prise en compte de ce gradient a permis de définir la place exacte des bracs, ces attaches qui relient la grue à la pile. De plus, il était indispensable de faciliter au maximum le travail des grutiers : monte grutier, cabine climatisée, espace de repos avec coin repas, réfrigérateur et toilettes ont été installés. Du cinq étoiles à plusieurs dizaines (voire centaines) de mètres de hauteur. "Un circuit vidéo a été branché dans la cabine, poursuit Bernard Le Gourierec, technicien commercial. Cela améliore la sécurité et la précision des manœuvres au sol, tout en rendant possible le travail en cas de brouillard. Tous les moyens ont été mis en œuvre pour que ce chantier et la collaboration avec Eiffage soient un succès. Pour cela, nous avons également détaché une équipe de



Potain S.A.S. c'est...

- Une société créée en 1928 par Faustin Potain
- Le premier fabricant mondial de grues
- Une filiale du groupe américain Manitowoc
- 1,3 milliard d'euros de CA pour le groupe en 2002
- 2 200 collaborateurs dans le monde

maintenance sur place en permanence." Essentiel lorsqu'on installe des monstres tels que la grue de la P2 : 264 m de hauteur totale pour un poids de 404 t et un treuil équipé d'un câble long de plus d'un kilomètre. Un engin qui - comme les six autres - permet de positionner les charges soulevées au centimètre près. Qui dit mieux ? ■

* Au-delà de 72 km/h, les grues sont mises en girouette et le travail cesse.

Parole de Millavois

Didier Auriol, pilote de rallye

Même si sa passion le mène dans bon nombre de pays à travers la planète, Didier Auriol n'en reste



pas moins un Millavois fidèle. Sacré champion du monde des rallyes en 1994, il pose un regard lucide sur le viaduc en construction : "Cette autoroute est indispensable et il fallait trouver une solution pour traverser les gorges du Tarn. Le pont tel qu'il est conçu tient compte des préoccupations émises par les habitants de la région. Parmi tous les projets présentés, son tracé est le plus éloigné de la ville, ce qui limite au maximum les éventuelles nuisances pour les riverains. Je pense que l'intérêt économique et touristique pour la région se fera surtout sentir l'été. Le transit à travers la ville sera facilité et les gens visiteront plus facilement la région. Ils seront fascinés par son côté grandiose. En basse saison, il faudra travailler sur le côté sportif de la ville, créer des événements et des manifestations pour attirer les visiteurs chez nous." ■

Visites

Le viaduc attire les foules

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Plus de 1 200 visiteurs ont été dénombrés certains dimanches du mois de mars dernier sur l'aire d'accueil des Cazalous, tandis que plusieurs centaines y font un détour chaque jour. Au total, plus de 70 000 personnes sont déjà venues admirer le chantier et son environnement naturel. Simples curieux pour la plupart, mais aussi professionnels du BTP ou groupes scolaires en voyages d'études provenant de tous les coins de l'Hexagone : les visites de chantier se réservent plusieurs mois à l'avance.

Deux ministres sur le chantier

Au rang des personnalités, deux ministres ont fait récemment le déplacement à Millau. Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, a pour sa part montré un intérêt particulier, tant pour la construction elle-même, que vis-à-vis des mesures de sécurité prévues lors de son exploitation commerciale, à partir de 2005.

Quant à Jean-Paul Delevoye, ministre de la Fonction publique, de la Réforme de l'Etat et de l'Aménagement du Territoire, sa venue, le 10 février dernier, a été l'occasion d'annoncer la nomination très attendue de "Monsieur Viaduc". C'est donc Yves Poss, ingénieur du Génie rural et des Eaux et Forêts, qui assumera la coordination de tous les projets de développement et d'accompagnement liés au viaduc : aménagement de l'aire de repos autoroutière de Brocujouls (près de la culée Nord), création d'un centre sur les ouvrages d'art, pérennisation des routes créées spécifiquement pour le chantier, éclairage architectural du viaduc, etc.

De la source du Danube aux gorges du Tarn

Cours sur la géographie des Causses, exposé sur les problèmes de circulation dans la région et la nécessité de construire un pont sur le Tarn : les 22 élèves du collège de Donaueschingen, petite ville d'Allemagne située près de la source



Des élèves allemands de 4^e en visite sur le chantier, dans le cadre d'un échange avec le collège Marcel Aymard, de Millau.

du Danube, étaient bien préparés à la visite du chantier. Séjournant à Millau dans le cadre d'un échange scolaire avec une classe de 4^e du collège Marcel Aymard, tous étaient impressionnés. Pour Oliver, 14 ans, "c'est un projet qui représente un travail immense", alors que Stefan, lui, "a du mal à imaginer que le pont sera encore deux fois plus haut" que ce qu'il voit actuellement." Mais l'un comme l'autre espèrent bien passer un jour dessus... quand tout sera fini ! ■

Internet

Le viaduc tisse sa toile

Le viaduc de Millau en quelques clics de souris. Depuis quelques mois déjà, il suffit de se connecter sur Internet pour accéder à toutes les informations concernant le projet mené par Eiffage. Présentation du viaduc, historique, acteurs, progression des travaux, news du chantier, vidéo du mois, etc. : en tout, huit onglets, dont certains mis à jour chaque semaine selon l'actualité. Ainsi, si vous voulez connaître en temps réel - ou presque - l'état d'avancement de la construction d'une pile ou les dernières personnalités ayant visité le site, vous n'avez qu'une seule adresse à retenir :

<http://www.viaducdemillaeiffage.com>. "Il est également possible de nous laisser une adresse e-mail pour être automatiquement informé de chaque nouveauté mise en ligne, précise Camille Petit, webmaster du site. De plus, nous essayons de répondre dans les 24 heures aux questions qui nous sont envoyées par les internautes."

Actuellement très axé "chantier", le site s'ouvrira progressivement vers les futurs clients du viaduc. Mais d'ici là, plusieurs développements sont d'ores et déjà prévus : FAQ (questions -

réponses), galerie photos, ainsi qu'une visite virtuelle de l'ouvrage pour tous ceux qui n'ont pas la chance de pouvoir assister sur place à sa construction. ■



Le chiffre du mois

6 500 : c'est le nombre de connexions sur le site officiel du viaduc de Millau en février 2003.



Journal édité par la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau
4, rue de la Mégisserie
12100 Millau.
Tél. : 05 65 59 26 52
www.viaducdemillaeiffage.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 : 2^e trimestre 2003