

LE VIADUC DE MILLAU ET SES MULTIPLES ENJEUX



Dessiné par l'architecte Norman Foster, le viaduc de Millau a été financé et réalisé par le groupe Eiffage dans le cadre d'une concession.

Pourquoi cette campagne ?

La vallée du Tarn, dans l'Aveyron, est menacée de défiguration par le Viaduc de Millau. Ce projet pharaonique est censé faire disparaître les embouteillages accumulés sur Millau par l'autoroute A 75. Mais le parti pris choisi, celui d'un gigantesque viaduc, accumule les nuisances : destruction du paysage, menaces sur l'environnement, coûts prohibitifs sous-évalués, désertification du territoire et la consultation démocratique de la population a été tronquée. Sans doute aurait-il été préférable d'anticiper ces problèmes et de privilégier le transport par rail (notamment par la modernisation de la ligne SNCF Paris - Clermont-Ferrand - Neussargues - Béziers). Il est aujourd'hui trop tard pour revenir sur ce choix. Par contre, la destruction de la vallée n'est pas inéluctable. Une solution alternative existe, mais l'administration ne l'a jamais réellement étudiée.

Agir pour l'Environnement et le "Comité de proposition de l'A-75" lancent cette campagne pour demander au gouvernement d'abandonner le projet de viaduc et d'étudier réellement la solution alternative.

Nos objectifs

Nous voulons rassembler, autour de cette campagne, les citoyens qui, face à ce projet mégalomane, veulent trouver une solution à la traversée du Tarn par l'A-75 et demandent :

- > Que le Viaduc soit abandonné au profit d'un projet moins pharaonique et mieux intégré dans son environnement écologique et socio-économique.
- > Que l'alternative du comité de proposition de l'A75 soit étudiée et soumise à enquête publique.
- > Que la ligne SNCF Paris -Clermont-Neussargues-Béziers soit modernisée.

Les problèmes d'environnement

L'autoroute modifiera profondément le paysage et le fonctionnement des écosystèmes. Les Causses sont un milieu d'une extrême fragilité écologique. Le tracé actuel met en danger des sites naturels et historiques protégés[...]. Selon l'étude hydrogéologique de 1996 réalisée par le BRGM, le système de collecte des eaux de ruissellement menace le système karstique des bassins d'alimentation en eau potable de 30 000 habitants. Cette étude montre également que le sous-sol (des marnes) est inapte à supporter une telle structure. Par ailleurs, le tracé retenu traverse la dernière zone de nidification de l'Outarde canepetière du Larzac Nord. Cette espèce typique (elle est utilisée comme image d'appel par le parc régional des grands causses) est en voie de raréfaction sur l'ensemble du territoire. Tous ces problèmes ont été sous-estimés et l'étude d'impact environnementale n'a pas été soumise à enquête publique.

Le bluff financier

Le dossier soumis à enquête publique annonçait un coût de 1,5 milliards de Francs. Au regard d'autres infrastructures du même type, ce coût est largement sous-évalué : d'après la Fédération Nationale des Travaux Publics, une telle structure coûte au minimum 2 milliards de francs. [...] Par ailleurs, les difficultés soulevées par l'étude du BRGM sur la stabilité des marnes destinés à supporter les piliers laissent présager des difficultés techniques au surcoût imprévisible.

La mise en concession, la solution miracle ?

Pour financer le viaduc, l'Etat a pris la décision de le mettre en concession. Cette décision a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique en février 99. Le péage prévu (40 F pour les véhicules individuels et 100 F pour les camions), avec un trafic estimé à 20 000 véhicules par jour d'ici 2010 est censé équilibrer le coût de l'ouvrage. Mais si les travaux coûtent beaucoup plus chers, le concessionnaire ne sera-t-il pas tenté d'augmenter le montant du péage ? Dans ce cas, le trafic diminuerait automatiquement : resterait-il suffisamment important pour considérer l'ouvrage comme " d'utilité publique " ? [...]. En sous-évaluant le coût, l'administration a délibérément truqué le dossier. C'est malheureusement une pratique de plus en plus courante. Elle a pour conséquence de dessaisir les citoyens et les élus de leur pouvoir d'intervention.

Développement local ou désertification

Les rapports entre autoroute et développement local sont complexes (voir encadré). En tout état de cause, il est clair que le viaduc, en détournant le trafic, fera perdre à Millau une part importante de son activité touristique. Cette perte ne sera pas compensée par un afflux (très aléatoire mais systématiquement mis en avant par les promoteurs du viaduc) de touristes attirés par l'ouvrage d'art ! Par ailleurs, l'autoroute ne desservira pas le bassin d'activité de Millau-Roquefort-St Affrique qui, avec 70 000 emplois, est le plus important entre Clermont-Ferrand et Béziers. Elle risque donc de contribuer à la désertification de la région. Au contraire, la solution alternative présentée par le " Comité de proposition pour l'A-75 " irriguerait la zone d'activité et contribuerait au développement local et à l'aménagement du territoire. Il y a des mythes qui ont la vie dure. Il en est ainsi de celui qui veut qu'autoroute rime avec désenclavement. Mais l'expérience va totalement à l'encontre de cette idée reçue : l'autoroute invite à la vitesse et désertifie donc les régions qu'elle traverse. Elle ne profite qu'aux bassins urbains situés à ses extrémités. Porteuse d'une autre logique d'aménagement du territoire, la loi Voynet prévoit la mise en place de schémas multimodaux de transports. Ces schémas, censés partir des besoins de déplacement, obligeront à comparer les modes de transport et à privilégier ceux qui ont le moindre impact environnemental. Si une telle logique avait prévalu il y a quelques années, on aurait sans doute privilégié le rail pour traverser le Massif Central (notamment en améliorant la ligne SNCF Béziers-Neussargues). Les embouteillages de Millau n'auraient jamais existé. Les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre auraient été largement diminuées.

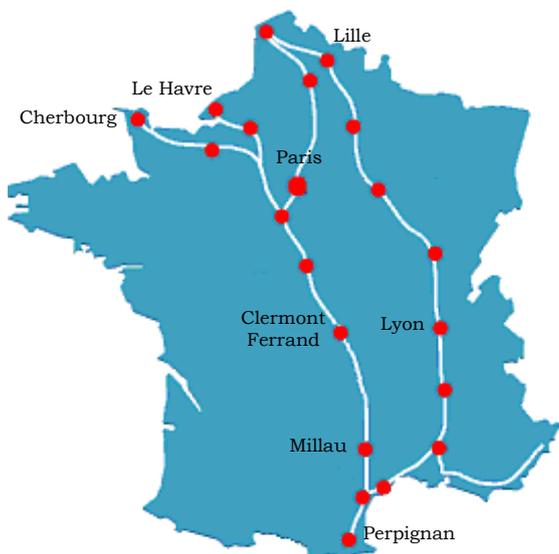
Sur la ligne de train

La ligne Paris-Clermont-Neussargues-Béziers pourrait servir d'alternative face à la saturation des lignes SNCF de la vallée du Rhône.

Agir pour l'Environnement et Comité de proposition de l'A-75, 2003



L'outarde canepetière, une espèce protégée en France menacée par le viaduc ?



Le groupe Eiffage justifie la construction du viaduc

Le grand viaduc est le dernier maillon de la Méridienne, autoroute gratuite reliant Clermont-Ferrand à Béziers et Narbonne. Connue également sous l'appellation A 75, cette nouvelle artère traverse de beaux paysages qui ont pour nom Auvergne, Margeride, Aubrac, grand Causses... Lorsqu'en 2005, le viaduc franchira les majestueuses gorges du Tarn, à l'ouest de Millau et tout près des célèbres caves de Roquefort, la voie la plus directe et la moins coûteuse entre Paris et la Méditerranée, voire l'Espagne, sera à coup sûr plébiscitée. Par les automobilistes en premier lieu, qui déjà empruntent cet itinéraire malgré les célèbres bouchons estivaux de Millau, l'une des justifications d'ailleurs du viaduc. Mais surtout par les chauffeurs-routiers, notamment ceux de plus en plus nombreux reliant l'Europe du Nord à la péninsule ibérique. Comparativement à l'A 6 - A 7 (autoroute du soleil), l'économie sera manifeste sur le trajet Paris-Narbonne : plus d'une heure gagnée et 15,24 euros de péage en moins pour les voitures, 30,46 à 45,73 euros économisés pour les poids-lourds. Les 4,573 euros du péage du viaduc, hors juillet et août (6,1 euros), pour les voitures, paraîtront une bien faible contrainte pour utiliser un nouvel axe de circulation, fluide, agréable et moins cher. Le montant du péage est le fruit d'une savante alchimie entre les coûts de réalisation et d'exploitation de l'ouvrage et les perspectives de trafic issues d'un modèle informatique simulant des dizaines d'hypothèses de circulation sur la moitié sud de la France.

Plus long et surtout bien plus haut que le pont de Normandie, jusqu'alors fleuron hexagonal en matière de grand viaduc, le viaduc de Millau franchira en 2400 mètres les gorges du Tarn avec des pylônes culminant à 340 mètres au dessus de la rivière. Il constitue un record mondial en matière de hauteur et se situe dans le peloton de tête européen pour toutes autres mensurations [...]

Dans ce département tout le monde a une triple conviction : le grand viaduc est le bon remède aux pollutions multiples générées par les bouchons actuels en pleine ville de Millau. C'est aussi un moyen de désenclavement indéniable de la région. Mais c'est tout autant la perspective d'avoir une sorte de Pont du Gard du XX^e siècle, un monument qui fascinera tous les passants par son audace et sa silhouette. Voilà qui donne du sens au travail des compagnons d'Eiffage TP qui attaqueront la pile P2 -la plus haute- dès la fin de l'année au moment où leurs collègues d'Eiffel découperont les premières tôles d'acier du tablier.

Source : Eiffage construction



La pose de la première pierre

Vendredi 14 décembre, le ministre de l'équipement et des Transports Jean-Claude Gayssot a posé la première pierre du viaduc de Millau donnant le coup d'envoi des travaux du premier grand chantier du siècle en France. En présence de nombreux élus et de Jean-François Roverato, PDG du groupe Eiffage, M. Gayssot a symboliquement coulé un parchemin signé de sa main à l'intérieur du quatrième des sept piliers de ce pont à haubans, dont le plus haut pylône culminera à 342 mètres au dessus du sol.

Ce viaduc « sera la clé de voûte d'une alternative réelle à l'itinéraire de transit par la vallée du Rhône et un acte majeur de désenclavement du Massif Central », a estimé le ministre lors d'une cérémonie à la mairie de Millau.

Jean-Philippe Defawe, AFP



ET AUJOURD'HUI, QUEL BILAN POUR LE VIADUC ?

Trafic tous véhicules		Trafic moyen journalier		Pic de trafic		Poids lourds	
Trafic annuel	Evolution	Prévisions	Réel	Nombre	Date	Nombre	Evolution
2006		10 300	11912	53 795	12 août	326 821	
2007	4,24	10 609	12418	54 281	18 août	362 772	11%
2008	3,04	10 927	12760	58 826	2 août	392 048	8,07%
2009	0,77	11 255	12894	62 279	1 août	369 462	-5,76 %
2010	1,00	11 593	13023	62 931	31 juillet	385 000	4,1 %

Le viaduc de Millau fête sa première année d'existence

Quatre millions de passages, 24 millions d'euros de chiffre d'affaires, 140 emplois créés : après un an d'existence, le bilan est très positif pour le viaduc de Millau qui célèbre, vendredi 16 décembre, le premier anniversaire de sa mise en service. La fréquentation "est supérieure de 20% à ce que nous avons prévu", a indiqué Jean-François Rivière, le président de la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM), la société concessionnaire. Le chiffre d'affaires enregistré par la CEVM est donc "légèrement supérieur aux estimations".

Jean-François Rivière explique le succès du plus haut viaduc du monde - 270 mètres de haut et 2 460 mètres de long - par plusieurs raisons. C'est d'abord "une réussite sur le plan esthétique", explique-t-il, soulignant le nombre important de demandes d'utilisation de l'ouvrage, notamment pour des démonstrations ou expositions d'entreprises automobiles. C'est ensuite une bonne alternative pour les automobilistes par rapport à la vallée du Rhône : il y a eu, selon le président de la CEVM, "un réel effet A75 (Clermont-Béziers)".

Depuis un an, entre 6 500 et 7 000 poids lourds s'acquittent chaque semaine des 20,30 euros du péage, remplacés en masse le week-end par les voitures particulières, qui paient 4,90€ le passage - 6,50€ l'été. Le record de passages a été atteint fin juillet avec 50 000 passages en une seule journée. Le succès a été tel que le concessionnaire ouvrira quatre voies supplémentaires de péage à l'été 2006.

Retombées touristiques

La ville de Millau a grandement profité de cette réussite. L'aire de repos, aménagée par le conseil général de l'Aveyron et la CCI de Millau-sud-Aveyron, et permettant d'avoir une vue sur le viaduc, a accueilli plus de 500 000 visiteurs cet été. Le président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Millau-Sud Aveyron, Jérôme Rouve, s'est réjoui des retombées sur l'activité touristique avec "une hausse de 5 à 30 % du chiffre d'affaires sur douze mois". "En termes qualitatifs, nous avons d'habitude une très bonne activité l'été. Là, nous avons connu un très bon printemps et un excellent automne", a poursuivi le président de la CCI. "De deux mois, on est passé à six mois d'activité saisonnière", a-t-il conclu.

Les recettes versées par les autocaristes aux hôtels, restaurants et sites visités ont augmenté de 22% en un an. Quant à la fréquentation de l'office du tourisme de Millau, elle a explosé avec 130 000 visites depuis le début 2005, pour une ville de 22 000 habitants. Des sites plus lointains, comme l'abbaye cistercienne de Sylvanès ou les caves de Roquefort, ont aussi connu des hausses de fréquentation de 30 à 80% par rapport à 2004. Dans la région, un million de cartes postales représentant le viaduc de Millau ont été éditées, générant une dizaine d'emplois pour deux centres de réinsertion pour personnes en difficulté.

Au-delà de l'Aveyron, le viaduc est aussi devenu une attraction majeure. Jusqu'en Californie où le cabinet du gouverneur Arnold Schwarzenegger qui, envisageant la construction d'un pont dans la baie de San Francisco, a demandé des conseils à la mairie de Millau.



La disparition des outardes en Midi-Pyrénées

Aucune prospection n'a eu lieu sur le camp militaire du Larzac, dernier secteur de présence avérée de l'outarde en Midi-Pyrénées. Ce camp couvre 3 000 ha, sur trois communes : La Cavalerie, Nant et Millau. Le statut de l'outarde ne peut donc être précisé pour cette région. Cependant, vu la faiblesse des populations et l'extinction confirmée en Lozère, on peut penser que les populations d'outardes des grands causses français se sont probablement éteintes.

Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Quels ont été les différents acteurs qui se sont exprimés sur l'opportunité ou non de construire un viaduc à Millau ?

Relevez les arguments avancés en faveur ou en défaveur de la construction de ce viaduc.

Quelle autre solution a été proposée par le Comité de l'A 75 ?

Avec le recul, les affirmations avancées par les pro et les anti-viaduc se sont-elles vérifiées ?

Selon vous le viaduc présente-t-il un bilan positif ou négatif à ce jour ?

Quelles conclusions peut-on tirer concernant la réalisation de grands aménagements de ce type ?