

ROCHEFORT - PONT DE MARTROU

Valeur : 0,25 F

Couleurs : noir, bleu, bistre foncé

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par HALEY

Format horizontal 22 × 36
(dentelé 13)

Pont de Martrou

VENTE

anticipée, le 20 juillet 1968 à ROCHEFORT ;

générale, le 22 juillet 1968 dans tous les bureaux de poste.

Jusqu'à fin 1966, le franchissement de la Charente, entre Rochefort et Royan, était assuré uniquement par un pont à transbordeur datant de la fin du siècle dernier. Le trafic routier, particulièrement important sur cet axe, appelait son remplacement par un ouvrage susceptible de concilier les exigences de la route et de la navigation maritime sur la Charente, accessible sur cette partie de son cours aux navires de haute mer.

Dès 1951, les pouvoirs publics décidèrent la construction du pont levant de Martrou dont les travaux, commencés en avril 1964, durèrent trente-trois mois; l'ouvrage franchit la rivière à 2 km en aval de Rochefort, non loin de l'ancien pont à transbordeur.

Une travée levante de 92,40 m entre appuis, d'un poids de 560 tonnes, deux ouvrages d'accès de 90 m de longueur chacun représentent un ensemble d'une longueur totale de 270 m livrant passage à une chaussée de 7 m et à deux trottoirs de 1,50 m de largeur. La travée levante métallique est supportée sur chaque rive par un pylône en béton armé dont la traverse haute contient la salle des machines pour les manœuvres du pont et des appareils de signalisation maritimes et routiers.

Le caractère particulièrement mouvant des terrains des rives de la Charente a posé un problème majeur pour la construction de cet ouvrage. La fondation de chacun des pylônes de support de la travée levante a donc été réalisée en trépied : trois piles circulaires en béton armé de 8 m de diamètre, s'encastrent de 2 à 4 m dans le rocher calcaire qui se situe sous une couche de vase à 20 ou 25 m de profondeur, sont réunies en tête par un chevêtre de 4 m de hauteur.

Des pompes en vue de stabiliser les vases et d'empêcher leurs glissements vers le fleuve, ainsi qu'un réseau d'injections, d'exécu-

tion délicate, ont permis de réaliser la mise à sec nécessaire aux enceintes des piles et la consolidation du rocher pour l'assise de la fondation.

Les travaux de terrassement et de montage du coffrage ont été exécutés par des hommes-grenouilles, dans une eau chargée en vase n'offrant aucune visibilité.

Le 25 novembre 1966 enfin, la travée levante dont l'ossature métallique avait été montée à Rochefort était remorquée jusqu'à son emplacement définitif, et suspendue entre les pylônes par quatre nappes de câbles.

Un mécanisme qu'entraîne un groupe oléo-hydraulique à régulation de débit fait que la course verticale de la travée entre sa position basse et haute s'effectue dans le temps minimum de 100 secondes. Ainsi, en installant sur chaque rive deux équipements oléo-hydrauliques complets et un groupe thermique de secours, l'ensemble du dispositif de manœuvre a été conçu de façon à assurer les meilleures conditions de sécurité dans l'exploitation de l'ouvrage.

Quant à la signalisation maritime sur la Charente, elle est assurée par des groupes de feux bicolores que complètent des dispositifs phoniques et radiophoniques, évitant aux navires en mouvement tout risque d'accident.

Réalisation grandiose, œuvre de la technique et du génie constructif de l'esprit humain, le pont levant de Martrou permet d'assurer dès sa mise en service un trafic triple de celui du transbordeur et de supprimer pour les usagers de la route les attentes parfois fort longues. Sur la seule liaison avec Royan et l'Île d'Oléron, on estime à 3 000 véhicules par jour le trafic qui faisait un détour de 15 km environ et qui s'est reporté sur le nouvel ouvrage.

