

# Millau se mue en capitale des ponts métalliques

Entre autres intervenants, l'un des associés de l'architecte Norman Foster



Entre autres nations, Japon et Corée.



Alistair Lenzner : « Les ponts deviennent des sujets d'artistes. »

Photos François CELJE

Ils étaient environ 400 hier dans la salle des fêtes de Millau pour le symposium international sur les ponts métalliques. 400 personnes venues de France bien sûr - une centaine - mais aussi de Corée, du Japon, d'Italie, d'Espagne, de Belgique, d'Iran, d'Égypte, d'Angleterre, d'Ukraine, d'Inde, de Hongkong, de Suisse, des États-Unis, du Brésil, du Canada, de Finlande, du Luxembourg, du Danemark, etc.

► « Nous sommes en train de dépasser le clivage entre architectes et ingénieurs »

► A Millau, donner l'impression que « les piles naissent du sol »

► 400 personnes

Et quoi de plus révélateur dans ce métissage des origines et des compétences - administrations, universités et industriels rassemblés - que le premier thème du congrès : architecture et conception générale, ou la rencontre entre architectes et ingénieurs. « Nous sommes en train en France de dépasser cet éternel clivage, avec de plus en plus souvent des équipes de conception regroupant les deux », commentait François Lepage au nom de la Direction

des Routes. Vision que ne pouvait que confirmer Georges Gillet, responsable de l'AIOA (arrondissement interdépartemental des ouvrages d'art) : la conception même du viaduc de Millau fut l'objet de travaux séparés entre architectes et bureaux d'études dans un premier temps, avant que les deux ne travaillent ensemble. Avec le choix que l'on sait qui a focalisé l'attention sur la personnalité de l'architecte Norman Foster, même si la réflexion fut donc plus collégiale, et même si pour passer de la théorie à la pratique, il fallut toute l'ingéniosité du groupe Eiffage.

Alistair Lenzner, associé de Norman Foster, était venu hier à Millau commenter ce qui fut pour son cabinet « un beau défi, en repoussant les limites de l'ingénierie technologique ». Il regrettait que les architectes ne soient pas plus sollicités pour certains projets qui y auraient gagné en esthétique. En faisant défiler des photos de ponts à travers le monde sur l'écran géant derrière lui, Alistair Lenzner expliquait à propos de l'un d'eux que « l'intervention d'un architecte sur la forme des piles aurait pu donner quelque chose de plus élégant pour le paysage ». Et quelques minutes plus tard, il illustrait son propos avec les piles du via-

duc de Millau : « Nous voulions donner le sentiment que les piles naissent du sol et qu'elles n'y étaient pas enfoncées, comme si c'était un autre arbre parmi les arbres. Leur profil a fait l'objet de nombreuses réunions de travail. Les rainures permettent de jouer sur les ombres et la lumière, tout en conservant les dimensions des ingénieurs, on donne aux piles un aspect encore plus élancé ». Logiques d'ingénierie et d'architecture se sont

même rencontrées : « Il fallait tenir compte des phénomènes de tractions et de poussées conjuguées, les piles ont dû être doublées dans leur partie supérieure, c'était un impératif d'efficacité mais c'est aussi une réussite sur le plan esthétique. » Alistair Lenzner lançait un hymne aux ponts : « Ils deviennent un

« Un pont qui met une ville sur la carte »

sujet d'artiste, on sait que ce sera regardé par beaucoup de monde. Le Golden Gate à San Francisco est l'exemple d'un pont qui met une ville sur la carte ».

Un peu plus tôt, l'architecte avait évoqué un autre exemple... Celui de Millau. « Il y a dix ans, personne n'avait entendu parler de Millau, aujourd'hui on sait où c'est sur la carte et c'est un gage de vigueur économique pour la ville. »

Arnaud BOUCOMONT



# Le viaduc de Millau sous l'œil des experts

Animateur des conférences sur le viaduc hier après-midi, Jean-François Coste préside la commission internationale d'experts autour de l'ouvrage d'art

■ Des études initiales au clavage du tablier via la mise en concession de l'ouvrage, il a accompagné la progression du viaduc de Millau. Jean-François Coste qui a orchestré hier les conférences consacrées à l'ouvrage de Foster dans le cadre du symposium sur les ponts métalliques, préside la commission internationale d'experts dudit viaduc. Une instance née en 1992 sous l'impulsion de Christian Leyrit, alors directeur des Routes, afin d'apporter un point de vue extérieur à celui de l'administration, sur le plan technique.

Une dizaine de spécialistes, au sein de cette commission, ont d'abord planché sur la faisabilité du contournement de Millau : « Le pont nous était soumis comme la solution "haute", entre le causse Rouge et le Larzac », se souvient Jean-François Coste. La commission a intégré pêle-mêle un chercheur de Princetown university spécialisé dans l'esthétique des ouvrages d'art, un ingénieur canadien pionnier

des techniques de stabilité au vent, un professeur suisse expert en ouvrages à haubans, un ingénieur allemand, un délégué des Ponts et chaussées, un paysagiste, ainsi que plusieurs consultants français en matière de géologie, de béton précontraint et de structures métalliques.

« Nous avons notamment conseillé la mise en compétition de cinq types de projet », précise Jean-François Coste.

## « Vigilance particulière quant à la sécurité »

Peu après que le projet multi-haubané de Norman Foster a été retenu, quand le ministre de l'Équipement Jean-Claude Gaysot décide de passer le viaduc au privé, le dossier n'en est donc pas au point zéro : « Dans le cahier des charges de la concession, la géométrie et l'architecture de l'ouvrage étaient imposées, rappelle-t-il. En outre, l'État avait réalisé de nombreuses études et préparé les pistes de chantier, ce qui a permis un gain de temps ». Après d'Eiffage, le groupe d'experts assume alors une deuxième mission : « Attirer l'attention du concessionnaire sur des

points sensibles et, sans nous transformer en contrôleurs, vérifier que tout a bien été étudié ». Aussi bien pour les profondeurs de fondations que pour le béton ou les règles de calculs, par exemple.

S'agissant des calculs justement, la commission a dû réviser les règles en fonction du caractère... d'exception de l'ouvrage. « Certaines règles ne sont valables que pour des ponts standards, là il a fallu s'accorder sur des cas de charge précis », mentionne Jean-François Coste, qui insiste sur la bonne relation de la commission avec le concessionnaire.

À l'heure actuelle, l'instance d'experts se dit attentive à la « durabilité de l'ouvrage », ainsi qu'à la mise en place d'équipements de contrôle et de suivi du viaduc, donc de tout le volet maintenance. « Nous faisons preuve d'une vigilance particulière quant à la sécurité de l'ouvrage, vis-à-vis des usagers », précise-t-il.

Collaborateur de la première heure au projet du grand pont de Millau, Jean-François Coste a-t-il eu un pincement au cœur lorsque le projet est passé dans le giron du privé ? « Le regret que l'on a pu avoir me semble large-



Jean-François Coste.

Photo F.C.

ment compensé par le fait que l'ouvrage a été réalisé dans des délais que l'État, pour des raisons de financement, n'aurait jamais tenus ». Un ouvrage dont le chantier, aujourd'hui en matinée, sera visité par les congressistes du symposium, venus de tous les méridiens. Dans la continuité, et à titre optionnel, les participants pourront découvrir les viaducs de Verrières et de Garrigue, les deux autres ouvrages d'art d'importance sur le contournement A 75 de Millau. ●

# Tous les ingénieurs au viaduc !

Aux studieuses conférences du symposium international des ponts métalliques a succédé, hier, le chapitre des travaux pratiques. Les intervenants de toutes nationalités - dont deux Argentins qui ont fait connaissance avec une charmante compatriote chargée de l'accueil - ont visité le chantier du viaduc de Millau. Un point d'orgue pour ce colloque qui aura mis la ville de Millau sous les feux de l'actualité industrielle.

Dans la continuité, en après-midi, c'est aux congressistes de l'Association pour le développement économique du Massif central et du Centre (lire en page 5) qu'il revenait de découvrir le site du chantier d'Eiffage.

Photo François CELIÉ

