

Pont de Normandie



Dessiné par Jean-Paul Veret Lemarinier

Gravé en taille-douce par Pierre Albuisson

Format horizontal 76 x 22

20 timbres à la feuille

Vente anticipée le 20 janvier 1995 au Havre (Seine-Maritime) et à Honfleur (Calvados)

Vente générale le 23 janvier 1995

Commencée en 1988, la construction du pont de Normandie, qui relie les rives de la Seine entre Le Havre et Honfleur en aval de Tancarville est une véritable prouesse technologique. Avec ses 856 mètres de portée centrale, le plus grand pont à haubans du monde a relégué à la seconde place celui de Shanghai (602 mètres entre les deux pylônes principaux). Sa longueur totale de 2141 mètres est égale à la distance séparant la place de la Concorde de l'Arc de Triomphe. Ses deux immenses pylônes portant le tablier métallique à une hauteur de 52 mètres au-dessus du niveau de l'eau sont aussi élevés que la Tour Montparnasse (214 mètres). 184 haubans (câbles d'acier) ont été nécessaires pour sa réalisation. C'est en partie grâce à l'ordinateur que le pont de Normandie peut aujourd'hui ouvrir ses voies à la circulation, car les calculs étaient si nombreux qu'il aurait fallu des vies entières pour

parvenir à sa conception. Le tablier central, long de 856 mètres, a été testé en soufflerie afin de résister à des vents de plus de 250 Km/h. Au pied de chaque pylône, 40000 tonnes de charge.

La construction du pont ne s'est pas faite contre la nature. Au contraire, l'environnement a été sauvegardé et le site valorisé. L'estuaire de la Seine abrite sur plus de 3000 hectares une faune et une flore spécifiques – oiseaux migrateurs, poissons et crustacés – qui trouvent refuge dans ses vasières, lesquelles jouent aussi un rôle épurateur vis-à-vis des apports polluants du fleuve. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, maître d'ouvrage avec le concours de l'Etat, maître d'œuvre, ont élaboré un programme de protection des espèces notamment par la création de nouvelles vasières ou la réhabilitation des milieux par pâturage. La

réserve sera également mise en valeur par des animations et une salle d'exposition permanente.

Le pont de Normandie est plus qu'un symbole d'union entre la Haute et la Basse Normandie. Il est un atout dans le développement économique et touristique du Grand Estuaire. Le Havre, deuxième port de France, devrait renforcer ses positions par cette nouvelle liaison qui l'intègre dans le futur schéma autoroutier européen et qui en fait un point de passage obligé sur l'axe Stockholm-Gibraltar. Enfin, fait inhabituel et remarquable, le montage financier fait intervenir les départements de Seine-Maritime, Calvados et Eure ainsi que la région Haute-Normandie pour la garantie des emprunts bancaires.

LA POSTE • 1995

Reproduction, même partielle,
interdite sans autorisation

LES TIMBRES-POSTE DE FRANCE

Pont de Normandie



Vente anticipée le 20 janvier 1995
au Havre (Seine-Maritime)
et à Honfleur (Calvados)

**Vente générale dans tous les bureaux de poste
le 23 janvier 1995**



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dessiné par Jean-Paul Veret Lemarinier
Gravé en taille-douce par Pierre Albuissou
Format horizontal 76 x 22
20 timbres à la feuille

PONT DE NORMANDIE

Commencée en 1988, la construction du pont de Normandie, qui relie les rives de la Seine entre Le Havre et Honfleur en aval de Tancarville est une véritable prouesse technologique. Avec ses 856 mètres de portée centrale, le plus grand pont à haubans du monde a relégué à la seconde place celui de Shanghai (602 mètres entre les deux pylônes principaux). Sa longueur totale de 2 141 mètres est égale à la distance séparant la place de la Concorde de l'Arc de Triomphe. Ses deux immenses pylônes portant le tablier métallique à une hauteur de 52 mètres au-dessus du niveau de l'eau sont aussi élevés que la Tour Montparnasse (214 mètres). 184 haubans (câbles d'acier) ont été nécessaires pour sa réalisation. C'est en partie grâce à l'ordinateur que le pont de Normandie peut aujourd'hui ouvrir ses voies à la circulation, car les calculs étaient si nombreux qu'il aurait fallu des vies entières pour parvenir à sa conception. Le tablier central, long de 856 mètres, a été testé en soufflerie afin de résister à des vents de plus de 250 Km/h. Au pied de chaque pylône, 40 000 tonnes de charge.

La construction du pont ne s'est pas faite contre la nature. Au contraire, l'environnement a été sauvegardé et le site valorisé. L'estuaire de la Seine abrite sur plus de 3 000 hectares une faune et une flore spécifiques – oiseaux migrateurs, poissons et crustacés – qui trouvent refuge dans ses vasières, lesquelles jouent aussi un rôle épurateur vis-à-vis des apports polluants du fleuve. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, maître d'ouvrage avec le concours de l'Etat, maître d'œuvre, ont élaboré un programme de protection des espèces notamment par la création de nouvelles vasières ou la réhabilitation des milieux par pâturage. La réserve sera également mise en valeur par des animations et une salle d'exposition permanente.

Le pont de Normandie est plus qu'un symbole d'union entre la Haute et la Basse Normandie. Il est un atout dans le développement économique et touristique du Grand Estuaire. Le Havre, deuxième port de France, devrait renforcer ses positions par cette nouvelle liaison qui l'intègre dans le futur schéma autoroutier européen et qui en fait un point de passage obligé sur l'axe Stockholm-Gibraltar. Enfin, fait inhabituel et remarquable, le montage financier fait intervenir les départements de Seine-Maritime, Calvados et Eure ainsi que la région Haute-Normandie pour la garantie des emprunts bancaires.