

Un avenir plus pérenne pour le Viaduc de l'île d'Oléron

(Paul PELLETIER)

Vieil octogénaire oléronais acariâtre, attaché à son île sur laquelle j'ai toujours vécu, j'ai emprunté les bateaux Le Château d'Oléron-Le Chapus, puis les bacs et maintenant le pont. Je suis par principe viscéralement opposé à l'établissement d'un péage sur le pont de l'île. Et ce n'est pas aujourd'hui que je vais changer d'avis.

Je ne nie pas que l'ouvrage a besoin qu'on lui fasse un toilettage : il se dégrade, les règles de sécurité ont évolué, ce qu'on attend de lui en termes d'utilisations est en complet décalage avec ce pourquoi il a été conçu.

On me présente un dossier étayé, accessible. Il est clair, argumenté, les enjeux y sont simplement exposés. On ne pourrait qu'y adhérer. On me consulte de façon ouverte autrement que par oui ou non en disant que rien n'est décidé, même s'il est facile de deviner quelle réponse a la faveur. J'espère que ça peut être vrai. À mon âge je rêve encore, est-ce bien raisonnable ?

En 2014, l'opposition de la CDC de Marennes à l'établissement d'un péage aura été le déclencheur, la goutte qui fait déborder le vase. Elle a conduit à la dissolution du Pays Marennes-Oléron. Ce qui donne une indication sur la volonté des élus oléronais, en particulier, de discuter, d'écouter. La non-mention de ce projet lors de la campagne des municipales conforte ces soupçons. Il est vrai que la CNDP avait conseillé dans ses recommandations méthodologiques au Conseil Départemental que ce sujet ne soit pas abordé durant cette campagne.

Les travaux sur le pont sont obligatoires qu'il s'agisse de la mise aux normes ou des remises à niveau. Les actions en faveur de la préservation et la valorisation du patrimoine oléronais sont indispensables, en veillant bien sûr à ne pas confondre valorisation de l'environnement et coquetterie, voir même fantaisie.

Un péage permettrait de faire face aux surcoûts importants et aiderait le Département. Sans péage *« l'augmentation de l'encours de la dette départementale privera le Département de marges de manœuvre pour financer le renouvellement de son patrimoine immobilier (notamment la rénovation thermique de ses 51 collèges), de son patrimoine routier (6 080 km de routes départementales, 1300 ouvrages d'art et ponts), de son domaine portuaire (36 ports départementaux) et de son domaine fluvial (fleuve Charente, complexe hydraulique...) »* (page 106).

Le cadre légal de l'utilisation des recettes est rappelé dans la présentation du projet. Un aspect attire mon attention : *« sa perception n'est pas limitée dans le temps »* (page 110). Si la loi ne limite pas, ne laisse-t-elle pas la liberté de la limiter comme le suggère le paragraphe sur *« Régime juridique de la redevance pour services rendus et utilisation des recettes »* (page 106).

Si pas de péage, les citoyens du Département et les insulaires devront assumer les charges supplémentaires : les citoyens maritimes, y compris les insulaires, pour ce qui concerne le pont. Et en plus les oléronais seuls pour tout ce qui intéresse les actions sur leur territoire insulaire. Un rappel à la réalité, mais aussi un chantage à peine déguisé, double « punition » pour les oléronais.

Puisque les tarifs feront l'objet d'une autre réflexion, je me suis situé dans l'hypothèse où tout le monde paie. Madame la Présidente du Conseil Départemental a émis l'idée relayée par les médias que le pont puisse être gratuit pour les citoyens du Département. À quel point est-ce gérable, constitutionnel ?

1 – Des réflexions

Dans ma réflexion, j'ai retenu les hypothèses hautes du projet. Il ne me semble pas raisonnable de tergiverser sur la sécurité : pistes cyclables (cyclistes piétons), les conditions de circulation pour les secours et le bon état de l'ouvrage.

Le tableau *« hypothèse de financements de travaux et évaluation de l'impact »* (Page 105) a le mérite d'être très clair. Le coût retenu 72,6 M€ HT n'est qu'une estimation. On sait d'expérience que la réalité est souvent

bien plus onéreuse. C'est aussi sans compter les différentes aides publiques (Région, État, Europe), la récupération des taxes, les concours privés.

En 2040 nous aurons un pont opérationnel, mais on sait déjà qu'il ne sera pas adapté pour supporter les charges de fréquentations en densité (nombre de passages) et en qualités (passages de poids lourds) car pas conçu pour cela à la construction. Comme on dit, d'une 2CV on n'en fait pas une Ferrari. Aux dégradations naturelles dues aux agressions de l'environnement et le vieillissement de la structure s'ajouteront les dégradations dues à des utilisations excessives.

Dans la 1^{ère} hypothèse, sans péage, le Département est seul. Tout repose finalement sur la fiscalité départementale pour les charentais maritime, à laquelle s'ajoute la fiscalité oléronaise pour les insulaires.

Dans la 2^{ème} hypothèse, il y a emprunt, le péage permet de tout rembourser sans mettre trop à mal les capacités du Département à poursuivre ses missions.

Certains conseillers demandent que le plan départemental routier soit revu et accéléré si péage sur Oléron. Merci Oléron. Paiera-t-on pour emprunter la déviation de Saujon, par exemple ?

À la lecture de « Vent portant » (le bulletin de la CDC), les oléronais peuvent prendre connaissance des actions menées dans les domaines qui relèvent de l'écotaxe à venir. Je me questionne sur la nécessité de crédits aussi importants sur une durée non limitée pour ces programmes.

Côté Oléron, la plupart des projets touchant aux thèmes rentrant dans l'écotaxe sont subventionnés. À souligner pour les zones humides, principalement les chenaux et marais, l'impôt perçu directement par la communauté de communes oléronaise : la GEMAPI. Un autofinancement local important.

Quant aux transports alternatifs, il faut remarquer la diminution des bouchons sur Oléron, baisse de la saturation des parkings à cause des déplacements en vélos grâce au développement des itinéraires cyclables, les locations de vélos. Pour son développement le programme des pistes cyclables bénéficie de subventions importantes.

De plus en plus de véhicules électriques circulent sur l'île. L'équipement en bornes de recharge se développe. On commence à voir des camions à propulsion électrique. C'est du domaine privé.

2 – Des incidences

Les impacts pour le Département et la Communauté de Communes de l'île d'Oléron sont précisément exposés. Dans le cadre de ce projet, les incidences pour les habitants sont envisagées. Rien sur la vie quotidienne des insulaires, mais pas que.

Le débat de 2014 avait permis de faire remonter des informations sur les interdépendances Oléron-reste du département, Oléron-Bassin de Marennes, le quotidien des insulaires. Un péage n'affecterait pas que les activités touristiques. Ce document n'a pas été diffusé, il est resté en interne, mais pourrait être d'une grande utilité aujourd'hui.

La gratuité du pont a eu pour conséquences la « création » d'un espace ouvert, de vie générant des échanges nouveaux dans tous les secteurs de notre vie quotidienne. Mon énumération n'a pas vocation à être exhaustive. Je me contenterai de quelques exemples :

- En observant le trafic quotidien sur le pont le matin à l'embauche et le soir à la débauche on peut avoir une vision globale. Un péage viendrait augmenter les frais de déplacements pour les employés et pour les entreprises. Le covoiturage constitue une réponse, mais limitée. Les déplacements d'entreprise en limitant le nombre de véhicules ne sont pas à l'origine une adaptation au frais supplémentaires occasionnés par un péage. Demander aux patrons de prendre en charge tout ou partie de ce nouveau surcoût n'est pas une solution.
- Les activités primaires liées à la mer (conchyliculture et pêche) seraient très impactées au quotidien
- Avec le développement du tourisme à l'année, de nombreux commerces, établissements d'accueils, sont ouverts à l'année. Les petites vacances, les ponts, les weekends sont décisifs pour le maintien d'emplois, par exemple. Un péage leur porterait un coup dur.

- La vie associative insulaire intéresse tous les secteurs de la vie. Elle joue un rôle décisif dans la qualité de vie locale dans tous ses aspects sociaux, économiques et culturels. Leurs activités rayonnent au-delà de l'île et font rayonner l'île. Pour bon nombre d'entre elles leurs membres se recrutent des deux côtés du pont. Les élus en sont conscients. Ils la louent, lui consacrent des moyens conséquents. Un péage constituerait un défi qu'il serait difficile d'affronter.
- Des structures comme le zoo de La Palmyre, le Centre international de la Mer, l'Aquarium de La Rochelle, l'Abbaye aux Dames, les Chais de Cognac, ont dit en l'importance pour eux de la clientèle oléronaise. Certains établissements du continent ont dit combien le fait d'appuyer leur communication sur leur proximité avec Oléron était rentable pour eux
- Le centre aquatique d'Oléron, le golf d'Oléron, Le marché hebdomadaire de Le Château d'Oléron, le site de Fort Royer, le Marais aux oiseaux, le Port des salines et d'autres sont ouverts à l'année et comptent beaucoup sur la fréquentation extérieure.
- Les événements produits d'appel que sont le cross du mimosa, la fête du mimosa, les trails et autres tournois sportifs (hors championnats) vont voir leur fréquentation diminuer et leur économie par conséquent

Le chamboulement prévisible ne s'arrête pas là, en particulier pour les insulaires. Parmi les perturbations, le coût de la vie. Tout va coûter plus cher (les prix sont déjà plus élevés) que les insulaires paient ou non le passage du pont. Le prix à payer sera très élevé : le prix économique, mais aussi le prix humain. La plaque de beurre, les couches, mais aussi les parpaings, tout sera plus cher. La précarité sociale locale s'accroîtra. Les relations familiales seront très perturbées, par exemple les visites à la famille. L'insularité aujourd'hui ouverte va se refermer sur elle-même.

3 – Un autre scénario

Certains élus oléronais martèlent que si on ne fait rien le pont va continuer de se dégrader au point qu'un jour il ne sera plus utilisable. Les oléronais privés de ce lien seront condamnés à l'isolement. C'est vrai, mais il s'agit aussi d'une forme de culpabilisation qui ne favorise pas la sérénité indispensable dans une telle situation.

Dans la présentation de sa mission, Madame Syvie DENIS-DINTILHAC garante de la concertation écrit : *« Cette nouvelle phase de dialogue avec l'ensemble des publics concernés a vocation à enrichir le projet en intégrant au mieux leurs besoins et leurs attentes sur les différentes thématiques proposées à la concertation ou qui émergeront, et qui pourront conduire le cas échéant à adapter le programme d'opération. »*

Sur cette base, en toute humilité, je fais une proposition qui ambitionne de donner un sens différent au maintien d'une liaison de qualité continent-Oléron.

Le diagnostic santé du pont, les perspectives d'évolutions dans un avenir proche laissent entendre que nous ne sommes qu'au début d'un processus de dégradations continues normales. Le temps qui passe, les éléments environnementaux continueront leur œuvre inexorable. J'ai le sentiment qu'on va vers « mettre un emplâtre sur une jambe de bois ».

La circulation de plus en plus agressive et intensive qui ne pouvait pas être prise en compte au moment de la construction va continuer, voire aggraver les dégradations. Après 2040 le pont va nécessiter des attentions de plus en plus soutenues et un entretien de plus en plus onéreux. L'échéancier proposé dans le dossier s'étale sur dix ans. Et après ?

**Au bout du compte, l'outil sera toujours en décalage avec les usages.
Les dégradations dues au vieillissement se poursuivront,
Les agressions dues au milieu marin accéléreront les processus d'usure.**

Le dossier présenté ne représente qu'une tranche de la vie du pont. Ne serait-il pas légitime, responsable, impératif de penser l'actuel dossier dans un ensemble réaliste qui dépasse l'immédiat et prend en compte le temps long, sans rêver ou tomber dans l'utopie pourtant nécessaire : **un autre pont**. Cet ouvrage prendrait en compte, dans la limite des connaissances actuelles, les contraintes qui n'avaient pas pu l'être et d'autres prévisibles. L'actuel pont qui nécessiterait toujours un suivi mais moins agressif pourrait être réservé aux cyclistes, piétons.

***N'est-ce pas le rôle du politique que d'être capable de se projeter
dans un avenir plus lointain
mais surtout pas utopique ?***

Avant d'être un nouveau défi financier, il s'agit d'une vision d'avenir. À l'âge que j'ai, je ne peux pas être taxé de penser à courte vue. Plus modestement, j'essaie de me projeter pour les générations à venir. Je souhaite que ce défi ne pèse pas sur le Département exclusivement. En se positionnant dès à présent on se donne du temps, un outil précieux trop peu souvent utilisé pour prendre mieux en compte les attentes en termes d'usages, les technologies nouvelles, les aménagements, les coûts et conditions optimales de faire face.

Cela change le champ, la finalité, le sens de la réflexion, la décision s'inscrirait dans un nouveau cadre plus large. Elle doit être prise à priori. Je ne maîtrise bien sûr pas les tenants et les aboutissants d'un tel changement. Je me risque pourtant à quelques suggestions à partir du document qui nous est proposé.

Impact sur la rénovation de l'actuel pont

La remise en état de l'ouvrage telle qu'elle est exposée est nécessaire, ne serait-ce parce que durant la phase de transition pour un nouveau pont, l'actuel pont sera en service

- Le scénario 1 qui comprends *la réhausse des garde-corps + 2 bandes cyclables unidirectionnelles (sans séparation)*, tel que cela existe aujourd'hui
- La requalification des abords doit être repensée en tenant compte du futur pont dont j'imagine qu'il sera techniquement possible de le construire à proximité immédiate de l'actuel.
- Dans la perspective du nouveau scénario, cet ancien pont serait réservé aux piétons, cyclistes (véhicules non motorisés, non immatriculés). Il peut être envisagé que les véhicules de secours (pompiers, ambulances) l'utilisent.

La construction d'un nouveau pont

Le nouveau pont devra être à proximité de l'actuel. J'imagine que les progrès techniques réalisés depuis 1966 permettront de réaliser un pont en adéquation avec les usages, mécaniquement plus performant réservé aux véhicules à moteurs, immatriculés.

L'aspect financier

Les finances, comme le démontre le document de concertation de référence, demeurent le nerf de la guerre. Les sommes en jeu sont bien plus importantes que celles envisagées dans le simple entretien du pont actuel. Je n'ai aucune compétence en la matière, mais je me risque à une suggestion. Créer dès le départ un outil juridique de droit public-privé adéquat pour le développement de ce nouveau projet. Je m'appuie sur le tableau page 111 « *Exemple de répartition des recettes* ».

Malgré la période difficile que nous traversons, je suis persuadé que ce dossier dont l'intérêt général rayonne largement au-delà de l'intérêt général local peut bénéficier d'aides importantes de la part de la Région, l'État et l'Europe

Au bout du bout, quelle position ?

En toute humilité, je veux bien transiger, assouplir ma posture, sans renier pour autant mes convictions.

Inscrire le projet actuel dans un projet global qui dépasse l'immédiateté, la simple maintenance, qui prend en compte le temps long, celui des générations à suivre, me semble raisonnable et indispensable, chargé de sens. Cet engagement courageux et responsable doit intervenir en préalable aux travaux d'entretien exposés dans le document de concertation.

La décision d'établir ou non un péage aura alors une autre envergure, un autre sens.