# Le Viaduc de Millau
# **Viadukt Millau**

Nouvel axe de circulation Nord-Sud
**Nové dopravní řešení na trati sever-jih Francie**

Plus court et moins cher
**Kratší a levnější**

Le 16 décembre 2004, le viaduc de Millau s'ouvre à la circulation. Les traditionnels bouchons entre Aguessac et la Cavalerie font désormais partie du passé. Culminant à 343 mètres au-dessus de la vallée du Tarn, le viaduc constitue le dernier chaînon manquant jusqu'alors sur l'A75. Cette autoroute – la Méridienne – relie Clermont-Ferrand à Béziers en 340 km. Aujourd'hui, avec le viaduc, l'axe A10-A71-A75 représente le plus court trajet entre Paris et Perpignan : 60 km de moins qu'en passant par Lyon, soit près d'une demi-heure de conduite. Sans compter le temps gagné avec la fin des embouteillages de Millau. Lors des grands départs en vacances, plusieurs heures seront ainsi économisées!

**Překlad:**

> **Viadukt *Millau* je v provozu od 16. prosince 2004. Tradiční zácpy mezi obcemi *Aguessac* a *la Cavalerie* jsou od té doby minulostí. Viadukt nad údolím řeky *Tarn* dosahuje ve svém nejvyšším bodě 343 metrů. Tvoří poslední článek dálnice A75, nazývané *La Méridienne* a dlouhé 340 km, která spojuje *Clermont-Ferrand a Béziers*. Osa dálnic A10-A71-A75, dnes již s viaduktem, tak představuje nejkratší trať mezi *Paříží a Perpignanem*: bez zajížďky přes *Lyon* je to o 60 km méně, tj. asi půl hodiny cesty. Nemluvě o čase, který získáme bez dopravních zácp v *Millau*. Při odjezdech na prázdniny tak ušetříme několik hodin!**

*Komentář:*

> *V prvním odstavci našeho překladu jsme z překladatelských postupů využili například* ***diluci*** *(des embouteillages – dopravní zácpy) nebo také* ***explicitaci*** *(les traditionnels bouchons entre Aguessac et la Cavalerie - tradiční zácpy mezi městy Aguessac a la Cavalerie, au-dessus de la vallée du Tarn - nad údolím řeky Tarn). V obou případech explicitace se jedná o nepovinné doplnění* ***supercharakterizace****.*
>
> *Bezpochyby zajímavým fenoménem jsou* ***toponyma****. Pouze „Paříž" patří do skupiny tzv. exonym. Ostatní vlastní jména v tomto odstavci si ponechávají svou grafickou podobu, jsou však skloňována dle českých pravopisných pravidel.*

*Razantně jsme upravili **syntaktickou výstavbu** třetí a čtvrté věty. Vedlo nás k tomu použití francouzského přechodníku „culminant“ a dále možnost spojení „l´A75“ a „cette autouroute“.*

*V naší práci se z velké části jedná spíše o **volný překlad**.*

Côté tarif, les économies sont importantes. L'A75 est sans péage sur toute sa longueur. Seul, le passage sur le viaduc de Millau sera sujet à péage. Ainsi, sur la totalité du trajet Paris-Perpignan, la différence de coût pour les véhicules légers avoisine 15 € en faveur de l'A71-A75 par rapport à l'axe A6-A7-A9.

Loin des autoroutes surchargées, l'A75 et le viaduc de Millau sont parfaitement intégrés dans leur environnement. Ils traversent des paysages magnifiques de moyenne montagne et offrent des conditions idéales de trafic.

**Překlad:**

**Co se týče dálničních poplatků, je důležité šetřit. Dálnice A75 je bez poplatků, pouze na viaduktu *Millau* se bude platit mýtné. Na celé trati *Paříž – Perpignan* se tak cenový rozdíl pro lehká vozidla blíží částce 15€ ve prospěch A71 – A75 v porovnání s A6-A7-A9.**

**Na rozdíl od přeplněných dálnic je A75 s viaduktem *Millau* dokonale začleněna do svého okolí. Táhne se překrásnou hornatou krajinou a nabízí ideální dopravní podmínky.**

*Komentář:*

*V druhé větě této části překladu používáme i nadále **explicitaci** „dálnice A75“, v tomto případě z **důvodu estetického,** abychom nezačínali větu pouhým „A75“. Níže uvádíme příklady **transpozice substantivum ⇨ adjektivum** a **transpozice substantivum ⇨ verbum.***

*[…] sur <u>la totalité</u> [S] du trajet […]* ⇨ *[…] na <u>celé</u> [Adj] trati […]*

*[…] des conditions idéales de trafic* $^{de\ +S}$ *[…]* ⇨ *[…]ideální dopravní* $^{Adj}$ *podmínky […]*

*[…] les économies* $^{S}$ *sont important […]* ⇨ *[…] je důležité šetřit* $^{V}$ *[…]*

*Z **hlediska syntaktického** jsme změnili kategorii osoby a čísla přísudku změnou podmětu (viz předchozí příklad, l´A 75 et le viaduc de Millau sont intégrés" – dálnice A 75 s viaduktem Millau je dokonale přizpůsobena).*

**Histoire**
**Jak to bylo …**

Une histoire hors du commun pour un ouvrage d'exception

**Nevšední příběh výjimečné stavby**

Des premières ébauches de tracés réalisées en 1987 à la fin du chantier en décembre 2004, dix-sept années d'études et de travaux auront été nécessaires pour que le chaînon manquant de l'A75 voie le jour. Le viaduc de Millau, que certains n'hésitent pas à appeler le pont du Gard du XXIe siècle, constitue l'aboutissement d'une multitude d'étapes. Pour chacune d'elle, rigueur, précision et professionnalisme ont été les maîtres mots. Autant de conditions indispensables pour faire entrer cet ouvrage d'exception dans le livre des records.

**Překlad:**

**Od prvních náčrtů v roce 1987 až k dokončení stavby v prosinci 2004, tj. sedmnáct let studií a prací, kterých bylo zapotřebí, aby vznikl poslední díl dálnice A75. Viadukt *Millau*, nazývaný některými odvážlivci také *Pont du Gard* (*Gardský most*) 21. století, uzavírá nesčetné množství fází. V každé z nich vládla slova rigoróznost, preciznost a profesionalita. Tolik podmínek bylo třeba splnit, aby byla tato výjimečná stavba zapsána do knihy rekordů.**

*Komentář:*

*Z překladatelských postupů zde uvedeme **koncentraci** (voir le jour – vzniknout), **étoffement** (en 1987 – v roce 1987) a **modulaci** faktitivní vazby „faire entrer" pomocí **syntaktické transpozice aktivum ⇨ pasivum**:*

*[…] pour faire entrer cet ouvrage d'exception dans le livre des records […]*

*⇨ […] aby tato výjimečná stavba byla zapsána do knihy rekordů. […].*

*Jako další příklad si uvedeme **vedlejší větu vztažnou**, kterou jsme **přestylizovali.***

*[…] que certains n´hésitent pas à appeler le pont du Gard […]*

*⇨ […] nazývaný některými odvážlivci Pont du Gard […]*

*Při překládání této vedlejší věty jsme použili oba dva druhy transpozice: **syntaktická transpozice** (vedlejší věta – přívlastek), **lexikální transpozice** (n´hésitent pas – odvážlivci, appeler – nazývaný).*

*Francouzské vlastní jméno „Pont du Gard" jsme se rozhodli zanechat a v závorce uvést jeho překlad do češtiny, neboť se domníváme, že francouzský název je všeobecné známý.*

*Dále jsme zvolili variantu cizích slov „rigoróznost", „preciznost" a „profesionalita" z estetického důvodu ( lépe doplňují sloveso vládnout, dodávají na odbornosti, které bylo zapotřebí k zapsání do knihy rekordů).*

Quatorze ans de préparation pour une aventure unique

14 let příprav na jedinečné dobrodružství

**1987 :** les premières ébauches de tracés de l'A75 visant à relier le Causse rouge, au nord, avec le Larzac, au sud, voient le jour. Plusieurs propositions sont avancées pour le franchissement de la vallée du Tarn, à l'est ou à l'ouest de Millau.

**1994 :** la décision est prise. Un pont sera construit à quelques kilomètres en aval de la ville.

**1996 :** à l'issue d'un appel d'offres, la solution conçue par Michel Virlogeux, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et dessinée par Sir Norman Foster, architecte, est retenue. Un ouvrage d'art multihaubané verra le jour dans le ciel aveyronnais. Son esthétisme et son intégration dans le paysage ont séduit les services de l'Etat. Il a été préféré à quatre autres projets : un pont à épaisseur constante, un pont à épaisseur variable, un viaduc dont les haubans auraient été tendus sous le tablier et un ouvrage à arche unique.

**1998 :** le gouvernement décide la mise en concession de la construction et de l'exploitation du viaduc. Cette dernière est fixée pour une durée de 75 ans.

**2001 :** en octobre, suite à un appel d'offres, l'alliance du béton (pile) et de l'acier (tablier) préconisée par le groupe Eiffage reçoit les faveurs de l'Etat. Le béton possède toutes les qualités requises d'endurance. L'acier rend possible la construction d'un tablier mince et de faible poids. Le 14 décembre, l'aventure démarre avec la pose de la première pierre.

**Překlad :**

**1987: Vznikají první nákresy dálnice A75 s cílem spojit *le Causse rouge* na severu s *Le Larzacem* na jihu. Je předloženo několik návrhů, jak přejet údolím řeky Tarn, a to západně, nebo východně od *Millau.***

**1994: Je rozhodnuto. Několik kilometrů od města bude po proudu řeky postaven most.**

**1996: Výběrové řízení vyhrává řešení *Michela Virlogeuxe*, hlavního projektanta dopravní infrastruktury, které vypracoval společně s architektem *sirem Normana Fostera*. Stavba s mnoha závěsy se bude vyjímat v aveyronské obloze. Jeho estetičnost a začlenění do krajiny okouzlily státní orgány. Upřednostnily ho před dalšími čtyřmi projekty: mostem s konstantní šířkou, mostem s variabilní šířkou, viaduktem se závěsy napnutými pod mostovku a mostem s jediným obloukem.**

**1998: Vláda rozhodne o udělení povolení ke stavbě a využívání viaduktu po dobu 75 let.**

**2001: V říjnu získává ve výběrovém řízení přízeň státu společnost *Eiffage,* která navrhla spojení betonu (pilíře) a oceli (mostovka). Beton je dle potřeb odolný a železo umožní stavbu lehké a tenké mostovky. Dobrodružství začíná dne 14. prosince položením základního kamene.**

Komentář:

*I v této části překladu se objevují vlastní jména, tentokrát* ***vlastní jména osob****, jejichž grafickou podobu nijak neměníme, jsou však skloňována dle pravidel českého pravopisu.*

*Problém nám působil překlad výrazu „ingénieur en chef des Ponts et Chaussées“, který jsme nakonec přeložili dle* ***EUR-lexu*** *jako „hlavní projektant dopravní infrastruktury“.*

*Adjektivum „aveyronnais“ jsme přeložili na základě* ***morfologického rozboru:*** *ve francouzštině departement Aveyron + koncovka nais = aveyronnais, v češtině tedy departement Aveyron + koncovka ský = aveyronský).*

*Z překladatelských postupů jsme použili* ***koncentraci*** *(appel d´offres – konkurs),* ***dépouillement*** *(la solution conçue par Michel Virlogeux - řešení Michela Virlogeuxe).*

Trois ans pour un chantier de titans

3 roky obří stavby

**Le béton…**

Dès le printemps 2002, les premières piles du viaduc de Millau s'élèvent vers le ciel. Dans le même temps, les points d'ancrage du tablier (les culées) voient le jour sur les causses. Quelques semaines auront suffit pour réaliser le terrassement. Douze mois après le début des travaux, la pile « P2 » franchit la barre des 100 m. Un an plus tard, le 9 décembre 2003, le chantier béton est achevé dans les temps ! Avec, en prime, le record de la plus haute pile du monde accroché à 245 m.

**L'acier…**

L'assemblage du tablier d'acier débute au cours de l'été 2002. Deux chantiers à ciel ouvert sont installés en retrait des culées. Le 25 mars 2003, un premier tronçon de tablier (171 m) part à l'assaut du vide : cette opération de lançage est un succès. 17 autres suivront, au rythme moyen d'un lançage toutes les quatre semaines. Le 28 mai 2004, à 14h12 précises, la jonction – ou clavage – des parties nord et sud du tablier est réalisée à 270 m au-dessus du Tarn. Mission réussie !

**Puis tout s'enchaîne…**

Le 29 mai 2004, soit 24 heures après le clavage, l'installation des pylônes débute, suivie de la pose des 154 haubans destinés à soutenir le tablier. En trois mois, tout est terminé. Fin septembre 2004, l'enrobé est appliqué sur le tablier. Aménagement de la chaussée (peinture, dispositifs de sécurité…), installation des systèmes de sécurité, éclairage, finition de la

barrière de péage : tout est prêt le 16 décembre 2004 pour l'exploitation commerciale du viaduc.

**Překlad:**

**Beton…**

**Na jaře 2002 rostou k nebi první pilíře viaduktu *Millau*. Ve stejnou dobu se provádí kotvení mostovky (mostní opěry) na krasových planinách. Na zemní práce stačilo jen několik týdnů. Po dvanácti měsících pilíř *P2* přesahuje hranici 100 metrů. O rok později, 9. prosince 2003, je betonová stavba dokončena, a to včas! Navíc s rekordem nejvyššího pilíře na světě (245 m).**

**Ocel…**

**Sestavování ocelové mostovky začíná v létě 2002. Pod širým nebem jsou za mostními opěrami umístěna dvě montážní pracoviště. Dne 25. března 2003 je první část mostovky (171 m) úspěšně vysunuta do prázdného prostoru. Následuje sedmnáct dalších vysunutí, každé čtyři týdny jedno. Dne 28. května 2004 přesně ve 14 hodin a 12 minut se ve výšce 270 metrů nad řekou provádí spojení – uzavření závěrečným klenákem – severní a jižní části mostovky . Mise je úspěšně splněna!**

**Pak se vše spojí …**

**Dne 29. května 2004, tj. 24 hodin po spojení obou částí mostovky, začíná stavění pylonů, po kterém následuje napnutí 154 závěsů k jejímu podepření. Za tři měsíce je vše hotovo. Na konci září 2004 je mostovka zalitá. Úprava vozovky (nátěr, bezpečnostní zařízení…), instalace bezpečnostních systémů, osvětlení, konečné úpravy mýtných bran – vše je 16. prosince 2004 připraveno ke komerčnímu využívání viaduktu.**

*Komentář:*

*Tuto část překladu považujeme za nejproblematičtější, co se slovní zásoby týče.* ***Odborné pojmy*** *jako, „clavage“, „tablier“, „culée“, „pylone“, „hauban“, jsme konzultovali s Akademickým slovníkem francouzsko-českým, EUR-lexem, časopisem Svět z března 2009, internetovou encyklopedií Wikipedie a také na internetové stránce archiweb.cz.*

*Vyskytuje se zde poměrně velký počet dat, mimo jiné na začátku věty, proto jsme se uchýlili k* ***étoffement*** *(le 25 mars 2003 – dne 25. března 2003).*

*Překladatelské postupy:* ***transpozice substantivum ⇨ adjektivum*** *(barrière de péage – mýtná brána, système de sécurité – bezpečnostní systém, tablier d´acier – ocelová mostovka),* ***dépouillement*** *(pour réaliser le terrassement – na zemní práce).*

*V odstavci „l´acier…“ jsme* ***vlastní jméno zeměpisné*** *„Tarn“ nahradili* ***obecným substantivem*** *„řeka“, neboť shledáváme, že vlastní jméno „Tarn“ už nemá v této části žádnou informativní hodnotu:*

*[…] à 270 m au dessus du Tarn […]* ⇨ *[…]270 metrů nad řekou […].*

## Chiffres clés

Klíčová čísla

Le viaduc, un ouvrage de legendě
Viadukt - legendární stavba

Le viaduc du Millau représente l'aboutissement d'une formidable histoire. De sa conception à sa réalisation, plusieurs centaines d'hommes ont uni leur énergie et leur ingéniosité pour participer à cette œuvre unique. Au plus fort des travaux, près de 600 compagnons travaillaient sur le chantier. Ils ont maîtrisé les technologies les plus avancées (laser, GPS…) pour piloter au millimètre près la construction de ce géant d'acier et de béton. Pour cela, il n'aura fallu que trois ans, de décembre 2001 à décembre 2004.

La performance en chiffres

Provedení v číslech

Longueur : 2 460 m
Largeur : 32 m
Hauteur maximale : 343 m, soit 19 m de plus que la Tour Eiffel
Pente : 3,025 %, en montée nord-sud dans le sens Clermont-Ferrand – Béziers
Rayon de courbure : 20 km
Hauteur de la plus haute pile (P2) : 245 m

Hauteur des pylônes : 87 m
Nombre de piles : 7
Longueur travées : 2 travées de rive de 204 m de portée et 6 travées courantes de 342 m
Nombre de haubans : 154 (11 paires par pylône disposées en une seule nappe monoaxiale)
Tension des haubans : de 900 t à 1200 t pour les plus longs
Poids du tablier d'acier : 36 000 t, soit 5 fois la Tour Eiffel
Volume de béton : 85 000 m3, soit 206 000 t
Coût de la construction : 400 M€
Durée de la concession : 78 ans – 3 ans de construction et 75 ans d'exploitation
Garantie de l'ouvrage : 120 ans

**Překlad:**

**Viadukt *Millau* představuje ukončení jedné historické senzace. Od koncepce k jeho realizaci vynaložilo několik stovek lidí energii, důvtip a vynalézavost, aby se na stavbě tohoto unikátu mohlo podílet. Nejtěžší práci na staveništi zajišťovalo na 600 pracovníků. Využily nejnovější technologie (laser, GPS…) k řízení stavby ocelového a betonového obra na milimetr přesně. Proto stačily pouze tři roky, od prosince 2001 do prosince 2004.**

**Délka: 2 460 m**

**Šířka: 32 m**

**Nejvyšší bod: 343 m, tj. o 19 m více, než je výška *Eiffelovky***

**Sklon: 3,025 %, stoupá ze severu na jih, ve směru *Clermont-Ferrand – Béziers***

**Poloměr křivosti: 20 km**

**Výška nejvyššího pilíře (pilíř P2): 245 m**

**Výška pylonů: 87 m**

**Počet pilířů: 7**

**Dílka mostních polí: dvě okrajová pole o délce 204 m a šest centrálních polí o délce 342m**

**Počet závěsů: 154 (11 párů na 1 pylon uspořádaných do jednoosového systému)**

**Nosnost/napětí/zatížení závěsů: nejdelší od 900 t do 1200 t**

**Váha ocelové mostovky: 36 000 t, tj. 5krát váha Eiffelovky**

**Objem použitého betonu:** : **85 000 m3, tj. 206 000 t**

**Stavební náklady: 400 mil. €**

**Doba trvání koncese: 78 let – 3 roky stavby a 75 let provozu**

**Záruka na dílo: 120 let**

*Komentář:*

*Překladatelské postupy:* ***chassé-croisé*** *(une formidable histoire – historická senzace),* ***koncentrace*** *(la tour Eiffel – Eiffelovka),* ***diluce*** *(la durée – doba trvání),* ***transpozice lexikální*** *(coût de la construction – stavební náklady).*