



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

L'Administration des Postes françaises met en vente, à partir du 6 octobre 1956 dans certains bureaux de poste indiqués ci-dessous pour chaque figurine, et à partir du 8 octobre dans les autres bureaux du territoire, une série de trois timbres-poste consacrés aux grandes réalisations techniques françaises. Ces timbres sont gravés en taille-douce et leur format est de 22 x 36 (dentelé 13, 50 timbres à la feuille).

CARACTÉRISTIQUES DE CES TIMBRES



12 F - Donzère-Mondragon

NOIR BLEUTÉ et BISTRE

Dessiné et gravé par CAMI

Vente anticipée à Bollène-Écluse
(Vaucluse)



18 F - Téléphérique
de l'Aiguille du Midi

BLEU HIRONDELLE

Dessiné et gravé par COTTET

Vente anticipée à Chamonix
(Haute-Savoie)



30 F - Port de Strasbourg

BLEU INDIGO
et BLEU HIRONDELLE

Dessiné et gravé par GANDON

Vente anticipée à Strasbourg
(Bas-Rhin)

Trois réalisations sont aujourd'hui mises à l'honneur par l'émission des trois vignettes consacrées au barrage de Donzère-Mondragon, au téléphérique de l'Aiguille du Midi, au port de Strasbourg.

Réalisé par la Compagnie nationale du Rhône, l'aménagement de la chute de Donzère-Mondragon a été, après la construction du barrage de Génissiat, une des étapes importantes de l'utilisation du Rhône. Fleuve impétueux et violent, peu propre à la navigation, le Rhône, en partie désormais domestiqué par l'homme, fournit à la fois des ressources immenses d'énergie hydro-électrique, des possibilités d'irrigation, une amélioration sensible des conditions de la navigation... L'ensemble du barrage de Donzère-Mondragon est imposant :

Canal de dérivation de 20 kilomètres de long, barrage de retenue, construction de nombreux ponts, édification d'une centrale de six groupes dont la production annuelle, de l'ordre de deux milliards de kWh, en fait actuellement la plus importante usine hydro-électrique d'Europe occidentale... Ce n'est du reste là qu'une étape dans l'aménagement définitif du Rhône : dès l'achèvement de Donzère-Mondragon, un autre chantier était ouvert à quelques kilomètres au nord, signe de la vitalité et de l'esprit d'initiative de la technique française.

La ligne de téléphérique conduit de la ville même de Chamonix, située à 1.035 mètres, au sommet de l'Aiguille du Midi, à 3.842 mètres. Une station motrice est située au Plan des Aiguilles, à 2.318 mètres, où se trouve la station intermédiaire entre les deux tronçons de la ligne. L'ensemble de la ligne, construite malgré de grandes difficultés naturelles et techniques, malgré d'inévitables et cruelles souffrances humaines, constitue une réalisation remarquable : plus de 500 personnes peuvent être transportées en une heure dans les deux sections. Ainsi s'est trouvée améliorée l'organisation touristique d'une des régions les plus grandioses des Alpes françaises.

Le développement de Strasbourg a été de tout temps commandé par sa situation géographique : un carrefour de voies terrestres venant converger vers l'axe fluvial du Rhin, le plus important de l'Europe occidentale. Au cours du XIX^e siècle, l'essor économique, la construction de nombreux canaux, l'aménagement du Rhin, qui peut désormais accueillir jusqu'à Strasbourg des chalands de plus de 2.000 tonnes, imposent la construction d'un port nouveau. Port régional jusqu'en 1918, Strasbourg devient, après son retour à la France, un port national, disposant de facilités nouvelles par suite de l'adoption de son statut de « port autonome » en 1924. La vitalité de la Lorraine industrialisée, de l'Alsace, les transformations récentes ont accru, depuis la seconde guerre mondiale, sa capacité et son rôle. Avec plus de 6.500.000 tonnes de trafic annuel en 1955, Strasbourg se place au quatrième rang des ports français. Des industries nouvelles, issues du trafic pétrolier croissant, ouvrent des perspectives d'accroissement continu et justifient la modernisation constante d'un matériel imposant. Strasbourg est désormais un grand port rhénan.