



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Viaduc de Millau

Question écrite n° 39283

Texte de la question

M. Pierre Bernard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur les informations révélées par Le Monde (3 mai 1996, p. 21) sur le futur viaduc de Millau. Il s'étonne que la pré-étude du viaduc ait été confiée à une commission d'experts internationaux. Il souhaite savoir pour quelle raison cette mission n'a pas été confiée aux services centraux du ministère de l'équipement. Il lui demande également son appréciation sur l'efficacité réelle de la prolifération de telles commissions d'experts au sein de l'administration.

Texte de la réponse

La réalisation de l'autoroute A 75 entre Clermont-Ferrand et Béziers nécessite, en raison des sites traversés, de construire de nombreux ouvrages d'art du type viaduc ou tunnel, plus ou moins importants, tels que les tunnels de l'Escalette et de Montjezieu, les viaducs du Piou, du Rioulong et de la Planchette. Sur le contournement de Millau, déclaré d'utilité publique le 10 janvier 1995, trois ouvrages d'importance sont à construire : les viaducs de Verrières, de Garrigues et du Tarn. Ce dernier présente des caractéristiques, qui sans constituer des records, sont relativement exceptionnelles : longueur de 2 500 mètres, hauteur de 270 mètres. Dans ces conditions, le ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme a mis en place, pour l'étude de ce viaduc, une procédure adaptée. Jusqu'en 1993, le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) a travaillé sur l'étude préliminaire d'ouvrages d'arts afin de dégager des solutions et de s'assurer de leur faisabilité avant le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du contournement de Millau, dont le viaduc franchissant le Tarn est un des éléments constitutifs essentiels. À partir de 1993, afin d'enrichir l'analyse des différentes solutions possibles, des marches de définition d'études ont été passés auprès de bureaux d'études techniques spécialisés et d'architectes. L'analyse détaillée de ces études par une commission d'experts internationaux a permis de dégager cinq familles de solutions. Compte tenu de l'envergure de cet ouvrage, il a en effet été jugé nécessaire de constituer une mission d'évaluation du projet du viaduc de Millau, comme cela avait été fait pour le Mont de Normandie. Cette mission comprend ainsi plusieurs experts du domaine des grands ouvrages d'art : les professeurs Lacroix, Schlaich (Allemagne) et Walher (Suisse), M. Foucriat et M. l'ingénieur général Pera. Elle comporte aussi un expert du vent et de ses effets, le professeur Davenport (Canada) et un expert de mécanique des sols, M. Baguelin, mais aussi des personnalités qualifiées dans le domaine de l'esthétique des ouvrages : M. Lassus et le professeur Billington (Etats-Unis). Cette mission est présidée par M. Coste, directeur du laboratoire central des ponts et chaussées. Elle est chargée de conseiller le maître d'ouvrage dans les décisions qu'il sera amené à prendre. L'importance exceptionnelle de l'ouvrage ose véritablement de rassembler les avis des experts les plus compétents aux niveaux national et international. Le ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme s'est donc attaché, pour la conception de ce viaduc, à rassembler les meilleures compétences dans le domaine des ouvrages d'art, qu'elles soient disponibles au sein du réseau technique du ministère ou au sein de la profession tant aux niveaux national qu'international. Les cinq familles de solutions choisies dans un premier temps, à la suite des préconisations de la mission d'évaluation, ont ensuite été chacune étudiées plus précisément par cinq équipes composées de

bureaux d'études et d'un architecte. Le jury s'est réuni les 8 et 9 juillet derniers afin de donner un avis sur le projet et l'équipe qu'il convenait de retenir. C'est au vu de cet avis que la décision a été prise de retenir la solution d'un viaduc à tablier en béton précontraint à multahaubans. Les études de conception détaillées de ces ouvrages vont donc être engagées rapidement, avec pour objectif un démarrage de chantier au début de l'année 1998.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Pierre](#)

Circonscription : - RL

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39283

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 mai 1996, page 2816

Réponse publiée le : 26 août 1996, page 4610