



conçu par :

Sarah Lazarevic
© Compagnie Eiffage du viaduc
de Millau/Foster and Partners

**Graveur du poinçon du timbre
pour le document philatélique :**

Claude Jumelet

Imprimé en :

héliogravure

Couleurs :

bleu, vert, rouge, ocre,
blanc, noir, gris

Format :

panoramique horizontal 75 x 22

dentelures comprises :

80 x 26

30 timbres à la feuille

Valeur faciale :

0,50 €

premier jour



Conçu par
Foster and Partners
Oblitération disponible
sur place
Timbre à date 32 mm
"Premier Jour"

Vente anticipée

Le mardi 14 décembre de 15h à 19h et le mercredi 15 décembre 2004 de 9h à 19h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à la salle des fêtes de Creissels, 1 Place du 19 mars 1962, 12100 CREISSELS.

Autre lieu de vente anticipée

Les mardi 14 et mercredi 15 décembre 2004 de 8h à 19h au bureau de poste de Millau, avenue Alfred Merle, 12106 MILLAU.

En vente dans tous les bureaux de poste à partir du 3 janvier 2005 et sur le site Internet de La Poste www.laposte.fr/timbres

Viaduc de Millau



Le viaduc de Millau est le dernier maillon de l'auto-route A75 reliant Clermont-Ferrand à Béziers et, en prolongement, Paris à Barcelone. En 1987, les premières ébauches de tracés visant à relier les deux rives du Tarn voient le jour. Sept ans plus tard, différents projets sont mis en compétition et en 1996, le choix de l'État se porte sur la construction d'un pont multihaubané, conçu à l'origine par l'ingénieur Michel Virlogeux et dessiné par les architectes Foster and Partners. Le principe de mise en concession est décidé en 1998. Celle-ci est attribuée en octobre 2001 au groupe Eiffage. La distance entre les deux causses (2460 m) et la hauteur au-dessus du Tarn (270 m) ont amené à choisir le principe d'un ouvrage multihaubané composé de piles en béton, minces, aux lignes élancées et d'un tablier en acier, très léger, effleurant la vallée en sept points seulement. Le viaduc de Millau possède la pile la plus haute du monde ; P2 culmine en effet à 343 mètres, soit plus haut que la tour Eiffel. C'est l'alliance du béton et de l'acier qui a permis de relever ce défi architectural. L'acier, notamment, permet la construction d'un tablier mince et de faible poids, soutenu par des haubans. L'ensemble optimise la résistance aux vents circulant à une telle hauteur. Les formes des piles ont été soigneusement étudiées par les architectes afin d'aboutir à un ouvrage aussi discret qu'esthétique, se caractérisant par une insertion douce dans le paysage du Sud Aveyron. C'est la variation constante de leur géométrie qui fait la particularité de ces sept piles : creuses, leur forme en losange tronqué évolue jusqu'à se dédoubler en fourche fine sur leurs derniers quatre-vingt-dix mètres. Une fois les piles en béton achevées, le tablier a été lancé depuis les plates-formes situées en bordure de causses, de part et d'autre de l'ouvrage. Au fur et à mesure de l'assemblage, le tablier était poussé au-dessus du vide par tronçons de 171 mètres depuis le nord et le sud. Dix-huit lançages ont été nécessaires pour que les deux éléments du tablier se rejoignent au-dessus du Tarn, le 28 mai 2004. Ensuite, les pylônes ont été transportés sur le tablier au droit de chaque pile puis mis à la verticale. On a alors pu tendre les onze paires de haubans de part et d'autre. Ce sont eux qui portent le poids du tablier et transfèrent les efforts dans les piles. Grâce à eux, le viaduc de Millau a son apparence définitive.

Le groupe Eiffage, constructeur-concessionnaire, a financé les travaux et exploitera le viaduc pendant 75 ans en assurant l'entretien de l'ouvrage et le service à l'utilisateur.

