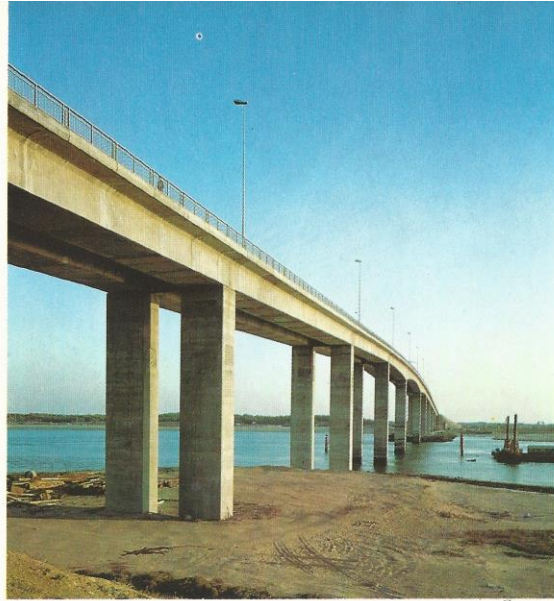


le pont



RN 148
PASSAGE
DU GOIS

ÉCLAIRAGE PUBLIC

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE EVENOU

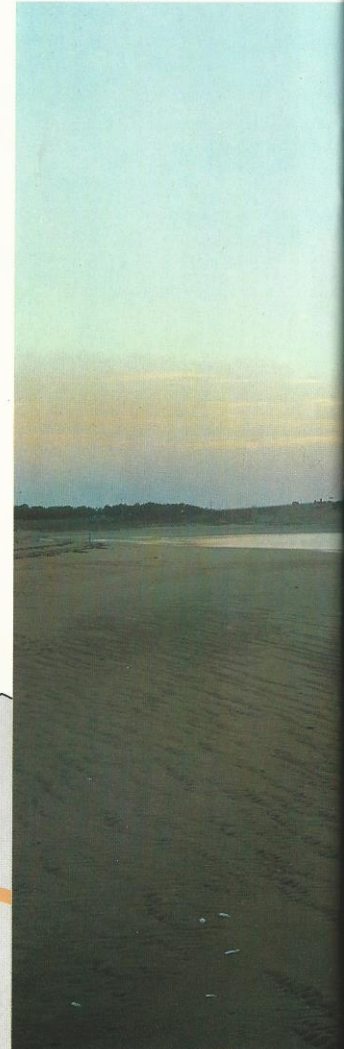
Sur les grandes routes, autoroutes et dans les villes, la circulation est de plus en plus intense et les temps où la nuit représentait le repos et la halte obligatoire sont depuis longtemps révolus. Sur les routes l'automobile instrument de travail et élément des loisirs et du plaisir n'a plus d'heure pour circuler.

Au cours des ans, l'invincible invasion motorisée ne fait que croître :

- 2 150 000 véhicules en 1950
- 4 200 000 véhicules en 1955
- 7 400 000 véhicules en 1960
- 15 millions de véhicules en 1970

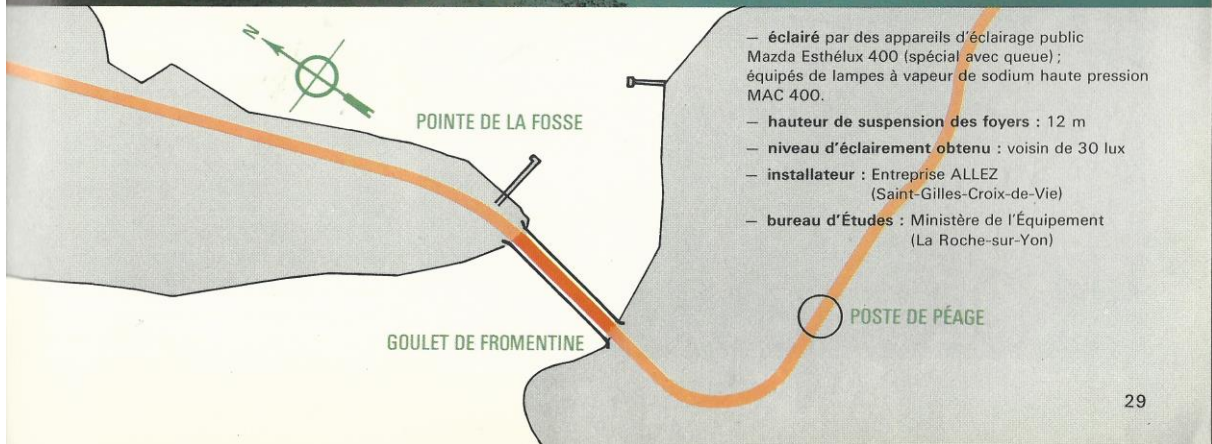
Et la circulation routière de l'hiver 1970 équivaut à celle de l'été 1962, ce qui entraîne fatalement une augmentation des accidents sur lesquels le tiers se produit la nuit.

Pourtant, de grands progrès ont été accomplis dans l'équipement « éclairage » des véhicules : l'adoption du faisceau européen, la portée accrue des feux des lampes à iode, la qualité des dispositifs réfléchissants et l'optique améliorée des pare-brise facilitent la conduite des automobilistes. Parallèlement, la mise au point constante de la signalisation routière, les recherches techniques extrêmement étudiées du tracé des routes, les études sur les revêtements de sol et sur l'éclairage des routes la nuit apportent leur concours à la sécurité des passagers de l'automobile. Il n'en reste pas moins vrai qu'il y a beaucoup à faire, en particulier dans le domaine qui nous intéresse au premier chef : l'éclairage. Le développement des foyers lumineux de la part des Services de l'Aménagement du territoire nécessite, bien sûr, beaucoup d'argent, des ressources et des financements considérables. Mais ne faut-il pas considérer que ces crédits (que l'on souhaiterait toujours plus larges pour répondre à nos ambitions : un réseau routier parfaitement éclairé), assurent le confort visuel de millions de Français automobilistes, confort visuel qui dans ce cas dépasse largement la notion de bien-être, puisqu'il s'agit de préserver et de sauvegarder la santé et plus même, de sauver des vies humaines.



Océan Atlantique

de Noirmoutier



Aussi loin que l'on puisse remonter dans les archives de Vendée, il semble que la dénomination d'île pour Noirmoutier ne fut toujours que partiellement vraie. En effet, il y a eu tout le temps possibilité de passer de l'île au continent à pied, en risquant peut-être parfois de barboter un peu dans l'eau de mer. En 1766, un cordonnier à Barbâtre réussit même l'exploit de faire le passage île-continent sur son cheval !

Le Gois, cette chaussée légèrement surélevée, était déjà en cours de formation et la première chaussée fixe apparaît en 1924. La chaussée actuelle date de 1955 (4,15 km de long, 5,5 m de largeur de chaussée) et elle fait même partie de l'itinéraire suivi par la route nationale 148.

Au cours des temps, avec l'accroissement du parc automobile, des grandes migrations des vacances et du développement économique de l'île, le Gois devient de moins en moins pratique, subissant une véritable asphyxie à certaines heures qui pourtant sont précieuses, l'usage du Gois n'était permis qu'environ



PHOTO BOIRON



six heures par jour dans les meilleurs cas. Cette situation devenait préoccupante et depuis longtemps déjà le projet d'une liaison permanente avec le continent était à l'étude. Plusieurs solutions furent envisagées : un téléphérique, un tunnel, un pont. Après de nombreuses études, l'Assemblée Départementale a décidé la construction d'un pont sur le goulet de Fromentine et d'un réseau de trente kilomètres de chemins départementaux nouveaux pour doter l'île d'un réseau routier efficace.

L'ouvrage fut conçu naturellement à la partie sud de l'île où la distance avec le continent est la moins grande, mais où les fonds sont les plus importants, ils atteignent à cet endroit 12 à 13 mètres.

L'ouvrage est d'une longueur totale de 583 mètres. Il se compose de trois parties distinctes, reliées entre elles par des joints de dilatation :

- 1) Un accès côté Continent de quatre travées continues de 55 m de portée.
- 2) Un ouvrage principal de trois travées continues de 55 - 88 - 55 m de portée.
- 3) Un accès côté île de trois travées continues de 55 m de portée.

Le tirant d'air sous le tablier est de 24 m par rapport aux plus hautes mers pour la travée centrale.

Le tablier qui se développe en profil en long suivant une courbe de 2 500 m de rayon sur 250 m et deux pentes de 5 % a une largeur de 13,50 m entre garde-corps comprenant : 1 chaussée de 10,50 m, 2 trottoirs de 1,50 m.

En ce qui concerne l'éclairage public pour des raisons esthétiques l'implantation des candélabres a été prévue au droit de chaque pile, un candélabre supplémentaire étant toutefois ajouté à mi-portée de la partie centrale. Il y a donc 55 m d'interdistance des foyers sauf pour cette partie centrale où l'interdistance est de 44 m.

La puissance des lampes (deux lampes MAC 400 placées dans un esthélux) permet d'obtenir un éclairement moyen voisin de 30 lux avec un coefficient d'uniformité parfaitement valable.