

■ L E S A M I S D E ■
l'École de Paris

<http://www.ecole.org>

Séminaire Entrepreneurs

Villes et Territoires

organisé avec le soutien de l'Institut CDC pour la recherche, de la Caisse des dépôts et consignations et du ministère de l'Industrie et grâce aux parrains de l'École de Paris

Air Liquide¹

Algoé²

ANRT

Areva²

Arcelor

Cabinet Regimbeau¹

Caisse des Dépôts et Consignations

CEA

Chaire "management de l'innovation"

de l'École polytechnique

Chambre de Commerce

et d'Industrie de Paris

CNRS

Conseil Supérieur de l'Ordre

des Experts Comptables

Danone

Deloitte & Touche

École des mines de Paris

EDF

Entreprise & Personnel

Fondation Charles Léopold Mayer

pour le Progrès de l'Homme

France Télécom

HRA Pharma

IBM

IDRH

Institut de l'Entreprise

La Poste

Lafarge

Ministère de l'Industrie,

direction générale des Entreprises

PSA Peugeot Citroën

Reims Management School

Renault

Royal Canin

Saint-Gobain

Schneider Electric Industrie

SNCF¹

Thales

Total

Unilog

Ylios

¹ pour le séminaire

Ressources Technologiques et Innovation

² pour le séminaire Vie des Affaires

(liste au 1^{er} avril 2006)

**LE VIADUC DE MILLAU
TOUR EIFFEL DU LARZAC**

par

Jacques GODFRAIN

Maire de Millau

Député de l'Aveyron

Séance du 1^{er} février 2006

Compte rendu rédigé par Loïc Vieillard-Baron

En bref

La pureté architecturale du viaduc de Millau fendant l'air à plus de trois cents mètres de hauteur est à l'unisson de sa réussite humaine, technique, financière. Pourtant, le projet n'a manqué ni d'opposants, ni de réticences, ni de choix risqués. Jacques Godfrain, maire de Millau et député de l'Aveyron, impliqué dès le début, nous présente cette aventure en conteur passionné. En fonctionnement depuis un an, le viaduc a déjà profondément renouvelé la vie de la région : les terribles bouchons ont disparu, les visiteurs affluent en foule, les usines délocalisées reviennent, les naissances se multiplient ! Mais l'époque actuelle n'autorise pas à s'endormir sur ses lauriers. À son poste et pour amplifier ce nouvel atout, Jacques Godfrain montre comment, entre hasard et vision, rêve et réalité, lui viennent des idées nouvelles, et comment il agit pour les réaliser : un jumelage avec une ville portuaire espagnole, une exposition comparative avec le Canal de Suez, la construction d'un théâtre...

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus ; les idées restant de la seule responsabilité de leurs auteurs.
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

EXPOSÉ de Jacques GODFRAIN

Depuis une douzaine d'années, je suis l'un des acteurs locaux qui se sont complètement impliqués dans le projet du viaduc de Millau. Je vais vous présenter ici son origine et les raisons qui ont poussé à le construire, la manière dont les concepteurs puis les réalisateurs ont été choisis, et enfin l'impact sur la vallée, tant lors du chantier que, maintenant, après une année de fonctionnement.

Franchir la vallée du Tarn

La toute première origine du projet peut être trouvée en 1971, lorsque le président de la République annonça, lors d'un discours au Puy, le projet d'une autoroute gratuite pour désenclaver le Massif central et décharger la vallée du Rhône déjà très encombrée. Mais la question s'est faite plus pressante, il y a une quinzaine d'années, lorsqu'il a fallu choisir un itinéraire pour joindre Clermont-Ferrand à Béziers.

De Clermont-Ferrand, on descendait vers le sud en passant par Issoire, Saint-Flour, l'Aubrac... De Béziers, on remontait vers le nord en passant par Lodève et le Larzac. On projetait d'agrandir le tunnel de Lodève, et d'en construire un pour le Larzac. Ce n'était pas facile, mais c'était réalisable. Il restait à franchir la vallée du Tarn, canyon le plus profond d'Europe.

On pouvait imaginer un passage nettement à l'est de Millau, qui avait l'avantage de raccourcir les distances de descente vers le sud, mais qui obligeait à franchir les gorges du Tarn, connues pour leur exceptionnelle beauté – elles sont candidates au classement au patrimoine mondial de l'humanité.

Une autre possibilité était de passer plus à l'ouest, dans la région de Roquefort. Elle avait du sens dans la mesure où elle permettait de reprendre immédiatement une circulation importante de camions liée au pôle agro-industriel des fameuses caves de Roquefort. Mais elle rallongeait les distances d'une vingtaine de kilomètres. De plus, elle faisait traverser des zones du Larzac au sol géologiquement problématique.

La troisième possibilité consistait à passer dans la continuité de l'autoroute existante, c'est-à-dire à l'immédiate proximité de Millau. La difficulté majeure était alors la profondeur du canyon, qui était ici à son maximum.

Après consultation des élus, des associations, de la Chambre économique, cette troisième solution a finalement été choisie.

Le pont le plus haut du monde

Pour franchir le canyon, deux solutions ont été proposées.

La première était fondée sur un pont d'une hauteur classique au-dessus du Tarn. Cette solution exigeait alors que l'on creuse une énorme tranchée dans le Causse rouge pour faire descendre l'autoroute jusqu'au pont et un long tunnel pour la faire remonter sur le Larzac. Compte tenu de la nature d'un sous-sol miné par d'immenses cavités souterraines, ce tunnel aurait dû aussi inclure des ponts souterrains.

La seconde voulait relier directement la surface des deux plateaux. Mais elle nécessitait la construction d'un pont d'une hauteur encore jamais atteinte.

Cinq propositions de conception

La seconde solution ayant été retenue, un concours à destination d'ingénieurs et d'architectes a été lancé pour la réalisation, il y a déjà huit ans. Cinq projets nous sont parvenus.

Les deux premiers étaient assez classiques, composés d'un grand nombre de piles, d'un tablier normal et d'une architecture banale. Nous les avons vite écartés.

Le troisième était très original, voire un peu étrange, caractérisé par l'existence de trois immenses totems (comme les nommait l'architecte) en métal qui servaient de piles. Ce projet a retenu notre attention, mais finalement, l'énorme charpente métallique qu'il impliquait nous a paru trop éloignée du paysage minéral et végétal de notre région. De plus, il plaçait l'une des piles au milieu du Tarn, ce qui posait un problème du fait des crues – et qui, selon la législation actuelle, aurait d'ailleurs été interdit.

Le quatrième projet était superbe. C'était une immense arche en béton, environ trois fois plus grande que celle du viaduc de Garabit, qui s'inscrivait bien dans le paysage, dans un style assez proche des voûtes des bergeries ou des églises locales. Ce projet était tentant mais il offrait une prise au vent considérable pendant la construction, ce qui empêchait de garantir la durée du chantier.

La cinquième proposition, celle que nous avons adoptée, nous a été remise par un duo éminent. La première figure, particulièrement médiatique, en était l'architecte anglais Norman Foster qui a construit à Londres ou dans les Émirats de nombreux bâtiments, toujours très élégants.

Dans notre cas, la *Foster touch* a donné, par exemple, la légère courbe du viaduc qui permet aux automobilistes de voir la succession des piles se dérouler devant eux au moment où ils l'abordent, ce qui est très impressionnant ; ou encore l'échancrure dans les piles, qui joint l'utile à la beauté en apportant une petite souplesse dans l'équilibre et une très belle ligne aérienne.

La seconde figure était l'ingénieur français Michel Virlogeux, largement reconnu comme le grand spécialiste technique des ponts à haubans. Son travail, ainsi que celui des ingénieurs de la Direction des routes, ne doivent pas être sous-estimés au profit de Norman Foster, y compris dans la conception. Ce sont eux qui ont permis au pont d'exister.

Le choix du constructeur

Un an plus tard, le projet étant élaboré, un gros cahier des charges (plus de trois tonnes de documentation) a été envoyé aux quatre groupes qui l'ont demandé, un consortium suédo-allemand, un autre franco-espagnol, Bouygues et Eiffage. Les deux premiers se sont désistés assez rapidement, réalisant qu'ils n'avaient pas la compétence technique nécessaire. Bouygues nous a remis une proposition tout béton, et Eiffage deux, l'une tout béton et l'autre mi-béton mi-métal (c'est-à-dire que le tablier était en métal).

Aspects techniques

Nous avons préféré la solution mi-béton mi-métal d'Eiffage pour deux raisons. L'une concernait l'esthétique. En effet, le tablier en métal était plus léger ce qui permettait de le faire plus fin et d'utiliser moins de haubans pour le soutenir : 4,20 mètres d'épaisseur et onze haubans pour le métal contre 4,70 mètres d'épaisseur et dix-huit haubans pour le béton. L'effet visuel du viaduc, qui nous semblait un critère important, nous a paru en être nettement amélioré.

L'autre raison relevait de la rapidité de construction. S'il était en béton, le tablier ne pouvait être monté que lorsque les piles l'étaient complètement. En revanche, en métal, il pouvait être

construit simultanément sur le bord, puis glissé ensuite sur les piles dès qu'elles atteignaient la hauteur voulue. On gagnait donc du temps.

Au final, ce viaduc de deux mille quatre cents mètres de long, comprenant sept piles dont la plus haute atteint trois cent quarante-trois mètres (record du monde), a été construit en exactement trois ans. La construction s'est déroulée en parfaite conformité avec les simulations.

Techniquement, la verticalité et l'horizontalité ont été en permanence surveillées par un satellite géostationnaire. De ce fait, un tel projet n'aurait probablement pas pu se faire il y a une vingtaine d'années.

Aspects financiers

Outre les aspects techniques, la structure financière proposée par la société Eiffage nous a aussi paru plus satisfaisante.

Suite à la décision de Jean-Claude Gayssot, alors ministre des Transports, de mettre en concession le viaduc, le cahier des charges était clair : le récipiendaire devait financer (coût de l'ordre de trois cents millions d'euros), construire et gérer le viaduc, sachant que les recettes proviendraient du droit de péage qu'il pourrait facturer aux utilisateurs du pont.

Or Eiffage avait conçu un plan de financement sur ses propres fonds, ce qui signifie qu'elle prenait le risque à sa charge. Techniquement, cette proposition l'obligeait à céder un certain nombre de ses propriétés dans le monde (sièges sociaux et immeubles) de manière à augmenter son haut de bilan. Compte tenu de la part importante du personnel dans l'actionnariat de la société (environ 28 % du capital), la direction avait dû le consulter, et la réponse avait été enthousiaste.

De son côté, Bouygues comptait financer le projet par le biais de banques. Mais celles-ci, naturellement, faisaient payer des surcoûts correspondant à leurs propres évaluations du risque. Et chaque intermédiaire supplémentaire, comme les assureurs, faisait de même. Au total, les frais financiers de Bouygues étaient nettement plus élevés.

Un chantier d'une grande propreté

Le chantier a été extrêmement propre, aussi bien d'un point de vue environnemental que social. Avant que le chantier ne démarre, beaucoup craignaient la présence d'une collectivité, celle des ouvriers du BTP, que l'on imaginait rude. Il n'en a rien été. En tant que maire de Millau, je ne peux même que me féliciter des rapports que nous avons entretenus.

Le chantier a compté environ cinq cents personnes, dont un petit tiers était issu de la vallée, le reste étant constitué par des ouvriers spécialisés dans ce genre de grand chantier et par leurs familles.

La société Eiffage s'était engagée à ne recourir à aucun bâtiment de chantier pour loger son personnel, mais à construire du neuf de qualité ou à réhabiliter de l'ancien dans la ville. Elle a respecté son engagement. Un jour, j'ai même signé quatre-vingts permis de construire, ce qui pour un maire d'une ville de vingt-deux mille habitants est un événement sympathique et très exceptionnel !

Deux ingénieurs spécialisés dans l'environnement et la qualité des eaux ont été en permanence affectés au chantier de manière à ce que rien, et en particulier aucun fluide, ne dégrade l'environnement. Il n'y a guère qu'une truffière où j'allais me promener quand j'étais enfant qui a du être sacrifiée !

Une ambiance très humaine au travail

J'ai été aussi frappé par l'ambiance particulière du travail, peut-être due au fait que la société appartient pour une bonne part à son personnel. Les ouvriers donnaient le sentiment de travailler avec une très grande conscience professionnelle. Il est significatif qu'il y eut très peu d'accidents de travail et que le plus grave fut une luxation de l'épaule faite dans un bureau ! Quand les deux morceaux du tablier, partis de chaque bord, se sont rejoints, tout le personnel était présent et ce fut un moment d'une très grande émotion. Personne ne pouvait parler. C'était véritablement l'œuvre de tous qui aboutissait.

Je veux souligner ce facteur affectif, car j'ai pu constater au cours de voyages dans d'autres chantiers, qu'il avait été assez unique. Il est clair que les ouvriers ont été marqués très positivement par cette aventure. Ils sont ceux qui ont participé à la construction du viaduc de Millau.

L'inauguration a été saluée à la hauteur de la réalisation, par la venue du président de la République et le passage des avions de la patrouille de France. De nouveau, quand le président a dévoilé, derrière le drapeau français, la plaque de commémoration gravée sur de la lause, la pierre de la région, l'émotion a été particulièrement intense.

Une renaissance de l'économie locale

Une grande inconnue était les effets pour la vallée, une fois que le viaduc serait mis en service. Beaucoup pronostiquaient : « *Plus personne ne va venir dans la ville, la vallée va se désertifier.* » Quelques-uns faisaient des prévisions inverses. En réalité, les prévisions les plus optimistes ont été dépassées.

Certes, les automobilistes qui veulent descendre le plus vite possible vers les plages de la Méditerranée ne passent plus par Millau. Mais c'était une illusion de croire que ce passage, et le blocage dans notre fameux bouchon – quatre heures pour franchir la ville en été –, était très favorable au commerce local. Les gens pris dans les bouchons, où qu'ils soient, ne rêvent que d'une chose, en sortir le plus vite possible, et n'en profitent guère pour aller consommer. Maintenant, de nombreux automobilistes continuent à passer à Millau, mais le font pour admirer le viaduc. Ces personnes sont dans une attitude propice à la consommation. Elles sont bien plus profitables à l'activité économique locale. L'année dernière, environ un million de visiteurs sont passés.

Deux hôtels neufs ont déjà été construits, deux autres sont en cours, des restaurants et divers commerces ont ouvert, etc. Citons aussi 28 % de fréquentation supplémentaire aux caves de Roquefort, et 18 % à l'abbaye de Sylvanes pourtant située à une quarantaine de kilomètres.

Le symbole sans doute le plus significatif de cette renaissance de l'activité économique est l'ouverture d'une nouvelle usine de gants. En effet, la ganterie avait fait la réputation de Millau, mais dans le passé récent, les usines avaient fermé les unes après les autres, sous la pression des productions des pays à moindres coûts. À titre de clin d'œil, nous avons d'ailleurs récemment offert des paires de gants de Millau à une délégation chinoise qui venait étudier le viaduc !

Une concurrence inédite des voies de transport

L'automobiliste ou le camionneur qui doit relier par exemple le port de Rotterdam au détroit de Gibraltar et au Maroc dispose de plusieurs choix réalistes pour traverser la France. Il peut passer par la vallée du Rhône, par Bordeaux, par Limoges puis Toulouse, ou par le viaduc de Millau et Béziers. Une telle diversité pour ce genre de trajet est unique. Sur des trajets tels que Paris-Strasbourg ou Paris-Marseille, il n'existe qu'une seule possibilité raisonnable. Cette situation fait entrer l'économie des transports terrestres dans une nouvelle et passionnante problématique de concurrence.

Notre itinéraire possède trois gros atouts : il est le plus court, le moins cher dans la mesure où une partie de l'autoroute est gratuite, et, je crois aussi, le plus beau. Bref, il permet de franchir l'Europe dans des conditions économique et esthétique exceptionnelles. Les prévisions de passage sur le viaduc ont déjà été nettement dépassées : le trafic des camions a déjà augmenté de 20 %. Avec une démarche commerciale appropriée vers Rotterdam et Barcelone pour faire connaître ce nouveau trajet, nous devrions encore progresser.

DÉBAT

Zones d'ombres ?

Un intervenant : *Des éléments imprévus ont-ils perturbé l'avancée du chantier ?*

Jacques Godfrain : Le chantier a globalement avancé conformément aux simulations et aux planifications. Une fois, pendant quelques jours, il y a eu beaucoup de neige et un grand froid. Il a fallu réchauffer les tôles du tablier avant de les souder. Le chantier a un peu ralenti. La très grande chaleur de l'été 2003 a aussi été un moment difficile pour le travail, mais les ouvriers ont été remarquables et le rythme n'a quasiment pas baissé.

Int. : *Ce projet, tel que vous nous l'avez raconté, présente une grande pureté. Les pyramides d'Égypte, les cathédrales du Moyen Âge, le tunnel sous la Manche ont chacun leur part d'ombre. Qu'en est-il dans votre cas ?*

Int. : *Par expérience, je sais que les contrats de travaux publics sont souvent suivis par de nombreux contentieux qui augmentent très significativement le coût initial...*

J. G. : À ma connaissance, il n'y a pas eu de contentieux lié à la construction. Au début de l'exploitation commerciale du pont, la société Eiffage s'est posé la question une fois à la suite d'une interruption de la circulation de l'autoroute pendant plusieurs jours du fait d'un grand enneigement. Or son contrat d'exploitation prévoit que l'État doit assurer la circulation jusqu'au pont. Elle aurait pu attaquer, mais cela aurait évidemment dégradé significativement les rapports, pour un gain final peu élevé. Elle a eu la sagesse de ne pas le faire.

Sur un autre plan, celui de la vie locale, pas un propriétaire, un restaurateur ou un commerçant ne m'a fait savoir qu'il n'avait pas été payé. De manière générale, nous avons entretenu d'excellents rapports. Une conclusion en est l'augmentation considérable du nombre des mariages et de la natalité. Millau devient une ville très jeune avec, l'an dernier, trois cent quarante naissances pour deux cent quatre-vingts décès !

Int. : *Ce genre de projet dépasse considérablement le niveau du maire. Quel est son rôle spécifique, selon l'expérience que vous en avez maintenant ?*

J. G. : La plupart des décisions dépassent effectivement le niveau local. Il ne faut pas se leurrer, les gens locaux ont ponctuellement peu de pouvoir, mais les endroits où ils peuvent un peu peser sont nombreux, comme au cours de l'enquête publique obligatoire. S'ils s'opposent systématiquement et très majoritairement au projet, ça finira par peser et le projet aura beaucoup de mal à aboutir. Par la suite, la municipalité joue un grand rôle dans l'acceptation du chantier par la population. Dans le cas présent, pour faciliter cette intégration, nous avons, par exemple, immédiatement invité les personnels d'Eiffage aux diverses fêtes (14 juillet, etc.). Avec les autres responsables locaux, nous avons aussi travaillé à les faire entrer dans les institutions. Le directeur du chantier a ainsi été élu à la Chambre de commerce. Comme je l'ai déjà dit, le personnel du chantier a eu un excellent comportement avec nous, mais nous n'avons pas non plus lésiné pour les intégrer au mieux. Pour tout cela, l'attitude du maire est essentielle.

Écologistes

Int. : *Comment avez-vous réussi à contenir les protestations des écologistes, d'autant que vous aviez localement une figure médiatique d'envergure nationale en la personne de José Bové ?*

J. G. : La direction d'Eiffage les craignait énormément pour la construction de l'autoroute, elle disposait d'arguments écologiques, comme la récupération et le traitement de l'eau de pluie dans des bassins de décantation avant son rejet dans la nature. C'était un avantage considérable par rapport à une route normale. Remédier aux énormes bouchons de Millau, manifestement nocifs pour l'environnement, était aussi un argument. Au bilan, le pont en lui-même n'a pas suscité beaucoup d'oppositions de type écologique, si ce n'est sous l'angle du paysage. Et encore, la question du paysage fut surtout une préoccupation parisienne.

Au cours du chantier, la Confédération paysanne ou des associations proches sont intervenues deux fois en obligeant le chantier à s'arrêter (ce qui a rendu à chaque fois les ouvriers absolument furieux). La première fois, le mot d'ordre était : « *Halte aux multinationales !* » Ils ont vite dû cesser quand ils ont appris que le capital d'Eiffage appartenait pour une grande part aux salariés. La seconde fois, la revendication tenait aux règlements d'indemnités agricoles liées à la sécheresse. Quand ils ont fait passer un troupeau de brebis sur l'autoroute surchauffée, je les ai menacés d'alerter la Société protectrice des animaux. La dérision est parfois un bon argument ! Finalement, les perturbations ont été limitées.

Int. : *Il paraît que vous avez été contacté par Arnold Schwarzenegger. Pourquoi ?*

J. G. : L'après-midi même de l'inauguration, le directeur de cabinet du gouverneur de Californie m'a joint au téléphone en me disant qu'il venait de suivre l'inauguration à la télévision et qu'il avait été très surpris de ne pas voir les écologistes manifester. De son côté en effet, il a beaucoup de problèmes avec eux au sujet d'un nouveau pont dans la baie de San Francisco. Il m'a donc demandé de venir lui expliquer quelle avait été notre recette ! N'ayant pas le temps, j'ai donné le dossier à l'un de mes amis, le sénateur Guerri, qui est effectivement allé récemment là-bas. L'affaire suit son cours...

Int. : *La construction du viaduc a-t-elle modifié la trajectoire des oiseaux migrants ? On sait que certaines espèces se repèrent sur les routes.*

J. G. : Honnêtement, je ne sais pas. Mais... je retiens la question. À l'occasion, ça me donnera un bon sujet à proposer à la Ligue pour la protection des oiseaux !

Retombées économiques

Int. : *Pouvez-vous préciser d'où est venu le personnel du chantier et ce qu'il est devenu à la fin ?*

J. G. : Je ne connais pas les chiffres exacts. Mais il me semble que sur les cinq cents personnes, environ cent cinquante ont été embauchées dans la Lozère et l'Aveyron. Je sais que Eiffage a eu des difficultés à trouver des soudeurs. Par chance, les Chantiers de l'Atlantique connaissaient à ce moment une petite baisse d'activité. Un certain nombre d'entre eux sont donc venus de Saint-Nazaire. D'autres sont venus de la Réunion, où il paraît qu'il y a d'excellents soudeurs. Parmi ceux qui ont été embauchés dans notre région, une cinquantaine sont restés avec Eiffage et sont maintenant sur d'autres chantiers.

Int. : *Quelles sont les retombées sur l'activité locale ?*

J. G. : Du fait du grand nombre de personnes qui viennent admirer le viaduc, les retombées sont très importantes sur les métiers de la restauration, des cafés et du petit commerce de tourisme. Mais, la même raison d'admiration a d'autres effets plus surprenants. En effet, elle crée une motivation pour les hommes d'affaires pour venir à Millau. Auparavant, les

acheteurs de la région parisienne hésitaient beaucoup à venir, car ils avaient le sentiment de perdre beaucoup de temps en transport. Mais maintenant, ils se disent : « *Je vais en profiter pour faire un peu de tourisme* ». Ils viennent donc plus facilement acheter chez nous. Je connais plusieurs entreprises locales qui ont ainsi accru leur chiffre d'affaires et embauché. On ne mesure pas assez ce que la notoriété peut apporter. Nos entreprises sont en train de le comprendre et mettent de plus en plus un dessin du viaduc en en-tête de leurs documents.

Int. : *On disait que vous alliez développer une activité de logistique.*

J. G. : Oui, cela avance mais ce n'est pas simple car il n'y a plus beaucoup de place pour construire de grands centres. En bas, les zones sont inondables, en haut, les zones sont glissantes. Ce n'est pas facile de vouloir en même temps le paysage et l'activité industrielle. Il faudrait arriver à concevoir un projet architectural parfait. L'affaire mûrit.

Des idées pour durer

Int. : *Comment comptez-vous vous y prendre pour rester attractif dans la durée ? Les parcs d'attractions savent bien qu'il faut sans cesse trouver de nouvelles idées pour survivre. Est-ce aussi un enjeu pour vous ? Qu'en est-il des visites au pont de Normandie ?*

J. G. : Je crois savoir que le nombre de visiteurs y est à peu près stable depuis une dizaine d'années. C'est un bon signe pour nous. Par rapport aux centres touristiques et parcs d'attractions divers, il ne faut pas méconnaître un atout de taille, la gratuité : regarder le viaduc ne coûte rien et se fait quand on veut et d'où l'on veut. Mais je suis personnellement toujours à l'affût de nouvelles idées pour relancer l'intérêt. J'en ai déjà quelques-unes. Par exemple, j'ai suggéré de faire le plus grand cadran solaire du monde en utilisant l'une des piles pour faire l'ombre. On mettrait tout autour une zone plantée d'arbres avec une essence différente, un chêne, un érable, etc., pour marquer chaque heure. On peut aussi imaginer des événements comme des spectacles d'illumination. Je pense aussi à tous les publics, les enfants, les adultes, les personnes âgées, etc. Nous avons par exemple déjà conçu un beau musée de maquettes d'ouvrages d'art dont la particularité est d'être adapté aux aveugles, car les maquettes présentent les différentes réalités, la rivière, la route, etc., en matériaux spécifiques de manière à ce qu'elles soient repérables au toucher. L'idée m'en est venue le jour où j'ai croisé un homme aveugle qui venait voir le viaduc. Je lui dis : « voir ? » Il m'a répondu : « nous, les aveugles, nous ne voyons pas, mais nous sentons les choses. » La réponse m'a frappé et je me suis demandé comment aller plus loin.

Il est clair qu'il faut toujours remettre les choses en mouvement. Je suis sans cesse sur le qui-vive pour tirer parti de toutes les opportunités. Pour le moment, nous organisons à Millau une très belle exposition qui compare les projets de ces deux grands axes que sont le canal de Suez et notre viaduc. Les Égyptiens ont été très sensibles à la symbolique et nous ont prêté de très belles pièces. Avec les autorités compétentes, nous venons aussi de créer un centre de douane près du pont et j'ai récemment jumelé Millau avec Sagunto. La corrélation est la suivante : Sagunto est une ville portuaire espagnole qui se développe beaucoup du fait de la saturation du port de Valence, la grande ville voisine. L'idée est de permettre aux marchandises déchargées à Sagunto et qui doivent monter vers le nord, d'être dédouanées chez nous. Les Espagnols semblent avoir bien saisi le profit qu'ils pourraient en tirer. Nous verrons ce que cela donnera avec le temps.

Int. : *Avez-vous pensé à une activité touristique de survol en hélicoptère pour les touristes les plus aisés. Ce devrait être superbe !*

J. G. : Oui, mais nous y avons renoncé car les hélicoptères sont très bruyants et gênent, paraît-il, beaucoup une espèce assez rare d'oiseaux, les vautours-fauves, qui nichent dans la vallée du Tarn. En revanche, les petits avions volent à profusion. Le bruit en est d'ailleurs un peu pénible, y compris pour les humains ! Mais, on ne peut pas tout avoir, l'activité économique et la tranquillité absolue. Tout choix dans un sens s'accompagne d'un sacrifice dans un autre...

À propos d'avion, il me revient une idée anecdotique, mais qui est bien représentative de l'état d'esprit qui consiste à être en éveil à toutes les opportunités de mettre en valeur notre viaduc. Lors d'un voyage en avion de Paris à Montpellier, je vois le viaduc par le hublot. Aussitôt je vais demander au commandement de bord de l'annoncer, et tout le monde se précipite sur les hublots ! J'ai ensuite demandé au patron d'Air France de faire annoncer le viaduc par ses pilotes, ce qui a été accepté. Des centaines de personnes chaque jour l'admirent donc de très haut !

Int. : *À titre personnel, le viaduc est-il susceptible d'être pour vous un levier politique ?*

J. G. : La réussite de cet ouvrage me rend évidemment très heureux. Tous les élus ont le désir de marquer leur époque. Mais, à mon avis, ce qui caractérise vraiment un maire, c'est sa politique culturelle. Sur ce point, j'aimerais laisser une trace, en remontant un théâtre – c'est en cours – et en relançant l'opérette. C'était une de mes passions de jeunesse. Je jouais comme figurant sur la scène du Capitole de Toulouse.

Int. : *Votre exposé donne un formidable enthousiasme. Aujourd'hui où la mentalité est à la défensive, vous devriez circuler partout pour raconter cette histoire. Cela me rappelle Pierre-Gilles de Gennes qui, après son prix Nobel de physique, a parcouru les lycées de la France entière pour parler de son aventure et de celle de la science. J'ai pu constater qu'il était, comme vous, un remarquable conteur et qu'il a donné de l'énergie et du sens à beaucoup.*

Présentation de l'orateur :

Jacques Godfrain : de formation en économie, il a effectué un parcours professionnel dans le transport aérien en occupant des postes de direction ; il est député de l'Aveyron depuis 1978 ; maire de Millau depuis 1991 ; a été ministre de la Coopération de 1995 à 1997 ; est secrétaire de la Commission des affaires étrangères, membre du conseil de surveillance de l'Agence française de développement et président du groupe d'amitié France-Gabon ; une des ses réussites a été d'avoir su faciliter la construction du viaduc de Millau et son projet futur sera d'inaugurer le nouveau théâtre de Millau et d'y développer le goût pour la culture.

Diffusion avril 2006