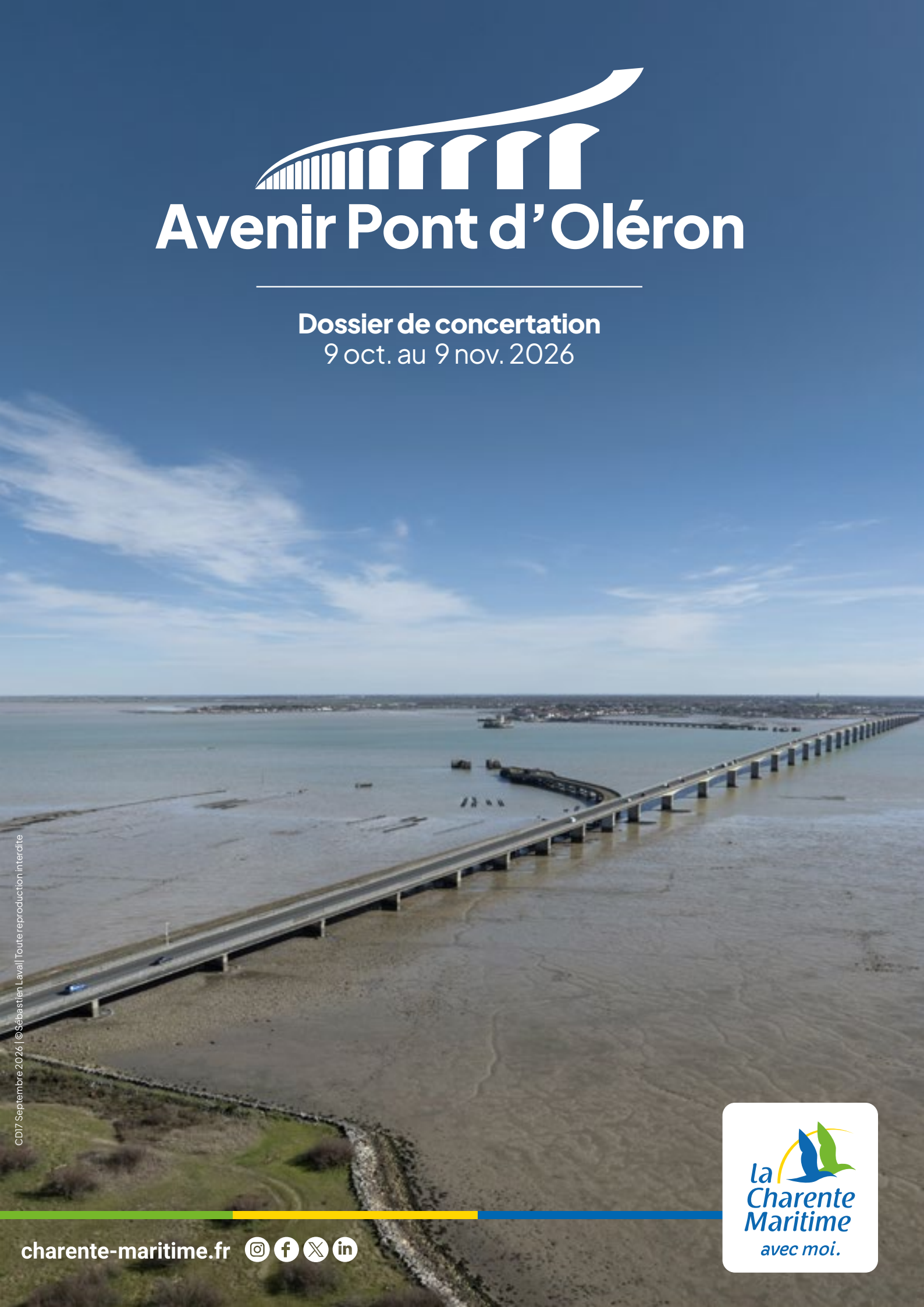
Avenir Pont d'Oléron

Dossier de concertation

9 oct. au 9 nov. 2026

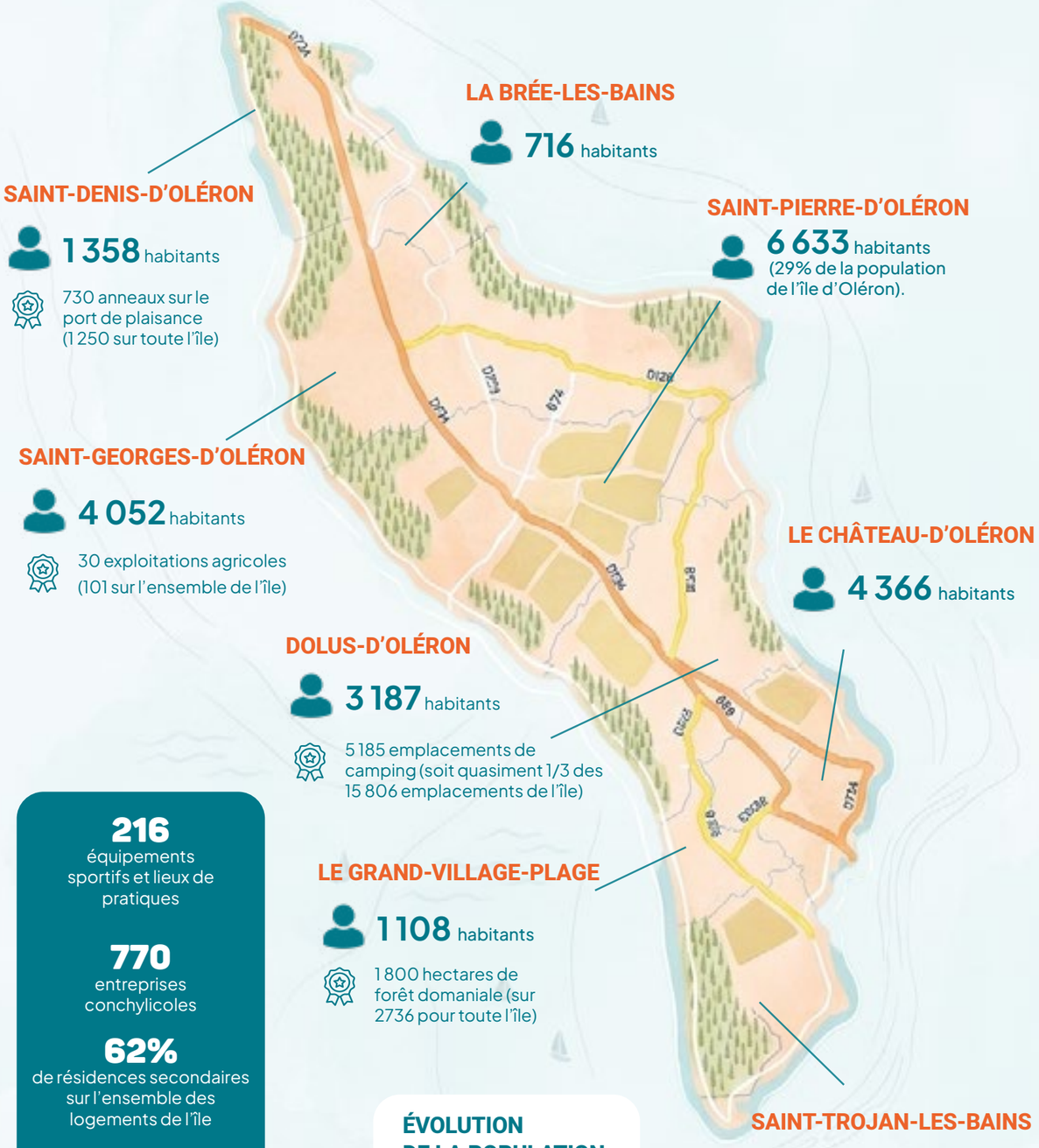


CD17 Septembre 2026 | ©Sébastien Laval | Toute reproduction interdite

charente-maritime.fr

la Charente Maritime avec moi.

ÎLE D'OLÉRON
UN TERRITOIRE, 8 COMMUNES



SAINT-DENIS-D'OLÉRON
1 358 habitants

730 anneaux sur le port de plaisance (1 250 sur toute l'île)

LA BRÉE-LES-BAINS
716 habitants

SAINT-PIERRE-D'OLÉRON
6 633 habitants (29% de la population de l'île d'Oléron).

SAINT-GEORGES-D'OLÉRON
4 052 habitants

30 exploitations agricoles (101 sur l'ensemble de l'île)

LE CHÂTEAU-D'OLÉRON
4 366 habitants

DOLUS-D'OLÉRON
3 187 habitants

5 185 emplacements de camping (soit quasiment 1/3 des 15 806 emplacements de l'île)

LE GRAND-VILLAGE-PLAGE
1 108 habitants

1 800 hectares de forêt domaniale (sur 2736 pour toute l'île)

SAINT-TROJAN-LES-BAINS
1 097 habitants
Taux de résidences secondaires : 71 %

270 emplois pour 100 actifs occupés (107 en moyenne sur l'île d'Oléron)

216
équipements sportifs et lieux de pratiques

770
entreprises conchylicoles

62%
de résidences secondaires sur l'ensemble des logements de l'île

84 %
du territoire en site classé Protégé au titre de l'environnement

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'ÎLE
15 751
habitants en 1968

22 517
habitants en 2022

UNE FORTE ACTIVITÉ TOURISTIQUE

Plus de **300 M€** de recettes touristiques

Environ **7 MILLIONS** de nuitées par an soit 16 % des nuitées enregistrées en Charente-Maritime

Destination privilégiée des excursionnistes

UNE OFFRE D'HÉBERGEMENT DIVERSIFIÉE
Environ **70** campings

Environ **30** hôtels

Environ **4000** meublés touristiques

UNE OFFRE COMMERCIALE DIVERSIFIÉE

23 épiceries/ superettes

10 grandes surfaces

37 boulangeries-patisseries

5 station-services

19 stations de recharge pour véhicules électriques

EMPLOI ET POPULATION ACTIVE

8 343 actifs sur l'île d'Oléron — **- 4,5 %** sur 6 ans

285 819 actifs sur le département de la Charente-Maritime — **+2,6 %** sur 6 ans

2,9%
Part des actifs oléronais dans le département

DES SERVICES PUBLICS PUBLICS DE PROXIMITÉ

1 Agence France Travail

1 Espace France services

2 centres de secours au Château et à St-Pierre

1 Gendarmerie à St-Pierre

OFFRE MÉDICALE

18 médecins généralistes

1 hôpital

59 infirmiers

24 kinésithérapeutes

3 maisons de santé pluriprofessionnelle

LES PORTS DE L'ÎLE

8 ports départementaux

- **3** ports ostréicoles
- **1** port de pêche : La Cotinière
- **4** ports de plaisance

LA COTINIÈRE
26,7 M€ de ventes générées

3 673 tonnes de produits de la mer débarqués

80 navires de pêche à l'année

1ER port de pêche de la façade atlantique

Le présent document est le support de la concertation qui se tiendra du 9 octobre au 9 novembre 2026 concernant les travaux du pont d'Oléron, la protection de l'île et leurs modalités de financement.

Vous y trouverez toutes les informations nécessaires pour éclairer votre réflexion et vous permettre de formuler des propositions argumentées. Des scénarios chiffrés sont présentés à l'appui d'analyses techniques à jour de nos connaissances.

Toutes les informations pratiques pour faciliter votre participation sont déclinées à la fin du dossier.

Cette concertation est conduite sous l'égide d'une tiers-experte pour un débat public serein et de qualité.





© Sébastien Laval

SYLVIE MARCILLY

Présidente du Département
de la Charente-Maritime

L'île d'Oléron est un joyau de la Charente-Maritime. Son histoire, ses traditions, ses paysages et sa très grande vulnérabilité en font un territoire unique auquel je suis très attachée.

Grâce au pont, construit en 1966, de nombreux Charentais-Maritimes s'y rendent quotidiennement notamment pour leur travail ou leurs loisirs. Oléron est également devenue une des destinations touristiques préférées des Français.

Il nous revient d'en prendre soin et de mesurer les défis immenses auxquels elle sera confrontée dans les prochaines années.

Il s'agit tout d'abord d'assurer la pérennité du pont. Aujourd'hui âgé de 60 ans, il doit bénéficier d'un vaste chantier de rénovation principalement pour consolider ses 45 piles et aménager ses abords. C'est une opération d'ampleur qui devrait s'étirer sur près d'une décennie et nécessiter des moyens considérables.

Par ailleurs, les élus de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron ont une nouvelle fois demandé, à une très large majorité, l'instauration d'un Droit Départemental de Passage. Prévu par le code de l'Environnement, ce Droit assurerait le financement des actions de protection de l'environnement et de développement durable de l'île.

Lors de la première demande de la Communauté de Communes dans ce sens, fin 2014, je n'y étais pas favorable, comme une majorité d'élus départementaux. Ceci avait conduit le Département à mobiliser des moyens, entre 2019 et 2026, pour financer directement des actions de protection des infrastructures naturelles ou encore de développement des mobilités douces. Au travers du contrat « Oléron 21 » puis du contrat de Proximité, nous avons ainsi apporté 18 M€ au territoire qui ont permis d'initier une politique publique ambitieuse et adaptée aux problématiques spécifiques d'Oléron.

Depuis lors, le contexte a connu des transformations majeures. Confronté, comme l'ensemble des Départements de France, à de fortes contraintes financières, le Département de la Charente-Maritime n'est plus en mesure de poursuivre les aides exceptionnelles mises en place jusqu'à présent au bénéfice de l'île d'Oléron. Dans le même temps, l'intensification des effets du dérèglement climatique nous rappelle chaque année davantage l'urgence d'agir, tant la protection de l'île s'impose désormais comme une évidence. Parallèlement, l'état du pont s'est fortement dégradé rendant impérieux des travaux de rénovation.

Cette situation amènera les conseillers départementaux de la Charente-Maritime à se prononcer prochainement sur ces questions.

Comme je m'y étais engagée, nous lançons, au préalable, cette importante concertation. Afin d'en garantir l'objectivité et l'impartialité, j'ai souhaité en confier le pilotage à M^{me} DENIS-DINTILHAC, tiers-experte reconnue en matière de concertation et de débat public. Dans ces conditions, tous ceux que l'avenir de ce territoire singulier intéresse, pourront faire connaître leur avis, leurs préoccupations et leurs suggestions mais aussi interroger les différents aspects du projet, notamment ses dimensions techniques.

Je souhaite une concertation sincère, transparente et sereine, afin de porter à la connaissance de l'Assemblée Départementale l'ensemble des éléments de nature à éclairer ses débats et à lui permettre de se déterminer en parfaite connaissance des enjeux techniques, financiers et démocratiques du projet.



© droits réservés

SYLVIE DENIS-DINTILHAC

Garante
de la concertation

En 2025, à la demande du Département de la Charente-Maritime, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a réalisé une mission de conseil portant sur un Avis à caractère méthodologique relatif à la participation du public pour les travaux du Pont de l'Île d'Oléron et j'intervenais comme garante désignée par la CNDP. Cet avis est publié sur le site de la CNDP.

Aujourd'hui, le Département de la Charente-Maritime poursuit cette démarche de concertation préalable de manière volontaire et autonome et j'interviens dans cette phase de mise en oeuvre en qualité de tiers expert indépendante et au titre de mon activité professionnelle. 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.

La mission confiée tient à assurer la garantie du droit individuel selon lequel toute personne a le droit d'être informée et de participer à l'élaboration des projets ayant un impact sur l'environnement.

Comme tiers expert, soumise à une obligation de neutralité et d'impartialité vis-à-vis du projet, mon rôle consistera essentiellement à veiller à la qualité, la pertinence, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public ainsi qu'au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de participer et de donner son avis.

Je suis joignable à l'adresse courriel suivante : sdenisdintilhac@gmail.com et serai présente tant aux réunions publiques qu'aux ateliers organisés par le Département de la Charente-Maritime.

Au terme de la concertation, le tiers expert rédigera un bilan de la concertation sur la base de l'ensemble des contributions exprimées, puis le Département de la Charente Maritime publiera les enseignements qu'il en retient pour la suite du projet. Ces documents seront publiés sur le site Internet du Département de la Charente Maritime et sur le site internet dédié au projet « Avenir du Pont d'Oléron ».

SOMM AIRE



INTRODUCTION

LE PONT D'OLERON, UN OUVRAGE QUI A FAÇONNÉ LE TERRITOIRE..... 12



1 LE PONT DE L'ÎLE D'OLÉRON, UN OUVRAGE VITAL POUR LE TERRITOIRE

LE PONT DE L'ÎLE D'OLÉRON, UN OUVRAGE VITAL POUR LE TERRITOIRE..... 16

1.1/ RAPPEL HISTORIQUE 18

Création de l'ouvrage : 1964 - 1966 18

Un ouvrage payant de 1966 à 1991 22

Principales phases d'entretien..... 24

1.2/ AUJOURD'HUI, L'OUVRAGE PRÉSENTE UN ÉTAT DÉGRADÉ 27

Rappel des surveillances mises en œuvre 27

Dernières investigations et diagnostic de l'ouvrage en 2023-2026..... 27

A/ État des câbles de précontrainte 28

B/ État des appareils d'appuis 29

C/ État des bétons de structure des piles et du tablier 30



2 UNE RÉNOVATION PORTANT SUR UNE REMISE EN ÉTAT DU PONT ET LA REQUALIFICATION DE SES ABORDS

UNE RÉNOVATION PORTANT SUR UNE REMISE EN ÉTAT DU PONT ET LA REQUALIFICATION DE SES ABORDS 32

2.1/ DES SOLUTIONS TECHNIQUES MODERNES À LA REMISE EN ÉTAT DE L'OUVRAGE 34

Reconstitution des bossages et remplacement des appareils d'appui 34

Réparation des bétons de structure des piles et la sous-face du tablier (entre P42 et C46) 35

A/ Réparation classique 35

B/ Protection cathodique 36

C/ Chemisage structurel 37

2.2/ TROIS SCÉNARIOS POSSIBLES POUR PLUS DE SÉCURITÉ ET LA RÉALISATION D'UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE... 38

Scénario n°1 - Réhausse des garde-corps renforcés par un séparateur modulaire de voies + 2 pistes cyclables unidirectionnelles de 1,5 m (avec séparation physique) 39

Scénario n°2 - Remplacement des garde-corps + 2 bandes cyclables unidirectionnelles (sans séparation) 40

Scénario n°3 - Remplacement des garde-corps + élargissement de la largeur de l'ouvrage et 1 piste cyclable bidirectionnelle 41

2.3/ LA REQUALIFICATION DES ABORDS DU PONT : PAYSAGES ET SERVICES 42

Des espaces à valoriser 42

Vers des aménagements mieux sécurisés et plus intégrés 46

Des esquisses pour illustrer une première intention 48

A/ L'entrée du pont côté continent 49

B/ L'entrée du pont côté île 50

La palette végétale 52

2.4/ LE CALENDRIER DES PROJETS 54



3 **LES ENJEUX SOULEVÉS PAR *AVENIR PONT D'OLÉRON*..... 56**

3.1/ LES ENJEUX DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE 58
État projeté de l'ouvrage sans intervention à 5, 10, 15 ans et plus..... 58
Conséquences sur la circulation « Continent <> Ile »..... 60
Les autres travaux d'infrastructure 60

3.2/ LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS 62
Oléron, un condensé d'espaces naturels littoraux remarquables 63
A/ Les systèmes dunaires 64
B/ Les marais, zones humides et paysages agricoles..... 65
C/ Les forêts littorales et bois intérieurs 66
Des menaces à prendre en compte 67
A/ Montée du niveau des océans 67
B/ Erosion et recul du trait de côte 68
C/ Multiplication des évènements climatiques extrêmes 69
Le défi à relever : « Protéger les infrastructures naturelles et le cadre de vie » 70
1re action - Protéger les systèmes dunaires menacés..... 70
2e action - Restaurer les marais et entretenir les zones humides..... 73
3e action - Veiller à la bonne santé des massifs forestiers 77

3.3/ LES ENJEUX DE MOBILITÉ 79
Des besoins de mobilité élevés et une offre limitée..... 80
A/ Des réseaux routiers régulièrement saturés 82
B/ Peu de transport collectif 84
C/ L'absence de continuité cyclable 87
D/ Un accueil sur les sites à améliorer..... 87
Le défi à relever : améliorer la mobilité et organiser l'accueil des visiteurs sur les sites 88
1re action - Réduire l'importance des bouchons..... 88
2e action - Renforcer la desserte de l'île et de ses sites, pour un séjour sans voiture 92
3e action - Assurer la continuité cyclable à l'échelle du territoire 96
4e action - Canaliser le public sur les sites littoraux et agir pour la sensibilisation à l'environnement 100

3.4/ LES ENJEUX FINANCIERS 102
Les travaux d'infrastructures 102
Les actions « Environnement et Mobilité » 103



4 **LES DISPOSITIFS JURIDIQUES ET FINANCIERS 104**

4.1/ LES MOYENS DE FINANCEMENT DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES 106
1re hypothèse : un financement via un emprunt du Département..... 106
2e hypothèse : un financement via une Redevance pour Servies Rendus..... 108
A/ Régime juridique de la Redevance pour Services Rendus 108
B/ Utilisation des recettes 108

4.2/ LES MOYENS DE FINANCEMENT DES ACTIONS « ENVIRONNEMENT ET MOBILITÉ » 110
A/ Régime juridique du Droit Départemental de Passage 110
B/ Exemple de répartition des recettes 111

4.3/ INCIDENCES FINANCIÈRES D'UN DROIT DE PÉAGE..... 112
Les incidences pour les usagers 112
Les incidences sur le tourisme 118



5 **LA CONCERTATION PRÉALABLE.....122**

CONCLUSION.....128
ANNEXES.....130
GLOSSAIRE.....146

Crédits photos : © Dept17 sauf mentions contraires

INTRODUCTION

LE PONT D'OLÉRON, UN OUVRAGE QUI A FAÇONNÉ LE TERRITOIRE



© DPT17

Le pont d'Oléron : un ouvrage, pionnier en son temps, qui nécessite aujourd'hui d'importants travaux de restauration

Le pont de l'île d'Oléron constitue l'un des ouvrages remarquables du littoral atlantique. Inauguré le 21 juin 1966, il relie de manière permanente l'île au continent depuis Bourcefranc-le-Chapus. Long de près de 3 kilomètres, il fut, jusqu'en 1974, le plus long pont de France. L'ouvrage a été intégralement réalisé en béton précontraint selon une méthode alors considérée comme révolutionnaire. Le chantier, débuté en 1964 a nécessité l'élaboration de techniques spécifiques pour s'adapter aux contraintes du milieu maritime. Ce projet monumental s'inscrit pleinement dans le dynamisme des Trente Glorieuses, période de forte croissance économique et d'innovation dans le domaine des infrastructures.

Depuis son inauguration, le pont d'Oléron a fait l'objet de suivis réguliers et d'opérations d'entretien réparties sur plusieurs décennies. Toutefois, comme tous les grands ouvrages construits dans les années 1950–70, il sera, à défaut d'une opération d'envergure de restauration, considéré comme atteignant les limites de sa durée de service optimum dans les toutes prochaines années. En effet, ces ouvrages, en béton précontraint et en acier, connaissent le même état de vieillissement naturel des matériaux, renforcées par des pathologies structurelles liées à des environnements agressifs (exposition au sel de l'eau de mer). Cette dégradation des matériaux est amplifiée par l'importance du trafic actuel, notamment des poids lourds, bien plus élevé que cela n'avait été envisagé au moment de leur conception.

Ainsi, comme pour les ponts de Noirmoutiers, de Brotonne ou encore de Saint-Nazaire, le viaduc d'Oléron doit faire l'objet d'un important programme de restauration qui est détaillé dans la première partie de ce dossier.



© DPT17

Le pont d'Oléron a facilité les mobilités et les échanges

En décidant, dans les années 1960, de construire un viaduc entre le continent et l'île d'Oléron, le Conseil Général de la Charente-Maritime a changé radicalement le cours de l'histoire de la plus grande île de France métropolitaine, après la Corse. Jusqu'alors l'île d'Oléron était desservie par un service régulier de navettes maritimes. Créé au milieu du XIX^{ème} siècle ce service répondait à la fois aux besoins d'échanges commerciaux et aux attentes des premiers touristes venant découvrir cette île réputée pour son authenticité et ses grands espaces naturels. Jusqu'aux années 1950, le service maritime a été régulièrement adapté à la demande grandissante des touristes. Toutefois, Oléron demeurait une destination réservée aux plus courageux, que les heures d'attente à la gare maritime ne rebutaient pas. La mise en service du viaduc en 1966, a marqué un tournant décisif: l'île est devenue accessible à un public beaucoup plus large. Véritable cordon ombilical entre l'île et le continent, l'ouvrage a été porteur de nombreux effets positifs et il est considéré par tous comme indispensable. Il a facilité les déplacements quotidiens, encouragé l'essor économique et fait d'Oléron l'un des hauts lieux du tourisme en Charente-Maritime.

Un accès facilité mais avec des conséquences sur la préservation de l'île d'Oléron

Cette accessibilité nouvelle s'est cependant superposée à une vulnérabilité structurelle. L'île d'Oléron est un territoire sableux à topographie plane, façonné par une mosaïque de milieux naturels sensibles (dunes, marais, boisement, vasières) qui jouent un rôle essentiel de régulation et de protection contre l'érosion, les tempêtes et les effets du changement climatique. Ces milieux sont aujourd'hui soumis à des pressions cumulées : élévation du niveau marin, érosion du littoral, artificialisation des sols, recul de certaines activités traditionnelles qui contribuaient à l'équilibre écologique. L'augmentation soutenue de la fréquentation humaine, facilitée par le viaduc, accentue cette fragilité. Les déplacements plus nombreux, l'intensification des usages littoraux, la pression sur les milieux naturels et l'urbanisation induite par l'accueil touristique sollicitent des espaces déjà sensibles.**C'est la combinaison d'une pression anthropique désormais structurelle et d'une vulnérabilité environnementale préexistante qui fragilise l'île et rend son avenir incertain.**
Dans ce contexte, les infrastructures naturelles qui protègent les villages et les habitants se trouvent progressivement affaiblies, réduisant leur capacité à faire face aux aléas littoraux. Cette situation appelle à une gestion adaptée, conciliant attractivité touristique, préservation des paysages, canalisation des flux et renforcement de la résilience environnementale. Aussi, il apparaît impérieux de consolider, et même de renforcer, les politiques publiques visant à améliorer la gestion des flux et à préserver les infrastructures naturelles, qui jouent un rôle essentiel dans la sécurité et l'équilibre de l'île . Des premières propositions d'actions sont détaillées dans la partie 2 de ce dossier.

Il s'agit à la fois de conserver le bénéfice de la politique volontariste engagée, il y a plus de 50 ans dans l'ensemble du département, en faveur des espaces naturels sensibles et de ne pas faire peser désormais sur cette seule politique le poids de la fragilité grandissante de l'île.



©Sébastien Laval

Un défi d'équilibre

Alors que les collectivités locales et les Départements en particulier, connaissent de fortes contraintes budgétaires, la question du financement de la restauration du pont et du développement durable de l'île se pose. Par ailleurs, la Communauté de Communes de l'île d'Oléron a une nouvelle fois sollicité l'instauration d'un Droit Départemental de Passage pour le franchissement du pont. Dans ce contexte, le Département de la Charente-Maritime est amené à explorer différentes pistes.

Cette réflexion doit prendre en compte le caractère accessible de la destination « île d'Oléron ». Cette accessibilité garantit d'abord une fréquentation diversifiée, fidèle à la tradition d'un tourisme familial de l'île et indispensable au maintien d'un cadre de vie dynamique et ouvert. Elle constitue également un levier essentiel pour soutenir l'économie locale et l'activité de ses professionnels (hébergeurs, restaurateurs, commerçants, producteurs et acteurs du patrimoine) dont la vitalité repose sur un tourisme pour tous et équilibré. L'accessibilité protège aussi l'esprit des lieux : une île simple, naturelle, accueillante dont le littoral, les villages, les marais sont objet de toute l'attention nécessaire à leur préservation.

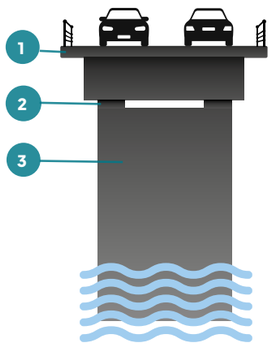
Il s'agit de maintenir un accès abordable à l'île qui doit rester un territoire accueillant, durable et fidèle à ses valeurs.

1 LE PONT DE L'ÎLE D'OLÉRON, UN OUVRAGE VITAL POUR LE TERRITOIRE

Après une succession de projets et d'études, le Conseil général de la Charente-Maritime a retenu en décembre 1960 le premier avant-projet sommaire de liaison fixe « oléron-continent », qui donnera lieu à l'ouvrage que nous connaissons aujourd'hui. Par la suite, le 10 janvier 1962, l'assemblée départementale et son président André Dulin actent le lancement du projet d'ouvrage en remplacement de la liaison par bacs. Selon les éléments d'époque, le coût des travaux étaient alors estimés initialement à moins de 50 M F.

Il a été mis en service en 1966 dans le prolongement de la route départementale RD26 en reliant le continent à l'île d'Oléron au niveau du Pertuis de Maumusson. 3e ouvrage le plus long de France Métropolitaine avec ses 2862 m, il présente le seul accès à l'île d'Oléron et permet l'acheminement de l'ensemble des réseaux qui alimentent l'île. Les caractéristiques du trafic du pont est synthétisé dans le tableau suivant.

Trafic moyen journalier	Cumul annuel	Pic de fréquentation	Part des Poids Lourds dans le trafic annuel
16 000 véhicules	6 M de véhicules	27 338 véhicules (le 16/08/2024)	4,30%



1 *Tablier*
2 *Appareil d'appui*
3 *Pile d'appui*

Cet ouvrage possède 47 appuis : 2 culées et 45 piles* allant de 3,29 m à 25,70 m de hauteur. Il est découpé en 9 viaducs cantilevers* indépendants.

Le tablier* est constitué d'un poutre-caisson unique, en béton précontraint, à voussoirs* préfabriqués et assemblés par encorbellement successifs. Il a fait l'objet d'un renforcement par précontrainte* extérieure additionnelle dans les années 1995 et 2000.



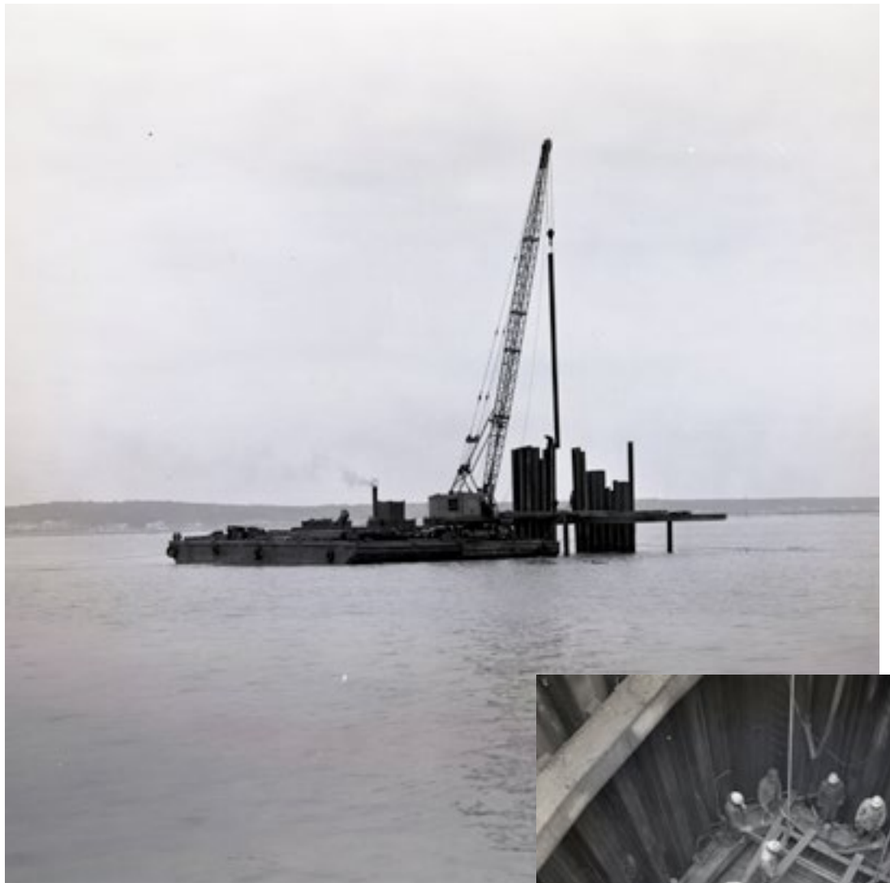
** Voir glossaire*

Retour sommaire

1.1/ RAPPEL HISTORIQUE

Création de l'ouvrage : 1964 – 1966

Le pont d'Oléron a été construit entre 1964 et 1966 par l'entreprise CAMPENON – BERNARD. Il a fallu un peu moins de 2 ans pour construire cet ouvrage dont la technique était particulièrement innovante pour l'époque.



Grues treillis sur barge. Réalisation des batardeaux en palplanches et mise en œuvre des pieux métalliques de fondations (jusqu'à 30 m de long). Vibrofonçage et marteau de battage.





Aire de préfabrication des voussoirs sur continent à proximité du futur ouvrage. Réalisation des caissons selon l'ordre de mise en place ensuite sur l'ouvrage. Câbles de précontraintes fabriqués également sur site (« mis en torons »).

Grue à tour sur estacade en palplanches à chaque pile. Béton fabriqué avec centrales mobiles installées sur barges. Coffrage grimpant pour bétonner les fûts de piles. Bétonnage 24h/24h (5 à 6 m de hauteur/jour). Il fallait moins d'une semaine pour réaliser les plus hautes piles.





La construction des piles et des travées dans un environnement maritime contraignant, soumis aux marées et aux courants du pertuis, représente une véritable prouesse d'ingénierie.

Retour sommaire



Il aura fallu 18 mois pour monter l'ensemble du tablier.



© Dodin Campenon-Bernard / Freyssinet

Mise en œuvre précontrainte de solidarisation.





Les voussoirs sont acheminés par rails sur la partie du tablier déjà en place.

Chantier de grande envergure, la construction du pont a mobilisé près de 200 ouvriers pendant environ 2 ans.



Régie Départementale des Passages d'Eau de la Charente-Maritime

PONT D'OLERON

TABLEAU des Codifications et des Tarifs

applicables à partir du 1er JANVIER 1975

Abonnement Semaine réservé aux ouvriers et employés	CODE	PRIX
		1

VÉHICULES (conducteur et passagers compris)	INDIVIDUELS				ABONNEMENTS VÉHICULES valables 12 mois			
	Sur présentation de la Carte d'Insulaire		Continentaux		Sur présentation de la Carte d'Insulaire		Continentaux	
	Code	Prix	Code	Prix	Code	Prix	Code	Prix
CYCLES et MOTOCYCLES à 2 ou 3 roues immatriculés		2		4				
TOURISMES familiales, commerciales, breaks		6		TN 18 TA 14		50 100		90 180
CAMIONNETTES ou REMORQUES plus de 500 k. jusqu'à moins de 2 t. PTC		7		18		90		120
CAMIONNETTES ou remorques plus de 2 t. jusqu'à 3,5 t. PTC		7		21		90		180
CAMIONS ou remorques plus de 3,5 t. à moins de 8 t. PTC MINI-CARS moins de 20 places		15		25		200		230
CAMIONS ou remorques de 8 t. à moins de 13 t. PTC		27		36		360		400
CAMIONS ou remorques de 13 à 19 t. PTC		40		48		540		580
CAMIONS ou remorques de plus de 19 à 26 t. PTC		54		62		730		780
CAMIONS ou remorques de plus de 26 t. PTC		80		85		1080		1130
AUTOBUS et CARS (20 places et plus)		30		50				600
REMORQUES plus de 200 k. à 500 k. PTC		3		5				
CARAVANES-camping VOITURES HIPPOMOBILES		5		TN 18 TR 14				

TN : TARIF NORMAL du 15 Juin au 15 Septembre
TR : TARIF REDUIT du 16 Septembre au 14 Juin
de chaque année

Un ouvrage payant de 1966 à 1991

Dès sa mise en service l'accès au pont d'Oléron était payant. C'est la Régie départementale des Passages d'Eau qui était en charge de l'exploitation du péage. Cette régie gérait également les liaisons par bacs vers l'île de Ré, l'île d'Aix ainsi qu'à compter de 1972 le péage de la Seudre.

Les tarifs du péage d'Oléron faisaient l'objet d'une révision annuelle pour tenir compte de l'inflation, plus importante à l'époque, et introduire des dispositions spécifiques relatives à certaines catégories de véhicules et d'usagers. C'est ainsi que la gratuité pour les insulaires ne sera adoptée qu'à compter de 1981. Cette gratuité sera étendue à l'ensemble des usagers en 1991 avec la fin du remboursement des emprunts contractés par le Département pour la construction de l'ouvrage. Ainsi, l'ouvrage a bien été financé par ses usagers.

Exemple de grille tarifaire du péage du pont d'Oléron

Principales phases d'entretien

Le pont d'Oléron a 60 ans en 2026. Tout au long de sa vie, il a fait l'objet d'entretien par le Département. En raison de son caractère innovant il a été mis sous surveillance dès sa mise en service. Voici les principales interventions réalisées :

A- Remplacement de l'ensemble des appareils d'appui* dans les années 80

En prévision du renforcement de la précontrainte et pour s'adapter au trafic en constante augmentation (notamment celle des Poids Lourds), l'ensemble des appareils d'appui a été renouvelé d'une manière anticipée , pour un montant d'1,49 M€ (en tenant compte de l'inflation cumulée)..



Exemple de reconstruction de bossage en béton et de remplacement d'appareil d'appui

B- Renforcement de la précontrainte* , dans les années 90

Comme tous les ponts construits avant 1975, le pont d'Oléron souffrait d'insuffisance de précontrainte liée à une méconnaissance de phénomènes importants (le fluage* ou raccourcissement du béton dû à la précontrainte, la relaxation ou allongement des câbles de précontrainte dans le temps…).

En 1989, il a été procédé à des investigations approfondies et un recalcul du dimensionnement du tablier*. En 1993 et 1994, il a été procédé au renforcement sur 2 150 mètres, des tronçons centraux.

Les travaux d'un montant de 33 millions de francs (soit 8,3 M€ en tenant compte de l'inflation cumulée) ont été réalisés par l'entreprise VSL (filiale de Bouygues). Ils ont duré 22 mois dont 2 mois de préparation.

Ils ont consisté à la mise en place d'une précontrainte de renforcement comprenant :

- 2 x 2 câbles de 37 torons* de 15 mm dans chaque tronçon,
- des massifs d'ancrage aux extrémités des tronçons,
- des déviateurs du tracé des câbles : 1 sur chaque pile et 2 au milieu des travées,
- des injections au coulis de ciment dans les gaines.



Photos de la mise en place des câbles de précontrainte additionnelle

C- Précontrainte de renforcement sur 710 mètres des viaducs d'extrémités de l'ouvrage (années 1999 et 2000)

Ces travaux d'un montant de 13 millions de francs (soit 3 M€ en tenant compte de l'inflation cumulée) ont été réalisés en 1999 et 2000, par le groupement d'entreprises EGI-Quillery-DSI. Ils ont duré 16 mois dont 4 mois de préparation.

La précontrainte de renforcement comprend :

- 2 câbles de 23 torons de 15 mm pour le tronçon n°1 (continent),
- 2 câbles de 19 torons de 15 mm pour le tronçon n°9 (côté île),
- des massifs d'ancrage aux extrémités des tronçons, des déviateurs du tracé des câbles sur les piles et au milieu des travées, des injections à la cire de pétrole dans les gaines (précontrainte démontable).

Les travaux complémentaires suivants ont également été réalisés :

- remplacement des appareils d'appui en limite des 9 tronçons, sous circulation,
- remplacement des joints de chaussée en limite des 9 tronçons (circulation alternée, 2 paires de lignes traitées en même temps),
- réalisation d'épreuves et du nivellement de référence avant et après travaux (prestations de nuit).

Déplacement des réseaux (sans contrainte pour circulation) :

- EDF (90 000 et 20 000 Volts),
- Eau (déplacement des suspentes).



Photo chantier de réfection de l'étanchéité Avril-Mai 2017

D – Réfection de l'étanchéité en 2017

Afin d'assurer la pérennité de l'ouvrage, d'importants travaux de refonte de l'étanchéité supérieure et de la couche de roulement de l'ensemble de l'ouvrage ont été réalisés en 2017 par l'entreprise Colas, , pour un montant de 3,26 M€.

Ces différentes opérations d'entretien lourd ont représenté des coûts importants mais elles ont pu être financées intégralement par le Département.

** Voir glossaire*



1.2/ AUJOURD'HUI, L'OUVRAGE PRÉSENTE UN ÉTAT DÉGRADÉ

Malgré ces importantes phases d'entretien, l'état du pont d'Oléron est préoccupant et nécessite une rénovation d'ampleur. En effet, cet ouvrage est soumis au milieu maritime à l'origine d'agressions importantes sur ses éléments en béton armé. Ainsi ce sont les parties les plus exposées (les piles notamment) qui, après 60 ans, apparaissent comme les plus altérées alors que le tablier et la précontrainte du pont demeurent en bon état.

Rappel des surveillances mises en œuvre

Tous les ouvrages d'art non courants* doivent faire l'objet d'une inspection détaillée périodique (examen visuel permettant d'observer et constater l'état d'un ouvrage). Pour des ouvrages robustes comme le pont d'Oléron, ces inspections détaillées sont réalisées tous les 9 ans. Elles constituent un bilan de santé de l'ouvrage.

Ainsi, pour le pont d'Oléron des inspections détaillées récentes ont été réalisées :

- en 1997 par l'entreprise BOAS
- en 2007 par l'entreprise SNCF
- en 2015 par l'entreprise CONCRETE

L'inspection de 2015 a conclu que l'ouvrage était dans un état moyennement satisfaisant. En effet, les principales avaries relevées (épaufrements*, fissures…) constituaient des signes normaux de vieillissement. À partir de l'apparition de ces premiers désordres, il n'était pas possible d'anticiper la dégradation rapide des structures en béton de l'ouvrage, constatées par la suite.

Dernières investigations et diagnostic de l'ouvrage en 2023-2026

La dernière campagne approfondie d'investigations et de diagnostics a été réalisée tout au long de l'année 2023 puis complétée en 2025.

L'inspection subaquatique des parties immergées de l'ouvrage, a révélé un bon état général des fondations qui ne nécessitent pas de travaux particuliers.
Une inspection détaillée des parties extérieures et intérieures de l'ouvrage (à pied, à l'aide d'une nacelle négative (renvoi glossaire), par le biais de cordistes pour l'intérieur des piles ou encore par bateau) a mis en évidence une forte évolution des dégradations au niveau des piles de l'ouvrage par comparaison avec celle réalisée en 2015.
La campagne d'investigations associée à cette inspection a pour objectif de comprendre, quantifier et analyser les désordres observés lors des précédentes inspections poussé et porte sur chacun des éléments constituant la structure du pont :

- **les câbles de précontrainte,**
- **les appareils d'appui,**
- **les bétons de structure des piles et du tablier.**

*Voir glossaire

Retour sommaire

A/ État des câbles de précontrainte

À l'intérieur de l'ouvrage, des contrôles non destructifs (sondages au marteau et thermographie Infra-Rouge sur les gaines de protection afin d'éviter des vides) et d'autres destructifs (ouverture de fenêtre d'autopsie pour regarder si éventuellement les câbles sont corrodés ou s'il manque du coulis, et essai à l'arbalète pour vérifier la tension dans le câble) ont pu être effectués en complément de l'inspection visuelle.



Contrôles de la tension dans les câbles de précontrainte intérieure et extérieure par essais à l'arbalète

Photos contrôle intérieur gaine de précontrainte par thermographie





Photos des capots de protection des ancrages d'extrémité des câbles de précontrainte

En 2025, le diagnostic a été complété par la vérification de la tension des câbles de précontrainte mis en place en 2000 dans les viaducs d'extrémité par méthode vibratoire (essais non destructifs) et par la vérification des câbles de précontrainte intérieure non accessibles par essais de chargements sur le tablier : **méthode par courburemétrie*** qui consiste à réaliser un essai de chargement en plaçant des camions chargés à 30T sur le tablier. Des capteurs placés à l'intérieur du pont permettent d'évaluer les « déformations » (flèche) en partie basse des voussoirs et permettre de déduire la tension dans les câbles).

Ce diagnostic a démontré que la précontrainte du pont est en bon état.





Essai de changement mai 2025

B/ État des appareils d'appuis

Le diagnostic a conclu à une dégradation importante des appareils d'appuis âgés de 40 ans et des bossages mais qui reste normal pour un ouvrage de 60 ans. Des travaux sont à prévoir et à réaliser sur les appareils d'appuis durant les prochaines années. Une intervention d'urgence a eu lieu en 2024 pour remettre en place les appareils d'appuis qui avaient cheminé de façon trop importante.

Le diagnostic a conclu à la nécessité de remplacer l'ensemble des appareils d'appuis et leurs bossages.



Pile 6 : bossages éclatés, gerçures appareils d'appui



Pile 27 : bossages éclatés



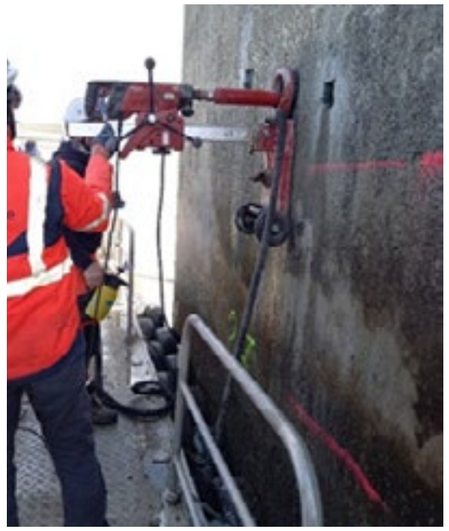
Pile 17 : cheminement des appareils d'appuis



Pile 24 : bossages bétons éclatés, déformations et gerçures des appareils d'appuis

** Voir glossaire*

Retour sommaire



Réalisation de carottages pour analyses béton en labo et création de fenêtre d'autopsie pour vérification du degré de corrosion des armatures

C/ État des bétons de structure des piles et du tablier

Des investigations plus poussées ont été réalisées pour connaître l'état du béton de l'ouvrage (piles et tablier). Elles ont consisté à prélever du béton pour contrôler sa composition, sa résistance, son taux de chlorure (sel) et de carbonatation (l'avancement du carbone dans le béton est un indicateur de vieillissement) qui sont responsables de la corrosion des armatures dans le béton (essais destructifs*).

Ces investigations ont été complétées par d'autres essais pour définir le degré de corrosion des armatures (essai non destructif*). Ces opérations ont nécessité d'importants moyens matériels comme des nacelles négatives et un bateau.



*Inspection de la sous face du tablier par nacelle négative**



Méthode non destructives : détection armatures béton et épaisseur enrobage à gauche, et évaluation degré de corrosion par la méthode de mesure de potentialité

Le diagnostic a conclu à un vieillissement des structures en béton de l'ouvrage et à une pollution importante par les ions chlorures entrainant une corrosion généralisée des armatures des bétons (à l'époque de la construction du pont d'Oléron cette pathologie n'était pas connue). L'expérience et les recherches menées depuis sur le béton ont permis d'améliorer les normes de fabrication et de mise en œuvre afin de garantir une bonne durabilité des ouvrages construits en béton.





Pile 17 et pile 23





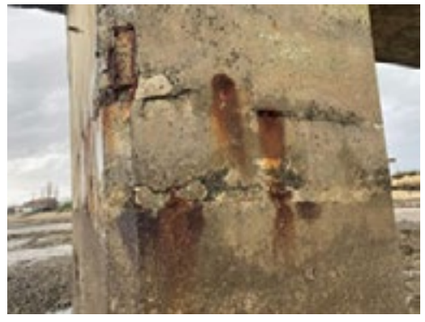
Pile 44 et pile 38





Pile 8 et pile 14

Des travaux sont donc à prévoir et à réaliser sur les 45 piles et les 2 culées du pont durant les prochaines années ainsi que sur une partie du tablier (extrémité côté Oléron entre P42 et C46).





Pile 3 et pile 7

** Voir glossaire*

2 UNE RÉNOVATION PORTANT SUR UNE REMISE EN ÉTAT DU PONT ET LA REQUALIFICATION DE SES ABORDS



2.1/ DES SOLUTIONS TECHNIQUES MODERNES À LA REMISE EN ÉTAT DE L'OUVRAGE

Cette partie présente les interventions techniques envisagées pour restaurer durablement le pont d'Oléron. Les solutions décrites sont issues des progrès technologiques récents dans la réparation d'ouvrages d'art en milieu maritime, et permettent d'adapter les méthodes à l'avancée des dégradations observées sur chaque pile.



Chantier sur le pont

Reconstitution des bossages et remplacement des appareils d'appuis

Au niveau de chaque pile :

- mise en place d'un échafaudage négatif* (les appuis étant nombreux à traiter un outil spécifique pourra être créé de manière à gagner en temps de montage /démontage et aussi d'empiéter le moins possible sur la chaussée,
- mise en place de vérins hydrauliques.





Vérinage de quelques centimètres de manière à permettre la démolition et reconstruction des bossages en béton et le remplacement des appareils d'appuis. Cette étape nécessite la fermeture de l'ouvrage de nuit.











Dévérinage et repositionnement du tablier sur les nouveaux appareils d'appuis. Cette étape nécessite la fermeture de l'ouvrage de nuit. Déplacement du matériel et de l'échafaudage à la pile suivante.

Réparation des bétons de structure des piles et de la sous-face du tablier (entre la pile 42 et la culée 46, côté île)

La réparation des bétons de structure doit être adaptée à la situation propre de chaque pile et de chaque zone du tablier concernée. Plusieurs techniques pourront être mobilisées en fonction de différents paramètres :

- le niveau de pollution des bétons (notamment la présence d'ions chlorures et à quelle profondeur dans le béton),
- le degré de corrosion des armatures,
- la nature de la pile (pile creuse ou pile pleine),
- l'environnement d'exposition : zone immergée en permanence, soumise au marnage, exposée aux éclaboussures ou seulement aux embruns.

Selon les cas, une même technique sera appliquée à une ou plusieurs piles, tandis qu'une autre sera plus appropriée pour d'autres zones de l'ouvrage. Il peut être également nécessaire de combiner plusieurs méthodes sur une même pile, afin de traiter simultanément différents types de dégradations ou d'expositions.

Les principales techniques de réparation des bétons à mobiliser sont la réparation classique, la protection cathodique, le chemisage structurel.

A/ Réparation classique

- Purge du béton pollué.
- Restauration des armatures.
- Remplacement du béton pollué (béton projeté ou coulé en place).
- Application ou non d'un revêtement de protection type LHM -mortier hydraulique.

L'objectif est de rendre à la pile sa capacité portante initiale en reconstituant les sections de béton et d'armatures. Elle peut être également renforcée en les augmentant. Cette solution peut être mise en œuvre, seule, dans le cas où la pollution par ions chlorures ne dépasse pas le premier lit d'armatures c'est à dire au-delà de l'enrobage de béton. Si l'ensemble des bétons pollués ne sont pas retirés, il peut se créer une réaction de pile induite et ainsi déclencher une nouvelle corrosion faisant apparaitre de nouveaux désordres à courts termes.

Le revêtement de protection permet de protéger la pile d'une nouvelle pollution. Sa durée de vie est de 30 ans maximum , c'est pourquoi il doit être intégré au programme d'entretien de l'ouvrage.

** Voir glossaire*

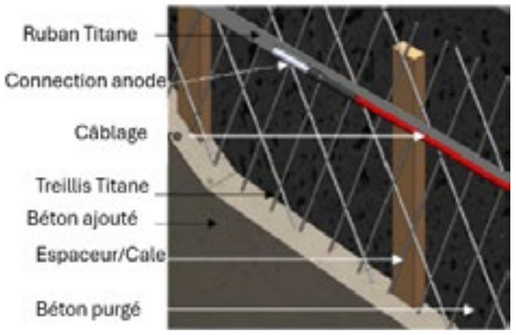
B/ Protection cathodique

- Purge des bétons prêts à tomber.
- Mise en place d'anodes connectées (sous forme de treillis en titane) aux armatures avec diffusion d'un courant électrique imposé.
- Réparation des bétons dégradés avec mortier de réparation structurel dit R4 ou béton projeté en fonction de l'épaisseur à mettre en œuvre.

L'objectif est de stopper le phénomène de corrosion en injectant du courant électrique le long des armatures et anodes. Cette solution est particulièrement adaptée au cas où la pollution va au-delà du premier lit d'armatures. Elle permet également de réduire au minimum les réparations sur le béton. Cette technique est mise en oeuvre avec une attention particulière afin de s'assurer de la continuité des armatures dans la partie traitée ainsi que de la bonne adhérence entre les armatures et le béton.

Cette solution nécessite en revanche une surveillance annuelle de l'ouvrage afin de s'assurer que le courant circule bien dans tout le système et de régler l'intensité en fonction des mesures relevées. Une mission régulière de surveillance et maintenance du dispositif monitoré serait à programmer pour garantir une bonne durabilité à l'ouvrage.

Étape n°2 : Mise en place de la protection cathodique – treillis titane et anodes de connections





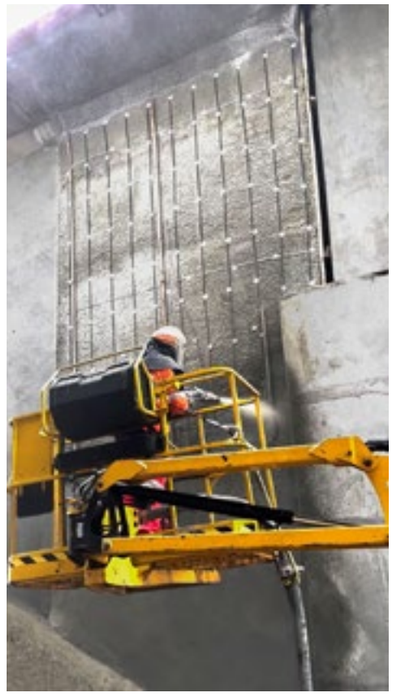
©RMB

Étape n°1 : purge du béton par hydrodémolition



©RMB

Étape n°3 : Mise en oeuvre du béton projeté



©RMB

C/ Chemisage structurel

Création d'une coque périphérique autour de la pile existante restant en l'état. Cette coque reprendra l'ensemble des charges induites sur la pile. Plusieurs techniques possibles :

- en béton projeté : béton classique ou béton fibré ultra haute performance (BFUP) avec mise en place de nouvelles armatures,
- en béton coulé en place : béton classique ou BFUP , avec mise en place de nouvelles armatures. Cette technique nécessite l'utilisation d'un coffrage grimpant (comme à la construction de l'ouvrage) ou la mise en place d'un coffrage perdu (coque préfabriquée en béton ou en résine renforcée en fibre de verre).

L'objectif est de remplacer la pile existante endommagée tout en évitant la démolition de celle en place. Cette technique est très couteuse mais permet d'assurer une bonne durabilité de l'ouvrage.

Exemple de chemisage structurelle : réhabilitation de l'estacade de Roscoff



©Bouygues TP

Mise en place des armatures



©Bouygues TP



©Bouygues TP

Après mise en place du béton, la pile est réparée

Synthèse des couts prévisionnels des travaux de rénovation

Rénovation de l'ouvrage : 33,9 M€ HT [1]			
Remplacement des bossages et des appareils d'appui	Réparation des bétons de structure des piles et du tablier	Protection du tablier	Travaux annexes dont refonte du réseau électrique existant
7,4 M€ HT[1]	21,2 M€ HT[1]	2,5 M€ HT[1]	2,8 M€ HT[1]

(1) : les coûts indiqués intègrent un montant prévisionnel d'inflation au moment du paiement effectif des opérations.

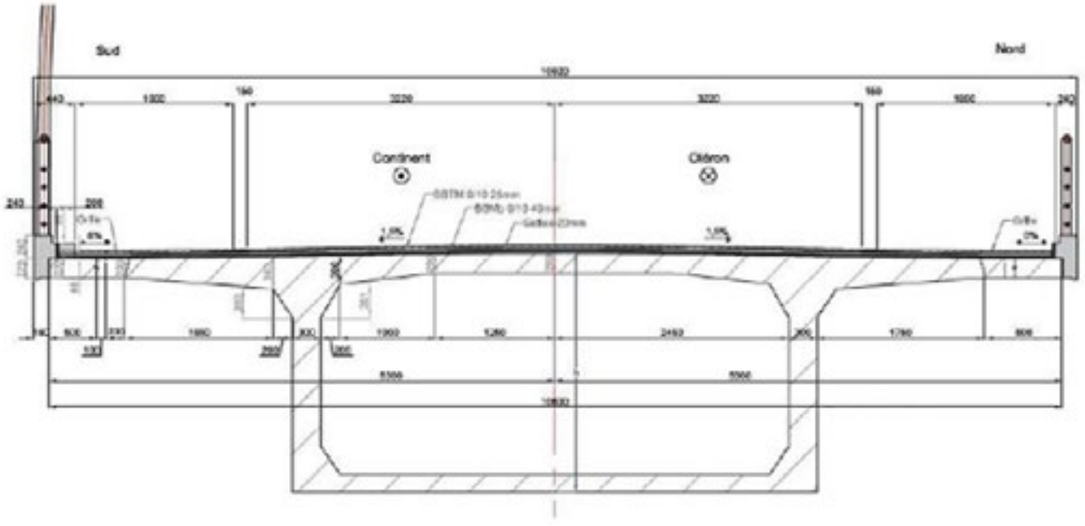
2.2/ TROIS SCÉNARIOS POSSIBLES POUR PLUS DE SÉCURITÉ ET LA RÉALISATION D'UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE

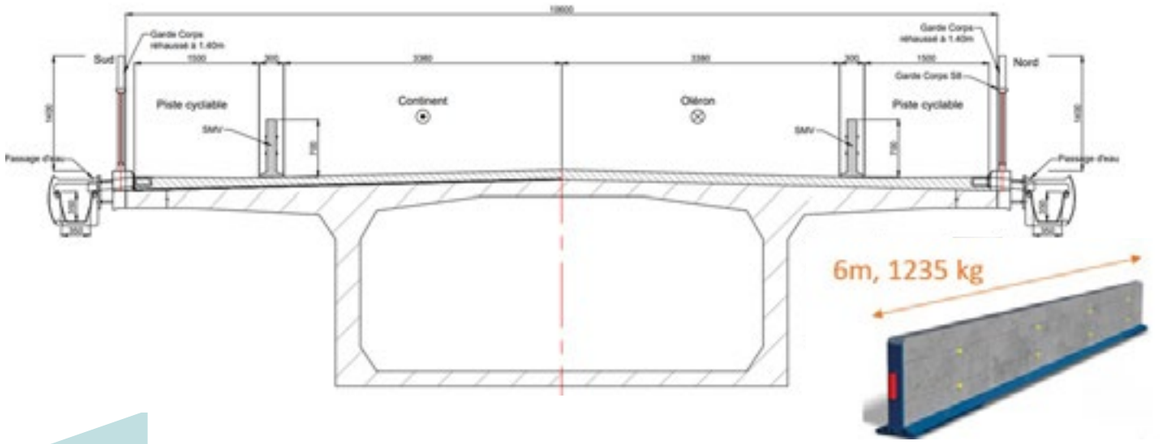
Le dispositif de retenue est l'équipement de sécurité routière installé le long de l'ouvrage pour empêcher les véhicules de sortir de la chaussée en cas de perte de contrôle. **Depuis la mise en service du pont d'Oléron, la règlementation en la matière a considérablement évolué et la réalisation des travaux de rénovation de l'ouvrage entrainerait obligatoirement une remise aux normes de ce dispositif.** Pour ce faire, 3 scénarios ont été identifiés. Ils permettent de garantir une résistance optimale en cas de choc tout en respectant les contraintes structurelles de l'ouvrage. **Ces 3 scénarios proposent chacun des options différentes pour assurer la continuité cyclable sur le pont. Il s'agit d'un enjeu essentiel pour structurer la mobilité durable à l'échelle du bassin Marennes-Oléron.** En effet, actuellement, l'absence d'aménagement cyclable dédié est problématique et empêche le développement de déplacement en modes actifs entre l'île et le continent alors que la demande est importante. Il est précisé que pour chaque scénario, un Passage Inférieur à Gabarit Réduit (PIGR)* à chaque extrémité du pont, assurera une traversée sécurisée de la route départementale.

Descriptif des caractéristiques actuelles

- Largeur totale de l'ouvrage : 10,60 m.
- Simples bandes cyclables de chaque côté de l'ouvrage sans séparation physique.
- Dispositif de retenue : garde-corps simple.
- Pas de gestion des eaux pluviales (rejet direct dans l'océan actuellement).

Pour rappel, la suppression récente des trottoirs (lors de la reprise de l'étanchéité) expose les extrémités du tablier à la circulation des poids lourds (soit une fatigue accélérée de ces parties d'ouvrage qui ne sont pas prévues pour supporter ce type de charges).





1 Scénario n°1

Réhausse des garde-corps renforcés par un séparateur modulaire de voies + 2 pistes cyclables unidirectionnelles de 1,5 m (avec séparation physique)

+ Travaux réalisés sans élargissement de l'ouvrage.
+ Installation de séparateurs modulaires de voies normalisés CE permettant à la fois de doubler le dispositif de retenue et de créer deux pistes cyclables séparées physiquement du trafic motorisé.
+ Installation de corniches caniveaux pour la récupération des eaux pluviales.
+ Aucun renfort du tablier nécessaire.
+ Durée de chantier et impact sur la circulation réduits : 0,5 à 1 an avec alternat possible seulement la nuit.
− Réduction de la chaussée circulable susceptible de générer des problèmes de circulation en cas d'accidents sur le pont.

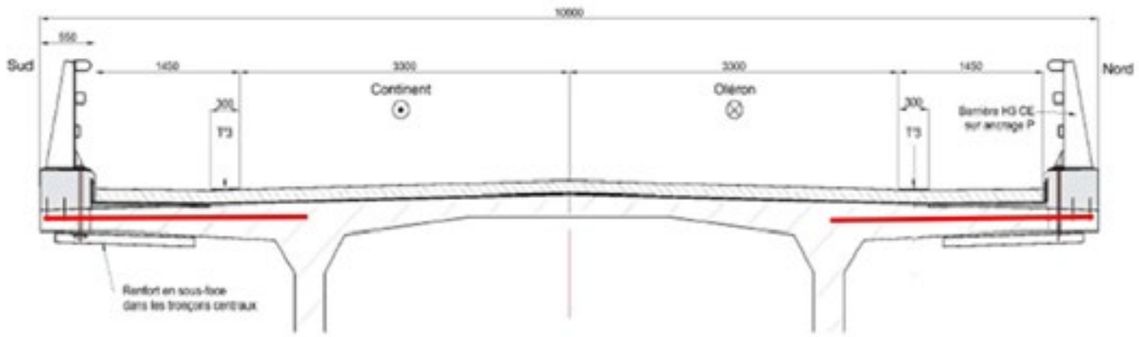
Coût estimé à 7,4 M€ HT*



*Les coûts indiqués intègrent un montant prévisionnel d'inflation au moment du paiement effectif des opérations

*Voir glossaire

Retour sommaire



Scénario n°2

Remplacement des garde-corps + 2 bandes cyclables unidirectionnelles (sans séparation)

\+ Travaux réalisés sans élargissement de l'ouvrage.

\+ Toute la largeur de l'ouvrage serait circulable : les conditions d'accès des véhicules de secours lors d'accident ne seraient pas affectées.

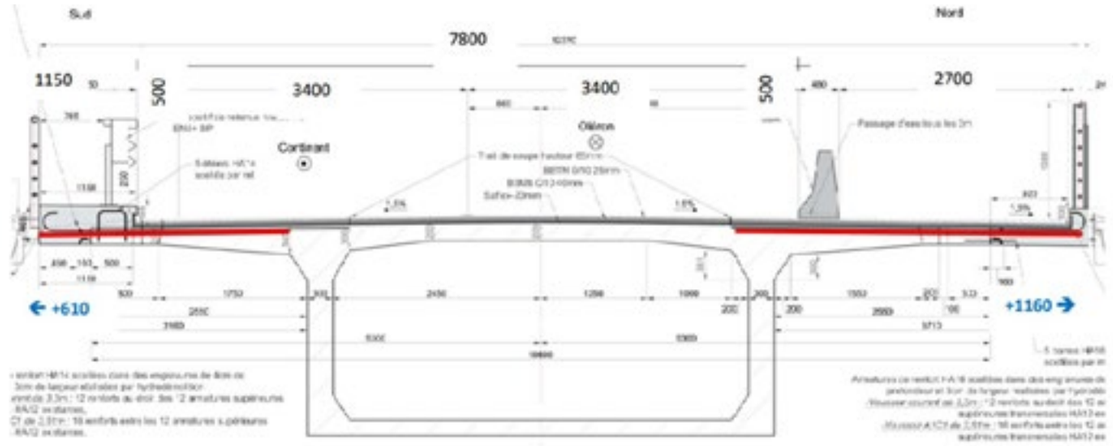
− Pas de séparation physique entre les cyclistes et le trafic motorisé.

− Remplacement des garde-corps nécessitant des renforts du tablier.

\+ Installation de corniches caniveaux pour la récupération des eaux pluviales.

− Durée de chantier et impact sur la circulation importants : 1,5 à 2 ans de chantier avec alternat principalement de nuit (toutefois l'emprise du chantier entraînera une réduction de la chaussée pendant toute la durée des travaux).

Coût estimé à 17,5 M€ HT*



Scénario n°3

Remplacement des garde-corps + élargissement de la largeur de l'ouvrage et 1 piste cyclable bidirectionnelle

− Elargissement de la largeur de l'ouvrage portée à 12,37 m (pour 10,60 m actuellement).

− Remplacement des garde-corps nécessitant des renforts du tablier.

\+ Installation de Glissières en Béton Armé pour créer une piste cyclable bidirectionnelle de 2,7 m de largeur séparée physiquement du trafic motorisé.

\+ Piste cyclable susceptible d'être empruntée par véhicules de secours en cas d'accident.

− Création d'un trottoir sécurisant les circulations piétonnes (agents d'intervention, usagers en panne).

\+ Installation de corniches caniveaux pour la récupération des eaux pluviales.

− Durée de chantier et impact sur la circulation très importants : 2 à 3 ans de chantier avec alternat y compris en journée.

Coût estimé à 25 M€ HT*



SYNTHÈSE

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Durée des travaux et impact sur la circulation	★★	/	/
Qualité de l'aménagement cyclable	★	/	★★
Impact sur la circulation des véhicules d'urgence	/	★★	★★
Coût	7,4 M€ HT	17,5 M€ HT	25 M€ HT



**Les coûts indiqués intègrent un montant prévisionnel d'inflation au moment du paiement effectif des opérations*

2.3/ LA REQUALIFICATION DES ABORDS DU PONT : PAYSAGES ET SERVICES

Des espaces à valoriser

Passage obligé entre l'île et le continent, les abords du pont constituent un point d'ancrage naturel pour de nombreuses fonctions :

- commerciales avec des restaurants, une boulangerie, des points de vente d'établissements ostréicoles,
- de mobilité avec notamment deux aires de covoiturage : l'une spontanée, l'autre organisée,
- de loisirs avec l'accueil de nombreux pêcheurs à pied et de randonneurs.

On y trouve également le lycée de la mer ainsi qu'un site archéologique de première importance (dont la valorisation est en cours d'étude).

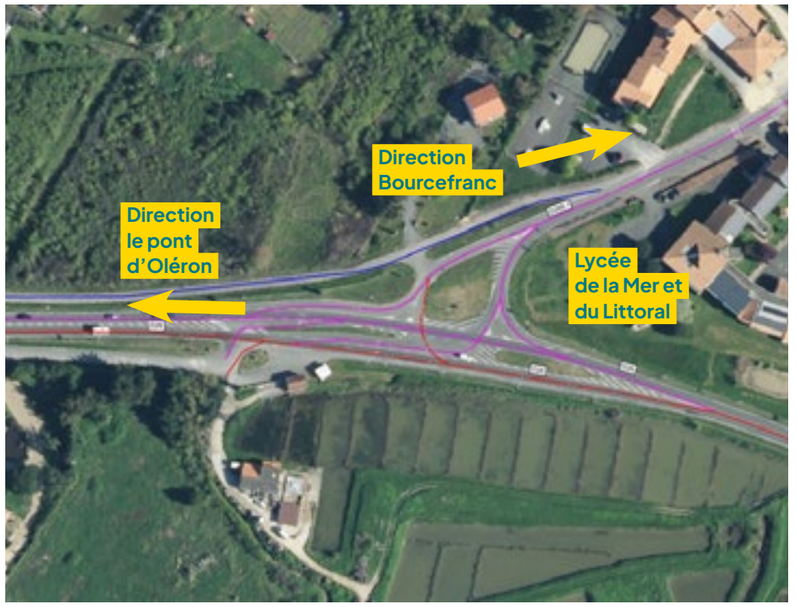
Par ailleurs, le pont et ses abords devraient marquer l'arrivée dans l'espace insulaire, site d'exception aux paysages remarquables et préservés.

Malheureusement, les espaces proches de l'ouvrage ne présentent que des caractéristiques exclusivement dédiées aux fonctionnalités routières, fortement artificialisées, et peu sécurisées. Et pour cause, depuis la construction de l'ouvrage, le site est resté en l'état et aucun projet visant à organiser et à harmoniser les équipements et les usages n'a été engagé. De fait, les abords du pont sont aujourd'hui caractérisés par des espaces de stationnement « sauvages » et désordonnés, du mobilier peu valorisant et de vastes zones imperméabilisées…





Les abords du pont côté «continent»



Depuis Marennes, les usagers rencontrent une succession de carrefours peu lisibles, constituant des plateformes routières très importantes, dépourvues d'offre cyclable de qualité. Ces carrefours desservent plusieurs équipements structurants (lycée de la mer et du littoral, exploitations ostréicoles, aire de covoiturage …) et donnent lieu à des circulations complexes malgré la forte emprise routière.

En matière de paysage, le parcours est d'abord rythmé par les installations ostréicoles et la silhouette emblématique du lycée de la mer. À l'approche du pont, cette qualité paysagère s'efface progressivement au profit d'un aménagement plus commun avec une végétation dense qui masque les grands sites de production ostréicole au sud ainsi que les quartiers de Bourcefranc-le-Chapus au nord. Une dilatation de l'espace apparaît avec une vaste zone de stationnement aux limites peu lisibles, occupée par un bâtiment vacant et le restaurant *Le Viaduc*, sans pour autant constituer un véritable lieu d'accueil. Les courtes sections de pistes cyclables qui y prennent place restent discontinues et n'offrent pas de liaison fonctionnelle. Ce n'est qu'à l'entrée du pont que le paysage se révèle pleinement, avec l'ouverture spectaculaire des vues sur le pertuis, encadrées par les bassins ostréicoles.



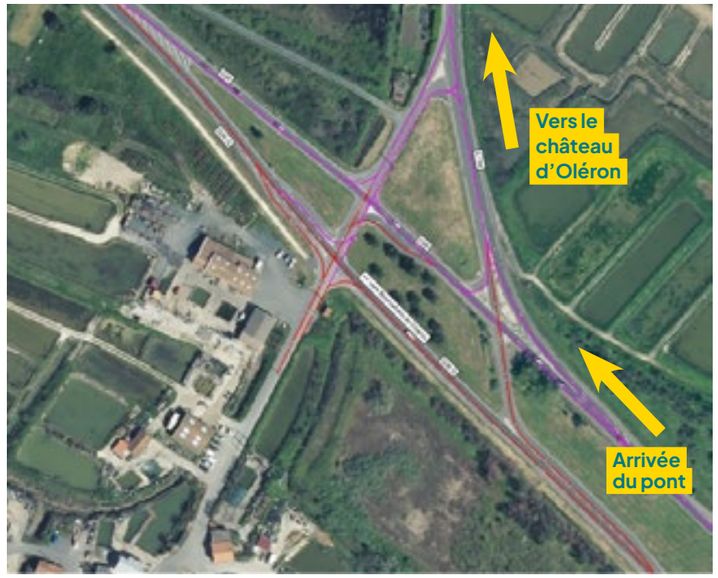
À proximité du pont, la route départementale est bordée par un important parking.



Très accessible, ce parking n'est pas d'une grande qualité esthétique et fonctionnelle.

Retour sommaire

Les abords du pont côté « île »



En arrivant sur l'île d'Oléron, les mêmes problématiques routières sont constatées notamment avec le carrefour, très étendu desservant le Château d'Oléron, particulièrement difficile à lire pour les usagers.



L'arrivée dans l'île se caractérise par un paysage routier peu en rapport avec l'identité insulaire.



Cet important délaissé routier est utilisé comme parking et aire de covoiturage entraînant des demi-tours non sécurisés.



Les vues sur la citadelle du Château en arrière plan et le dolmen sont masquées par des éléments moins valorisants

La qualité des paysages et l'identité du territoire insulaire sont difficilement perceptibles. Les éléments patrimoniaux (Dolmen d'Ors, Pointe d'Oume, Citadelle du Château ...) sont masqués alors que les espaces à valoriser (délaissés routiers ...) apparaissent au premier plan. Ces espaces « banalisés », utilisés comme parking informel ou aire de stationnement, ainsi que des aménagements vieillissants et peu entretenus, favorisent des usages inadaptés et nuisent à la qualité paysagère du site. De plus, malgré la présence du sentier piéton du Chemin d'Oléron et de l'itinéraire cyclable structurant reliant Le Château-d'Oléron à Saint-Denis-d'Oléron, les continuités piétonnes et cyclables restent peu lisibles et insuffisamment sécurisées.



Vers des aménagements mieux sécurisés et plus intégrés

Ainsi, une éventuelle requalification des abords du pont d'Oléron supposerait nécessairement d'améliorer :

- L'emprise de la route, la lisibilité des trajectoires ainsi que la qualité de la desserte des équipements connexes,
- L'intégration d'un ensemble de services aux usagers : pôles d'échanges multimodaux équipés de quais pour les cars régionaux et les navettes de franchissement du pont, des cheminements piétons et itinéraires cyclables, aires de covoiturage …
- L'intégration du site grâce à une trame paysagère de haute qualité en cohérence avec le territoire.

Il apparaît indispensable que les enjeux paysagers structurent cette approche qui devrait permettre de :

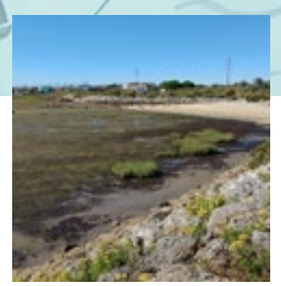
✓ Créer des ouvertures sur les grands paysages caractéristiques du bassin de Marennes-Oléron.

✓ Valoriser les points de vue, en prenant en compte la co-visibilité avec la citadelle du Château d'Oléron et le Fort Louvois.

✓ Favoriser un aménagement sobre s'inscrivant dans le site en ayant recours à des équipements et mobiliers cohérents avec les chartes du territoire (charte Oléron Qualité Littoral notamment) et des plantations d'essences locales.







les composantes paysagères à valoriser aux abords du pont

Des esquisses pour illustrer une première intention

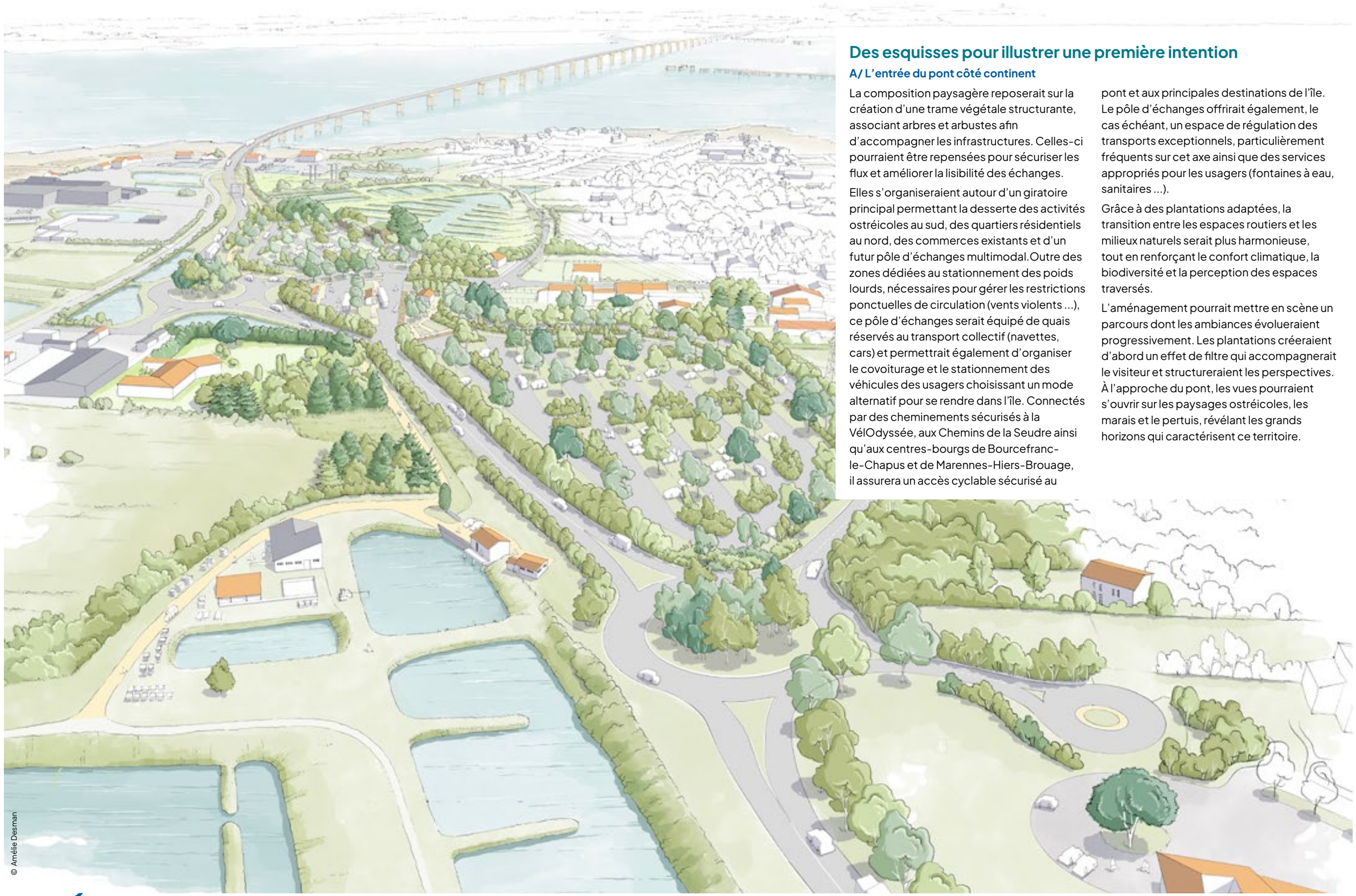
A/ L'entrée du pont côté continent

La composition paysagère reposerait sur la création d'une trame végétale structurante, associant arbres et arbustes afin d'accompagner les infrastructures. Celles-ci pourraient être repensées pour sécuriser les flux et améliorer la lisibilité des échanges.

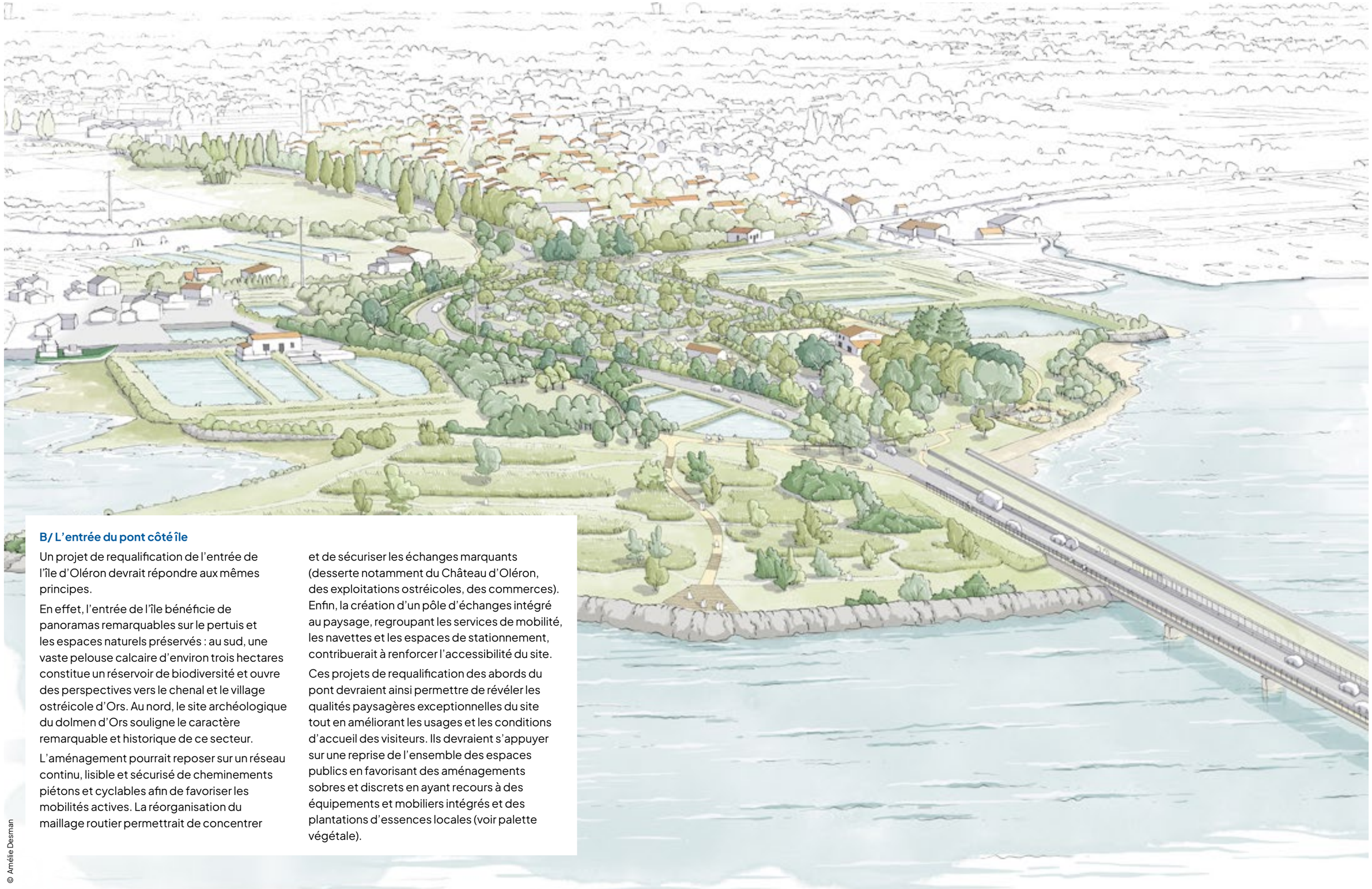
Elles s'organiseraient autour d'un giratoire principal permettant la desserte des activités ostréicoles au sud, des quartiers résidentiels au nord, des commerces existants et d'un futur pôle d'échanges multimodal.Outre des zones dédiées au stationnement des poids lourds, nécessaires pour gérer les restrictions ponctuelles de circulation (vents violents ...), ce pôle d'échanges serait équipé de quais réservés au transport collectif (navettes, cars) et permettrait également d'organiser le covoiturage et le stationnement des véhicules des usagers choisissant un mode alternatif pour se rendre dans l'île. Connectés par des cheminements sécurisés à la VélOdyssée, aux Chemins de la Seudre ainsi qu'aux centres-bourgs de Bourcefranc-le-Chapus et de Marennes-Hiers-Brouage, il assurera un accès cyclable sécurisé au pont et aux principales destinations de l'île. Le pôle d'échanges offrirait également, le cas échéant, un espace de régulation des transports exceptionnels, particulièrement fréquents sur cet axe ainsi que des services appropriés pour les usagers (fontaines à eau, sanitaires ...).

Grâce à des plantations adaptées, la transition entre les espaces routiers et les milieux naturels serait plus harmonieuse, tout en renforçant le confort climatique, la biodiversité et la perception des espaces traversés.

L'aménagement pourrait mettre en scène un parcours dont les ambiances évolueraient progressivement. Les plantations créeraient d'abord un effet de filtre qui accompagnerait le visiteur et structureraient les perspectives. À l'approche du pont, les vues pourraient s'ouvrir sur les paysages ostréicoles, les marais et le pertuis, révélant les grands horizons qui caractérisent ce territoire.



© Amélie Desman



B/ L'entrée du pont côté île

Un projet de requalification de l'entrée de l'île d'Oléron devrait répondre aux mêmes principes.

En effet, l'entrée de l'île bénéficie de panoramas remarquables sur le pertuis et les espaces naturels préservés : au sud, une vaste pelouse calcaire d'environ trois hectares constitue un réservoir de biodiversité et ouvre des perspectives vers le chenal et le village ostréicole d'Ors. Au nord, le site archéologique du dolmen d'Ors souligne le caractère remarquable et historique de ce secteur.

L'aménagement pourrait reposer sur un réseau continu, lisible et sécurisé de cheminements piétons et cyclables afin de favoriser les mobilités actives. La réorganisation du maillage routier permettrait de concentrer et de sécuriser les échanges marquants (desserte notamment du Château d'Oléron, des exploitations ostréicoles, des commerces). Enfin, la création d'un pôle d'échanges intégré au paysage, regroupant les services de mobilité, les navettes et les espaces de stationnement, contribuerait à renforcer l'accessibilité du site.

Ces projets de requalification des abords du pont devraient ainsi permettre de révéler les qualités paysagères exceptionnelles du site tout en améliorant les usages et les conditions d'accueil des visiteurs. Ils devraient s'appuyer sur une reprise de l'ensemble des espaces publics en favorisant des aménagements sobres et discrets en ayant recours à des équipements et mobiliers intégrés et des plantations d'essences locales (voir palette végétale).

© Amélie Desman

Retour sommaire

La palette végétale

Le végétal occupe une place majeure dans le projet de requalification des entrées de l'île. À la fois garant de la qualité paysagère des aménagements projetés, il permet également d'assurer le développement de la biodiversité locale. Les essences végétales retenues intègreront cet enjeu et reposeront en priorité sur des espèces déjà existantes à l'état naturel sur les sites, ou adaptées à leurs caractéristiques : des Tamaris (Tamarix gallica), des Saules (Salix alba), des Ormes champêtres (Ulmus minor) des Prunelliers (Prunus spinosa), des Aubépines (Crataegus monogyna), des Troènes (Ligustrum vulgare) et des Rosiers sauvages (Rosa canina)...



Frêne commun

Aménagements des abords du pont : coût prévisionnel 13,7 M€ HT (1)	
Côté île PIGR* / sécurisation des carrefours et reprise de voirie / continuité cheminements / parkings-relais / enfouissement réseaux / aménagements paysagers et végétalisation	**Côté continent** PIGR / sécurisation des carrefours et reprise de voirie / continuité des cheminements d'accès à l'ouvrage / parkings-relais / aménagements paysagers et végétalisation
7 M€ HT(1)	6,7 M€ HT (1)

(1) *les coûts indiqués intègrent un montant prévisionnel d'inflation au moment du paiement effectif des opérations.*



Tamaris commun



Sureau noir



Cognassier



Orme champêtre



Saule blanc



Prunelier



Saule roux

* *Voir glossaire*

2.4/ CALENDRIER DES PROJETS

Le calendrier présenté ci-dessous est théorique. Les périodes et durées de chaque chantier ont été définies pour minimiser les impacts sur la circulation du pont.

Légende
- Travaux
- Étude
- Temps institutionnel
- Péage

2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 20 31 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036

2026>2029 Études relatives aux travaux de réparation des piles

2030 > 2033 Études relatives aux travaux de réparation du tablier, gestion des eaux pluviales et piste cyclable sur ouvrage et appel d'offres

2036 Inspection détaillée générale après travaux Mise en place surveillance acoustique des câbles de précontrainte

2026 > 2027 Études Electricité et appel d'offres

2028 Chantier Pile Témoin. Inspection détaillée des piles

2030 > 2033 Chantier réparation des piles

2033 > 2035 Chantier Réparation tablier, gestion eaux pluviales et piste cyclable sur ouvrage

4/06/26 - Adoption par le conseil communautaire de la CDC de l'île d'Olérond'une délibération sollicitant l'instauration d'un Droit Départemental de Passage pour le franchissement du pont d'Oléron

2027 > 2028 Réfection de l'électricité à l'intérieur de l'ouvrage

Février 2027 > septembre 2029 Études et appels d'offres « abords du pont »

Octobre 2029 > Avril 2030 Phase 1 / Travaux abords « Continent »

Octobre 2030 > Avril 2031 Phase 2 / Travaux abords « Continent »

Octobre 2031 > Avril 2032 Phase 1 / Travaux abords « Ile »

Octobre 2032 > Avril 2033 Phase 2 / Travaux abords « Ile »

2027 > avril 2030 : En cas d'adoption d'un droit de péage, développement de l'ensemble des équipements nécessaires à l'exploitation d'un péage sans barrière

Examen par le conseil départemental d'un rapport relatif au Droit départemental de Passage et à la Redevance pour Services Rendus

2028 > 2029 : En cas d'adoption d'un droit de péage, validation par la majorité des Communes et la Communauté de Communes de l'île des tarifs du Droit Départemental de Passage puis adoption du règlement tarifaire par le Conseil Départemental.

Avril 2030 En cas d'adoption d'un droit de péage, mise en service d'un péage sans barrière

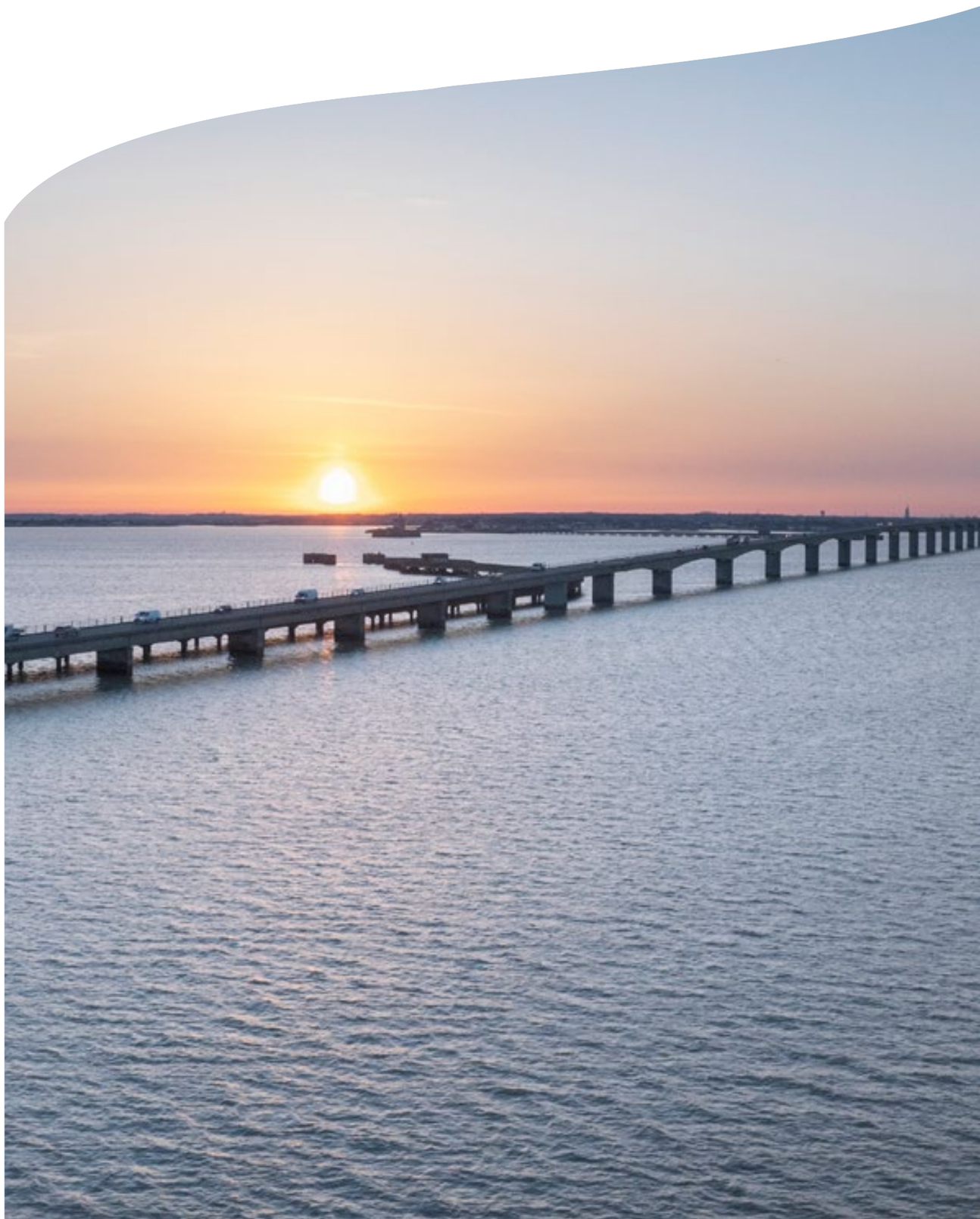


3 LES ENJEUX SOULEVÉS PAR *AVENIR PONT D'OLÉRON*

La démarche « Avenir Pont d'Oléron » concerne à la fois le pont, ses abords mais également l'ensemble du territoire insulaire et des communes proches du continent et plus largement toute la Charente-Maritime. Il n'est en effet pas possible de dissocier l'avenir du pont d'Oléron de celui des communes qu'il dessert, les impacts du pont et de la fréquentation qu'il génère constituant le principal facteur d'évolution des activités socio-économiques, des mobilités ainsi que des espaces naturels et des paysages insulaires.

Partant de ce constat, il apparaît indispensable d'étudier différents scénarios et de connaître les conséquences que pourrait avoir le report voire la non-réalisation des travaux de rénovation de l'ouvrage.

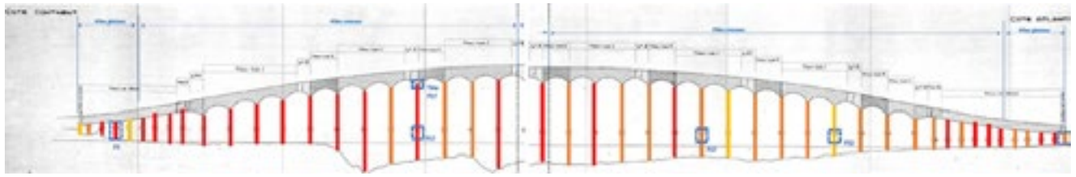
Il convient également de détailler l'ensemble des enjeux soulevés par « Avenir Pont d'Oléron », qui portent sur l'environnement, la mobilité et les questions financières.



3.1/ LES ENJEUX DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES

Les inspections et études régulières menées sur l'ouvrage nous permettent de connaître avec précision son état de santé et la progression des dégradations observées. Celles-ci sont liées à des pathologies des bétons qui sont désormais bien connues et documentées. Nous pouvons ainsi anticiper les évolutions de la structure et connaître avec assez de précisions les conséquences des dégradations. **Sur cette base, les scénarios d'évolution de l'ouvrage sans travaux d'ampleur seraient les suivants** :

État projeté de l'ouvrage sans intervention à 5, 10, 15 ans et plus …

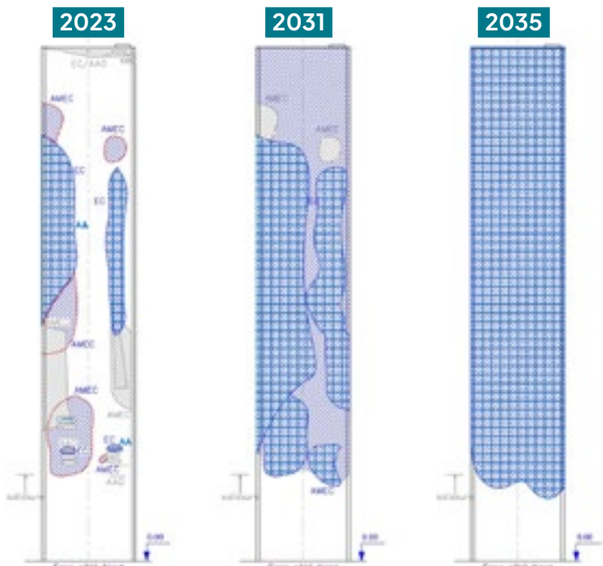


Les modèles d'évolution indiquent que sans intervention structurée, certaines piles pourraient atteindre un niveau critique dans les dix prochaines années. Vingt appuis (piles creuses) présentent déjà un niveau de dégradation préoccupant pouvant conduire à des restrictions de tonnage d'ici 2035. La pile 17, particulièrement représentative, montre une accélération notable de la corrosion entre 2015 et 2023, laissant présager une aggravation rapide.

Rappel de l'état actuel de l'ouvrage

- *4 appuis peu dégradés (8 %)*
- *19 appuis moyennement dégradés (40 %)*
- *24 appuis très dégradés (52 %)*

Il suffit d'une seule pile trop dégradée pour rendre nécessaire une restriction de circulation voire une fermeture de l'ouvrage.



Schémas présentant l'évolution des désordres de la pile 17 (Face Nord) entre 2015 et 2035

En 2015, les premières traces de corrosion apparaissaient déjà sur la pile, mais de manière limitée, correspondant vraisemblablement à la fin de la phase d'initiation du phénomène. En 2023, l'évolution est nettement plus marquée : la pile se trouve désormais en pleine phase de propagation, période durant laquelle la corrosion progresse plus rapidement et devient particulièrement dommageable pour les armatures et le béton d'enrobage. Il est probable que la capacité portante de la pile soit remise en question d'ici 2035 si des travaux ne sont pas engagés.



Évolutions de la pile 17 (faces Est et Sud) de 2026 à 2031 et 2035 (projection)



Évolutions de la pile 39 (faces Est et Sud) de 2026 à 2031 et 2035 (projection)

Conséquences sur la circulation « Continent <> Ile »

L'absence de travaux de rénovation d'ampleur sur l'ouvrage se traduirait par des mesures, sans doute progressives, de restriction de la circulation sur le pont. Compte-tenu de son état actuel, celles-ci débuteraient avant 2035 avec tout d'abord l'interdiction des convois exceptionnels. Ces convois exceptionnels, de l'ordre de 10 par jour en moyenne annuelle, concernent en majorité l'acheminement des mobil-homes vers les campings de l'île. C'est ainsi tout un pan de l'activité touristique de l'île qui serait mise à mal.

Cette première restriction serait suivie à brève échéance par l'interdiction des camions de plus de 19 T, puis dans un second temps aux véhicules de plus de 3,5 T. Les perturbations s'étendraient alors à toute la chaine logistique des commerces insulaires mais aussi de l'ostréiculture et de la pêche.

Elles concerneraient également l'offre de transport collectif et les cars de tourisme. Ainsi, l'ensemble des secteurs économiques de l'île pourrait être affecté.

À plus long terme, la déstabilisation d'une partie de la structure de l'ouvrage pourrait affecter le bon fonctionnement des réseaux stratégiques desservant l'île (électricité, eau potable, fibre) qui circulent à l'intérieur du pont.

Il ne s'agit pas d'un scénario catastrophe « imaginaire » mais bien du déroulé des évènements les plus probables, établis sur une connaissance avancée de l'ouvrage et de ses pathologies.



Les autres travaux d'infrastructure liés à la sécurité

Comme indiqué précédemment le renouvellement du dispositif de retenue deviendra obligatoire dès lors que les travaux de rénovation de l'ouvrage seraient mis en œuvre. Ainsi, seuls l'aménagement des abords du pont ont un caractère optionnel. Toutefois, la création d'un aménagement cyclable sur l'ouvrage rendrait indispensable l'aménagement de cheminements aux abords du pont.



Pourquoi intervenir sur l'ensemble du pont plutôt que pile par pile ?

Traiter les piles uniquement au fur et à mesure de l'apparition de désordres importants pourrait sembler, à première vue, une solution progressive et économique. Cependant, cette approche s'avère en réalité beaucoup plus complexe, risquée et coûteuse.

D'une part, elle nécessiterait la mise en place d'un système de surveillance renforcée pour détecter, en temps réel, les pertes de section d'armatures sur chaque pile. Un tel dispositif impliquerait l'installation de capteurs, équipements de monitoring et mesures régulières, pour un coût d'exploitation élevé, estimé entre 100 000 € et 200 000 € par an, sans compter l'investissement initial lié à la pose et la maintenance de ces systèmes. D'autre part, chaque intervention en urgence sur une pile isolée mobiliserait des moyens techniques lourds : nacelles négatives, échafaudages spéciaux, équipements nautiques… L'acheminement et le repli de ces matériels représentent des coûts substantiels. À cela s'ajoute un délai d'organisation d'au moins six mois par intervention, ainsi que la mise en place d'une gestion spécifique du trafic. En effet, même pour une seule pile, la circulation devrait être fortement contrainte, ce qui rallongerait la durée totale si plusieurs piles venaient à se dégrader successivement.

Dans un tel scénario, les réparations finiraient inévitablement par s'enchaîner, rendant la stratégie « au fil de l'eau » plus longue, plus coûteuse et plus pénalisante pour les usagers qu'une intervention globale planifiée. C'est pourquoi il est indispensable de préparer en amont une opération de rénovation globale, permettant de définir précisément les techniques les plus adaptées, d'optimiser les moyens d'accès, de limiter les impacts sur la circulation et de maîtriser les coûts. Une stratégie d'ensemble garantit une intervention cohérente, efficace et plus durable pour la sécurité de l'ouvrage et la continuité des échanges entre l'île et le continent.



Marais du Douhet

Dans le cadre d'une contractualisation spécifique avec la Communauté de Communes de l'île d'Oléron (Contrat Oléron 21 puis du contrat de proximité), le Département a temporairement mobilisé des moyens financiers pour soutenir les actions « environnement et mobilité » présentées dans les paragraphes suivants. Les contraintes budgétaires sans précédent amènent désormais le Département à se concentrer sur ses compétences obligatoires, notamment celles liées à l'action sociale et l'entretien de son patrimoine. Ainsi ces financements apportés au développement durable de l'île ne seront pas prolongés au-delà du terme du contrat en cours (décembre 2026). Dans ce contexte, les élus de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron ont adopté en juin 2026 une délibération sollicitant l'instauration d'un Droit Départemental de Passage.

Cette nouvelle ressource constituerait un moyen adapté pour maintenir, voire renforcer, la protection des milieux et l'amélioration des mobilités, dont les coûts annuels excèdent les capacités de la seule Communauté de Communes. A défaut, les élus oléronais seraient amenés à arbitrer entre la suppression de tout ou partie de ces actions et l'augmentation de la fiscalité locale, faisant ainsi reposer sur les seuls résidents une dépense dont les bénéfices concernent y compris les visiteurs de l'île. C'est dans ce contexte que les enjeux environnementaux de l'île, ainsi que les pistes d'intervention pour les traiter, sont présentés dans le chapitre qui suit.

3.2/ LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

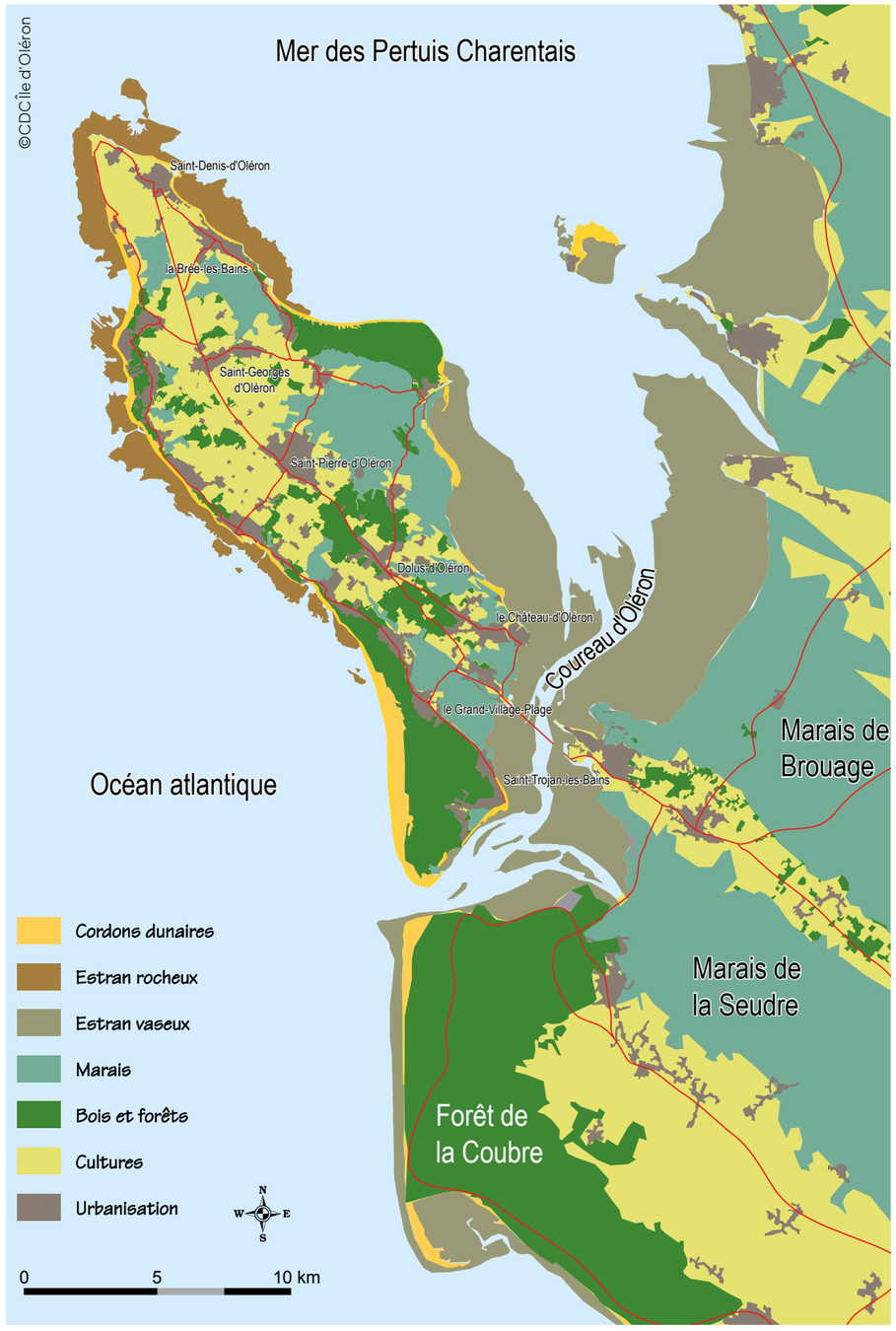
PROTÉGER CES MILIEUX QUI NOUS PROTÈGENT

L'île d'Oléron est une destination et un lieu de vie prisés grâce notamment à ses milieux naturels préservés qui en font le charme. Toutefois au-delà de cet attrait, ces espaces naturels protègent les biens et les personnes contre les excès des phénomènes naturels forcément plus marqués dans une île : inondation, érosion, sécheresse, tempête… ils ont un rôle essentiel pour contenir et limiter leurs impacts. Dans le cadre des contrats « Oléron 21 » et de proximité, le Département a apporté des moyens à la Communauté de Communes pour engager les politiques publiques de développement durable de l'île. Grâce à leur pérennisation, voire leur renforcement, nous pourrons répondre aux défis à venir pour maintenir la qualité de vie dans l'île d'Oléron.

Oléron, un condensé d'espaces naturels littoraux remarquables

Présence d'une mosaïque d'écosystèmes littoraux uniques en France.L'île d'Oléron se distingue par la richesse et la diversité de ses espaces naturels : dunes, forêts, marais, estrans et terres agricoles forment une mosaïque d'écosystèmes qui se répondent, interagissent et participent à l'équilibre écologique de l'île.

Au-delà de leur aspect paysager emblématique, cet ensemble d'habitats joue aussi un rôle fonctionnel précieux en offrant des services écosystémiques essentiels (protection contre l'érosion, zone tampon, captation de carbone, refuges pour la biodiversité etc…).



Carte de répartition des milieux naturels (extrait du rapport de classement de l'île d'Oléron

Retour sommaire

A/ Les systèmes dunaires

Les massifs dunaires constituent l'un des ensembles naturels emblématiques de l'île d'Oléron : la plage, la dune blanche, la dune grise, la dune boisée confèrent à Oléron son identité paysagère, et un cadre de vie ou de villégiature, très apprécié de tous. Ces habitats naturels si particuliers, abritent également une biodiversité remarquable mais très fragile. Ils constituent de plus le meilleur rempart entre les attaques de l'océan et les habitations situées à l'arrière.

Les principaux massifs dunaires s'étendent sur près de 50 kilomètres, principalement dans le sud-ouest de l'île, où les effets de l'érosion sont les plus importants et à hauteur des Saumonards ou des Seulières …

Très fragiles et soumis à une forte pression climatique, les menaces pesant sur eux sont multiples mais principalement d'origines humaines : piétinement et fréquentation anarchique, dégradation de la végétation et aménagements non autorisés.





Le piétinement prive la dune de son tapis végétal protecteur, le sable redevient meuble et, à terme, la dune, déstabilisée, perd son rôle de bouclier.



La végétation retient le sable et stabilise la dune.

B/ Les marais, zones humides et paysages agricoles

L'île d'Oléron est un territoire façonné par une longue histoire de cohabitation entre les activités humaines et les milieux humides. Les marais oléronais, hérités de plusieurs siècles d'aménagements humains constituent l'un des milieux les plus caractéristiques de l'île d'Oléron et couvrent environ 25 % de la surface insulaire (4400 ha).





Qu'ils soient doux ou salés, ils jouent un rôle fondamental dans l'équilibre hydraulique et écologique de l'île. Véritables éponges naturelles, ils stockent l'eau lorsqu'elle est abondante, la restituent en période sèche et limitent les inondations. Face aux aléas climatiques, ces milieux protègent aussi le littoral en atténuant les effets des tempêtes et des submersions marines et réduisent l'érosion des sols. Enfin, ils participent à la lutte contre le changement climatique en stockant du carbone et offrent des espaces propices aux activités aquacoles, agricoles, salicoles et à la découverte de la nature.

Structurés autour d'un maillage de fossés, chenaux, bassins et bosses, ces espaces participent au maintien d'un paysage et d'un patrimoine culturel profondément identitaire.

Toutefois, l'abandon progressif des activités primaires en marais entraîne des conséquences graves, mais pas irréversibles : envasement des fossés, fermeture du milieu, stagnation des eaux, perte de fonctionnalité hydraulique, déséquilibres écologiques et présence d'espèces exotiques envahissantes. Ces dysfonctionnements sont amplifiés par des comportements humains avec des dépôts sauvages réguliers.

Ainsi, cette construction harmonieuse entre l'homme et la nature, élaborée au fil des siècles, se retrouve aujourd'hui fragilisée.



En l'absence d'un entretien régulier, la fermeture des milieux et la multiplication des dépots sauvages entraînent une dégradation du fonctionnement hydraulique des marais

Retour sommaire

C/ Les forêts littorales et bois intérieurs

Si l'île d'Oléron fut initialement couverte de bois, les milieux naturels ont particulièrement évolué au Moyen Age avec un important défrichement pour l'implantation de vignes et de cultures céréalières. La fin du XVIII[e] siècle marque le début du reboisement des massif dunaires devenus domaniaux, avant tout pour protéger les habitations de l'ensevelissement par les sables.





Les massifs boisés dunaires principalement domaniaux : les forêts de St Trojan, des Saumonards, de Domino, d'Avail, de l'Aiguille, sont les plus vastes. Les boisements intérieurs constitués majoritairement de chênaies ou de frênaies en zone humide, (Bois de la Martière, d'Anga, du Marais Chat), complètent ce maillage structurant.

Exposés aux sécheresses estivales à répétition et aux fortes tempêtes de l'hiver, les espaces boisés oléronais sont d'une grande vulnérabilité. Cette fragilité est accentuée par la fréquentation et certains comportements à l'origine de la dégradation de cet habitat naturel de première importance (dépôts sauvages, feux ...).



Les dépôts et décharges sauvages constituent une pollution et représentent un risque majeur pour la forêt.

Des menaces à prendre en compte

S'étirant sur près de 35 kilomètres et bordée par 100 kilomètres de côte, l'île d'Oléron se caractérise par l'absence de relief et une altitude moyenne de 1 m. Ainsi, seules les infrastructures naturelles (notamment les massifs dunaires, les marais littoraux et les forêts ...) sont susceptibles de limiter les effets du dérèglement climatique et la succession d'évènements extrêmes menaçant à la fois les villages et l'ensemble de l'activité socio-économique de l'île. De plus, on observe un renforcement, en certains points de l'île, de l'érosion côtière, le trait de côte pouvant reculer de près de 15 mètres par an au sud de l'île. Aussi, un rappel objectif des menaces pesant sur les milieux naturels insulaires est-il indispensable :

A/ Montée du niveau de l'océan

Le niveau moyen des océans est en constante augmentation depuis un siècle. Le rythme s'accélère ces dernières années, atteignant +3,2mm/an entre 1993 et 2011 (source Commissariat général au développement durable CGDD). Ce phénomène est certes progressif mais ses conséquences sont d'ores et déjà perceptibles. Les projections du GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) et de l'ONERC (Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique) indiquent une possible élévation du niveau de la mer comprise entre 18 cm et 1 mètre d'ici 2100. Compte-tenu de sa très faible topographie, les conséquences pour Oléron pourraient être majeures.

Ainsi, préserver et restaurer des écosystèmes côtiers capables de jouer pleinement leur rôle de zones tampons constitue un enjeu stratégique majeur pour protéger, à long terme, les infrastructures, les habitations et les activités qui façonnent le territoire oléronais.



Érosion de la baie de la Perroche

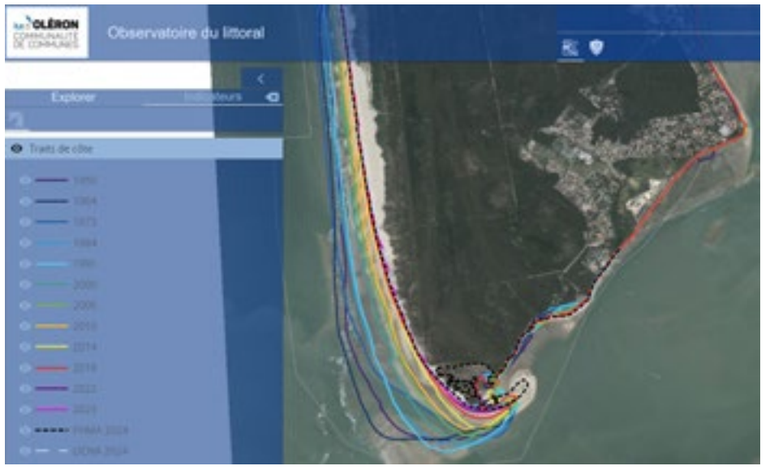


Érosion de la plage de la Giraudière suite aux tempêtes hivernales

Retour sommaire

B/ Érosion et recul du trait de côte

Le littoral oléronais n'est pas concerné par l'érosion de manière homogène. Beaucoup de secteurs du nord de l'île font l'objet d'une érosion plutôt ponctuelle liée à des événements météorologiques importants et affichent une apparente stabilité dans le temps. Certains secteurs se caractérisent même par des avancées du trait de côte comme sur la pointe des Saumonards. Toutefois, dans le sud-ouest de l'île l'érosion atteint un niveau record en Europe avec une moyenne de 15 m par an…



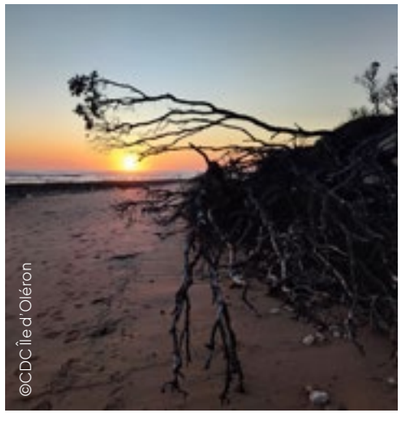
Le recul du trait au sud-ouest de l'île de 1950 à 2023



Érosion de la plage des Placelles

La progression de l'érosion littorale est en partie liée aux activités humaines. La fréquentation touristique, l'urbanisation en bord de mer et l'artificialisation des sols fragilisent les écosystèmes dunaires qui jouent un rôle de protection contre les assauts de l'océan.

Pour suivre au plus près l'état de santé du littoral, des campagnes annuelles de surveillance sont organisées. Elles permettent de renseigner sur l'évolution du trait de côte et de la morphologie des secteurs dunaires et d'adapter les mesures à prendre en fonction des secteurs.







C/ Multiplication des événements climatiques extrêmes

Le changement climatique se traduit également par une augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes extrêmes, avec des répercussions spécifiques pour Oléron.

Les tempêtes en période de forts coefficients de marée s'accompagnent d'épisodes de surcotes marines plus fréquentes et des risques de submersion accrus. Les canicules et sécheresses associées à des vagues de chaleur affectent particulièrement les populations, tout en aggravant le stress hydrique pour les écosystèmes, les cultures, les sites touristiques (fermeture de plages, dégradation des sites) et les risques de feux de forêt. Sur un territoire insulaire comme Oléron, par nature enclavé et disposant de capacités d'accès et d'intervention plus contraintes, le risque incendie constitue un enjeu de sécurité très sensible.

Parallèlement, l'évolution du régime des précipitations se traduit par une augmentation des épisodes pluvieux en hiver. L'île d'Oléron, en raison de sa faible altitude et de la vulnérabilité de certains secteurs littoraux, n'est pas épargnée par le risque d'inondation.

Les épisodes pluvieux intenses révèlent les limites de résilience et de capacité d'absorption de l'île. Ils soulignent la nécessité de renforcer les solutions fondées sur la nature, notamment la préservation des zones humides, véritables espaces d'expansion des crues, mais aussi d'accélérer la végétalisation du territoire, la sécurisation des infrastructures et des réseaux, afin de mieux protéger les populations et de favoriser un retour rapide à la normale après les évènements climatiques.



Tempête digue de la Gautrelle

Le défi à relever : Protéger les infrastructures naturelles et le cadre de vie

La dégradation des milieux et la diminution de leur qualité protectrice pour nos villages et notre cadre de vie, n'ont rien d'inéluctables.
En effet, la Communauté de Communes de l'île d'Oléron et le Département de la Charente-Maritime ont d'ores et déjà initié des actions pour renforcer la protection dunaire, préserver les marais et les espaces naturels sensibles et même agir pour les massifs forestiers.
Ces actions ont démontré leur efficacité et mériteraient de s'inscrire dans la durée voire d'être renforcées. Dans ce sens, pour chaque action présentée, deux scénarios peuvent être étudiés :

- Un scénario « socle » consistant à assurer le maintien à minima des actions déjà engagées
- Un scénario « ambition » visant à renforcer les dispositifs et en accélérer la mise en œuvre



Installation de ganivelles en haut de plage de la Cotinière permettant la fixation naturelle du sable et la protection de la végétation. Chantier réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes avec un financement de 30 % du Département

1re action
Protéger les systèmes dunaires menacés

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

Grâce aux contrats entre le Département et la Communauté de Communes, des programmes d'actions ont pu être initiées avec des résultats encourageants.

✓ Le renforcement des cordons dunaires

Face aux assauts de l'océan il est important de renforcer les cordons dunaires. Cela passe par une approche dite souple, basée sur le génie écologique utilisant les processus naturels qui ont façonné les dunes : le sable, le vent, la végétation. L'utilisation de palissades de bois (des ganivelles) ou de filets permettent d'accumuler le sable sur le front dunaire, puis plus tard avec la plantation des oyats afin de fixer ce sable. Il est parfois fait appel à des moyens mécaniques complémentaires pour effectuer des confortements dunaires des sites plus sensibles : soit que l'érosion fait craindre des risques de brèche et menace des enjeux d'intérêt général,soit pour répondre à une érosion soudaine post-tempête.

Compte-tenu des moyens disponibles, le programme annuel d'intervention était limité à 1 à 2 chantiers de protection.



Réalisation d'un cheminement d'accès pour éviter le piétinement de la dune Passe du Treuil

✓ L'entretien écologique des laisses de mer : la laisse de mer est la bande de débris naturels et de déchets déposés par les vagues sur le haut des plages. Outre les déchets d'origine humaine, elle est formée d'algues, de coquillages et de bois flottés. Habitat d'intérêt communautaire, les laisses de mer ont à la fois une haute valeur écologique et un rôle primordial dans le ré-engraissement du haut de plage et l'édification des dunes embryonnaires en période calme. Pour préserver ces fonctions essentielles, le ramassage des déchets (notamment plastique) doit être effectués autant que possible manuellement en prenant soin de ne pas bouleverser l'équilibre biologique de ces milieux fragiles. Depuis 2019, la majorité des plages le long des 100 kilomètres du littoral oléronais a ainsi été entretenue avec, parfois, recours à la traction animale. Ainsi en 2025, 27,9 tonnes de déchets ont été collectés.

✓ Un plan de suivi : Il est nécessaire d'effectuer une surveillance de ces protections naturelles pour vérifier leur « état de santé » et anticiper les actions à mettre en œuvre, au plus près des besoins. Des campagnes annuelles de survol par drone des sites les plus sensibles permettent de renseigner deux principaux indicateurs que sont l'évolution du trait de côte et les volumes sédimentaires. Des suivis post tempêtes sont systématiquement réalisés pour déclencher des éventuels travaux d'urgence.



Protection des habitations par déplacement et façonnage du haut de plage. Chantier réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes avec un financement du Département

Le besoin de financement pour la continuité de l'ensemble de ces actions est de 200 000 €/an.

Retour sommaire

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

Les actions engagées accompagnent des processus naturels et de lutte douce contre l'érosion, et sont les seules prévues en matière de protection des massifs dunaires par « Avenir Pont d'Oléron ». Ainsi le scénario « ambition » consisterait uniquement à doubler le programme d'intervention soit :

✓ 4 à 5 chantiers annuels de protection des dunes

✓ Extension de la campagne d'entretien écologique des laisses de mer étendus aux 50km de cordon dunaire du littoral de l'île.

Compte-tenu de l'accélération des événements climatiques extrêmes, un tel rythme d'intervention apparaît beaucoup plus adapté pour assurer la protection durable des massifs dunaires oléronnais.

Ainsi les moyens alloués seraient doublés soit un besoin de financement associé à ce scénario ambition de 400 000 €/an.





SYNTHÈSE

Principaux postes de dépenses			Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Maintien des programmes d'actions	Protection dunaire (1 à 2 chantier/an) , entretien des laisses de mer, suivi du trait de côte	200 000 €
Scénario ambition	Renforcement des programmes d'actions	Élargissement à tout le cordon dunaire de l'île de l'entretien des laisses de mer, protection dunaire (3 à 4 chantiers par an)	400 000 €

2e action
Restaurer et entretenir les zones humides

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

Couvrant 4 500 hectares, les marais oléronais fonctionnent comme un vaste système hydraulique où l'eau circule entre les fossés, les canaux et les exutoires vers l'océan (la longueur cumulée des canaux dépasse les 100 km). Les niveaux d'eau sont régulés par des écluses, clapets et portes à la mer qui permettent l'évacuation gravitaire des eaux douces à marée basse tout en empêchant les remontées d'eau salée à marée haute.

Grâce à ces ouvrages, les niveaux d'eau peuvent être adaptés aux besoins agricoles et écologiques. L'entretien continu de ce réseau est indispensable pour garantir son bon fonctionnement et sa résilience face aux épisodes climatiques extrêmes. Les marais oléronais sont également confrontés à la prolifération rapide de certaines espèces exotiques envahissantes : le ragondin dont les galeries fragilisent les berges et les ouvrages ou le baccharis* à l'origine de la fermeture des milieux.

Au regard de la contribution essentielle de ces espaces à la qualité de vie insulaire, leur restauration et leur entretien sont prioritaires pour la Communauté de Communes et le Département. Cela se traduit également par un effort sans précédent pour résorber les friches agricoles dont les résultats apparaissent très encourageants.

C'est pourquoi, dans le cadre des contrats Oléron 21 et de Proximité ainsi que du plan Départemental d'Équipement Rural, des moyens importants y ont été consacrés.

Des premières actions ont pu être engagées dans ce cadre pour :





✓ Restaurer des ouvrages de régulation, de franchissement ou de rejet en mer , dans le cadre d'une contractualisation (de type CTMA). Ces ouvrages peuvent être de simples clapets ou des ouvrages plus complexes permettant une gestion et une circulation de l'eau répondant aux besoins.





Restauration de la vanne de la Jonchère dans le marais du Douhet (St-Georges d'Oléron) réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes avec un financement à hauteur de 50 % du Département.

*Voir glossaire

Retour sommaire

✓ Lutter contre la fermeture des milieux et les espèces exotiques envahissantes (notamment le baccharis) :

- La prolifération du baccharis entraîne la fermeture progressive des milieux ouverts du marais et des difficultés de gestion des ouvrages hydrauliques et des espaces naturels. Cette espèce végétale envahissante modifie durablement le fonctionnement écologique et paysager des marais littoraux.
- La maîtrise de cette plante repose sur l'arrachage à grande échelle des jeunes plants, la coupe ou l'extraction des arbustes adultes et un suivi pluriannuel des secteurs traités. Sans entretien régulier, cette espèce très prolifique recolonise rapidement les milieux naturels et les ouvrages de marais.





Chantier d'élimination d'espèces exotiques envahissantes à Fort Royer (St-Pierre d'Oléron), sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes avec un financement du Département





Reprise et confortement de berges en cours pour assurer la bonne circulation de l'eau – Chenal du Saillant à St-Trojan-les-Bains sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes avec un financement du Département.

✓ Renforcer les berges, les digues et curer les canaux afin de s'assurer de la bonne circulation de l'eau (dans le cadre d'une contractualisation de type CTMA) :

- Le confortement des berges est essentiel pour garantir le fonctionnement hydraulique des marais. En limitant les phénomènes d'érosion, d'affouillement et les dégradations liées au fouissage des ragondins, il assure la pérennité des ouvrages hydrauliques et le bon écoulement des eaux vers les exutoires. Le maintien en bon état de ces infrastructures protège ainsi contre les inondations lors des fortes marées ou des épisodes de submersion marine. C'est une garantie de sécurité pour les populations et les activités agricoles.

✓ Résorber les friches agricoles : le maintien d'une agriculture vivante est particulièrement complexe dans l'île d'Oléron. C'est pourquoi, une politique volontariste de reconquête foncière et agricole a été engagée. Grâce au recrutement d'un animateur foncier dédié à l'acquisition amiable ou la mise en bail rural de terrains sur des secteurs stratégiques, plus de 110 hectares ont été achetés par la collectivité et remis à l'agriculture. C'est au total plus de 220 hectares qui ont été réhabilités (privés et publics), permettant l'installation d'une quinzaine de nouveaux agriculteurs et le confortement de nombreuses exploitations existantes. Dans ce cadre, la Communauté de Communes a notamment soutenu la relance de la filière salicole par l'acquisition et la restauration de marais salants et l'accompagnement de sauniers. L'efficacité du modèle oléronais repose également sur un accompagnement global : débroussaillage des terrains, expérimentations d'écopâturage, conseil en gestion patrimoniale auprès des propriétaires privés (près de 50 propriétaires conseillés par an depuis 2022) et régulation des prix fonciers en lien avec la Safer*. La pérennisation de ce dispositif, innovant et volontariste constitue un enjeu majeur pour accompagner la dynamique croissante de l'agriculture locale et des circuits courts (25 à 30 porteurs de projets se présentant chaque année).







Remise en état d'un marais salant au Château d'Oléron : prise du Landreau, réalisé en 2025 sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes avec un financement à hauteur de 27 000 € du Département

Le scénario socle, soit les moyens consacrés à l'ensemble de ces actions, s'élève à 1 150 000 €/an.

*Voir glossaire

Retour sommaire

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

Compte-tenu des montants déjà engagés dans la lutte contre les friches agricoles, l'avancée proposée pour le scénario Ambition consisterait à doubler les moyens affectés aux acquisitions foncières et au défrichage, afin de maintenir des paysages ouverts et garantir des conditions favorables au développement de l'agriculture insulaire (600 000 €/an contre 300 000 € actuellement). Le scénario ambition s'établirait ainsi à hauteur de 1,45 M€/an.

En effet, face à l'ampleur des friches agricoles et à la nécessité de préserver durablement le foncier agricole, le dispositif devrait changer d'échelle. Après avoir engagé une politique de reconquête et démontré son efficacité, des moyens supplémentaires permettraient de disposer d'une capacité d'intervention plus régulière et plus réactive. Pour ce faire, la création d'une régie communautaire de gestion et de reconquête des friches constituerait un outil opérationnel pour débroussailler, remettre en état et entretenir les parcelles, tout en préparant leur retour à l'agriculture. Complémentaire des entreprises locales, cette régie serait le bras opérationnel de la politique foncière agricole de la collectivité, en permettant de passer d'une logique d'intervention ponctuelle à une véritable stratégie de reconquête durable : identifier, maîtriser, remettre en état et transmettre.

Avec le doublement des moyens alloués à la lutte contre les friches agricoles, le besoin de financement lié à ce scénario ambition s'élèverait à 1,45 M€/an.

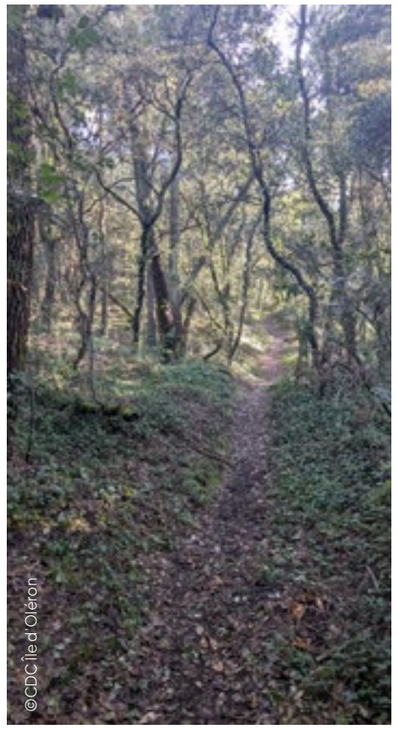
SYNTHÈSE

	Principaux postes de dépenses		Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Maintien des programmes d'actions	Gestion hydraulique et entretien des marais Renaturation des espaces naturels Acquisitions de parcelles à l'abandon, réhabilitation et mise en culture	1,15 M€
Scénario ambition	Renforcement des programmes d'actions	Scénario socle + doublement du programme de lutte contre les friches agricoles	1,45 M€

3 3e action
Veiller à la bonne santé des massifs forestiers

Ces forêts jouent un rôle déterminant dans la régulation du climat local. Elles atténuent les effets des vents violents, préservent la fraîcheur en été et protègent les sols de l'érosion, notamment sur les côtes exposées. Elles constituent également des réservoirs d'eau, essentiels pour les écosystèmes et les activités humaines. Reliées par des corridors écologiques permettant les échanges entre massifs, les forêts oléronaises constituent un véritable poumon vert de l'île et un élément très fort de son cadre de vie.


©CDC Île d'Oléron


©CDC Île d'Oléron

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

En forêts domaniales, les actions déjà mises en œuvre visent à organiser un accueil de qualité dans les massifs et à maintenir des équipements touristiques et de loisirs de qualité : installation de caillebotis, de plots et de mobiliers adaptés. Elles sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'Office Nationale des Forêts.

Dans les bois intérieurs, le Département et la Communauté de Communes interviennent en gestion écologique : acquisition de parcelles, renaturation et mise en œuvre d'un plan de gestion adaptée. Au regard de leur nombre et des risques qu'ils font peser sur la santé et pérennité des boisements, la lutte contre les dépôts et installations sauvages est un volet important de ce scénario.

Le besoin de financement pour la continuité de l'ensemble de ces actions est de 230 000 €/an.

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

Le scénario « ambition » permettrait d'engager une véritable stratégie de renforcement de la santé des massifs forestiers et les protéger sur le long terme. Cela passe par la définition et la mise en œuvre de plan de gestion visant notamment à mettre en œuvre les actions de surveillance et de prévention du risque incendie dans les massifs privés de l'île.

Les huit communes de l'île d'Oléron sont classées, par arrêté ministériel, en massif exposé au risque d'incendie de forêt. À ce titre, les obligations légales de débroussaillement (OLD) s'appliquent sur l'ensemble du territoire insulaire.

Compte tenu de la configuration particulière de l'île, caractérisée par des espaces forestiers fragmentés, imbriqués avec des zones urbanisées et un habitat diffus, la mise en œuvre effective de ces obligations constitue un enjeu majeur de prévention du risque incendie.

Afin de renforcer la protection des personnes, des biens et des espaces naturels, un plan d'action à l'échelle de l'île pourrait être engagé pour accompagner les communes dans l'identification des secteurs concernés, l'information et la sensibilisation des propriétaires, ainsi que dans l'organisation du contrôle et du suivi du respect des obligations légales de débroussaillement. Cette démarche permettrait d'harmoniser les pratiques entre les communes et d'améliorer l'efficacité de la prévention du risque de feu de forêt sur l'ensemble du territoire oléronais.

Une équipe d'éco-gardes pourrait, en saison, réaliser le travail de contrôle et de prévention sur les massifs privés en compléments des patrouilles de l'ONF sur les massifs domaniaux.



Débroussaillement de protection.

Au regard de leur valeur patrimoniale et de leur fragilité, ces actions apparaissent primordiales. Elles porteraient le scénario ambition à 500 000 €/an.

SYNTHÈSE

Principaux postes de dépenses			Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Maintien des programmes d'actions	Gestion des espaces naturels sensibles forestiers, entretien des sites et accueil en forêts domaniales	230 000 €
Scénario ambition	Renforcement des programmes d'actions	Scénario socle + 2 éco-gardes saisonniers, plans communaux OLD	500 000 €

Retour sommaire



3.3/ LES ENJEUX DE MOBILITÉ

Rendre l'île et ses sites plus accessibles

Les bouchons, parfois très importants, pour entrer ou sortir de l'île font partie intégrante de la vie du bassin de Marennes-Oléron. Certains adaptent et avancent leurs horaires, notamment les professionnels, d'autres empruntent des raccourcis via les voies communales, enfin, une partie des Charentais-Maritimes notamment, renonce à venir dans l'île en saison pour ne pas rester bloquée 1 heure, voire plus, dans les encombrements.

Si dans le cadre des contrats « Oléron 21 » et de Proximité des améliorations concrètes ont été mises en oeuvre dans l'île, la voiture individuelle demeure le mode quasi-exclusif pour s'y rendre et l'offre de mobilité durable apparaît encore trop limitée : absence de continuité cyclable « continent <> île », services de transports collectifs réduits, offre d'aires de covoiturage et de parkings-relais trop faible… il semble qu'il y ait beaucoup à faire pour répondre aux attentes et aux enjeux de déplacement vers une des destinations les plus recherchées de France.

Des besoins de mobilité élevés et une offre limitée

Destination recherchée, l'île d'Oléron connaît une fréquentation importante.

De 1850 à 1966, le trafic entre l'île et le continent était assuré par un service de bacs. À partir des années 1950, l'augmentation de la demande, surtout en été, est devenue de plus en plus marquée et l'insuffisance du débit des bacs se manifestait avec des files d'attente importantes aux embarcadères. Cette situation a amené le Conseil général a lancé la création du pont. À partir de sa mise en service le trafic du pont a augmenté régulièrement.

L'attrait de l'île d'Oléron, de ses plages, ses forêts et marais, se confirme ainsi chaque année avec de très nombreux visiteurs en quête de nature. La fréquentation des milieux naturels y est donc particulièrement importante, notamment l'été. Les promenades et les baignades sur le littoral, l'observation des oiseaux dans les marais salants, les randonnées dans les forêts domaniales font partie des activités les plus prisées. Cette fréquentation touristique, si elle stimule l'économie locale, nécessite néanmoins une gestion attentive pour préserver les habitats naturels et limiter l'érosion, la pollution ou le dérangement de la faune.

300 000
véhicules transportés / an dans les années 1950

5 900 000
passages au pont en 2025



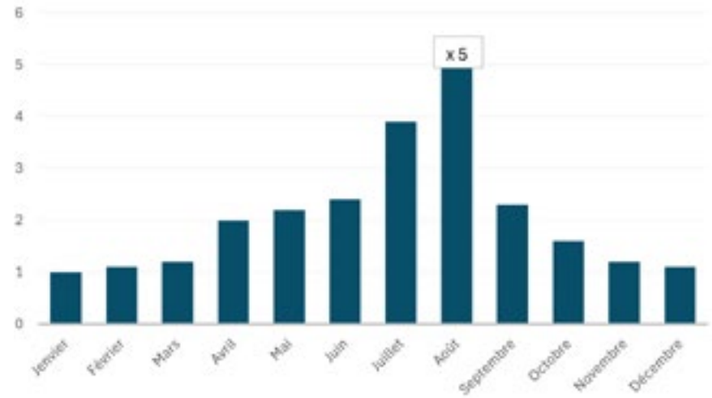
CHIFFRES CLÉS

env. 7 Millions/an
de nuitées touristiques soit 16 % de la fréquentation départementale

Site le plus visité : la pointe de Chassiron et son phare (1 million de visiteurs)

Le nombre moyen de personnes en journée est multiplié par 5 entre le mois d'août et le mois de janvier.

Évolution de la population présente dans l'île

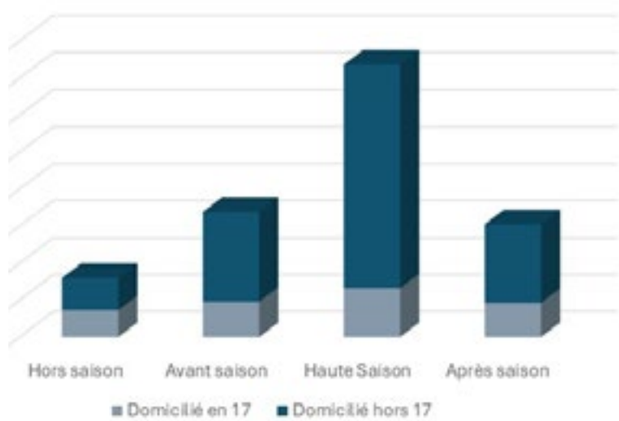


Zoom sur les excursionnistes

Les excursionnistes sont les personnes venues dans l'île sans y dormir. Il s'agit notamment des personnes venant profiter des plages et des sites naturels de l'île, des personnes rendant visites à des proches, pratiquer du sport ou un loisir ou des professionnels et salariés. La proportion d'excursionnistes par rapport aux touristes en séjour est plus élevée à Oléron que dans les autres grandes destinations touristiques de la Charente-Maritime.

L'excursionnisme vers l'île d'Oléron ne repose pas principalement sur la clientèle de proximité. Cette tendance s'accentue en été, période durant laquelle les excursionnistes issus des bassins de proximité ne représentent qu'environ 15 % du total des visiteurs à la journée.

Nombre d'excursionnistes dans l'île



Source : Charentes-Tourisme (Flux vision Tourisme)

A/ Des réseaux routiers régulièrement saturés

La fréquentation des accès de l'île d'Oléron se caractérise par des bouchons réguliers à l'origine de la saturation des mobilités dans l'île et le bassin de Marennes.

Conditions de circulation actuelles en haute saison pour entrer sur l'île

Les pics d'affluence d'entrée sont principalement identifiés lors des week-ends prolongés du printemps et en haute saison.

Ils génèrent une concentration de flux que le réseau routier départemental n'est pas en mesure d'écouler de manière satisfaisante. Ainsi, pour l'année 2025, 42 jours avec congestion ont été enregistrés pour entrer dans l'île (données « oleron-info-trafic.fr »).

Les embouteillages sont présents sur plusieurs kilomètres en amont du pont et les temps de parcours sur l'itinéraire principal peuvent être très importants.

Ces saturations viennent perturber la vie locale et amènent certains usagers (locaux ou touristes) à emprunter des itinéraires alternatifs via Marennes ou Bourcefranc-le-Chapus dont les réseaux locaux de voirie ne sont pas adaptés. A titre d'exemple, à Bourcefranc-le-Chapus le trafic journalier enregistré dans certaines rues est multiplié par 5 (de 600 véhicules /jour à plus de 3 000 véhicules/jour) aux pics d'affluence.



Rue de la Sainceaudière à Bourcefranc-le-Chapus, un des itinéraires de shunt empruntés en haute saison : voirie non adaptée à une forte circulation.



Difficultés de circulation pour entrer dans l'île d'Oléron en période d'affluence.

Conditions de circulation actuelles en haute saison pour sortir de l'île

Les pics d'affluence de sortie de l'île génèrent également une concentration de flux dépassant les capacités d'écoulement du réseau routier.

Pour l'année 2025, ce sont ainsi 33 jours avec congestions enregistrés en sortie de l'île (données « oleron-info-trafic.fr »).

Les embouteillages s'étirent côté île sur plusieurs kilomètres en amont du pont et les temps de parcours sur l'itinéraire principal augmentent d'une manière significative.

La saturation concerne également la partie aval du pont jusqu'aux carrefours permettant la diffusion du trafic vers les principaux itinéraires à destination de Royan (RD728E), puis vers Saintes et Rochefort à l'intersection des RD128 et RD123.

Ces embouteillages de part et d'autre du pont entrainent des temps de parcours sur l'itinéraire principal très importants (>1h). L'utilisation des voies locales des communes (via Ors, côté île, et via Bourcefranc et Marennes, côté continent) longeant l'itinéraire est largement répandue.



Difficultés de circulation pour sortir de l'île d'Oléron en période d'affluence



Rue des Cotines à Ors sur un des itinéraires de shunt empruntés en haute saison : voirie non adaptée à une forte circulation



Difficultés de circulation côté continent après la sortie de l'île d'Oléron en période d'affluence.

Ainsi lors des pics d'affluence, non seulement les accès à l'île sont rendus particulièrement difficiles mais c'est l'ensemble du réseau de mobilité de l'île et des communes proches qui se trouve en voie de saturation.

B/ Peu de transport collectif

En raison de sa géographie, le territoire de Marennes-Oléron est relativement enclavé. Il se trouve assez éloigné des grandes infrastructures de transport (gares TGV, A10, aéroport de La Rochelle).

Cette situation renforce les attentes autour du réseau régional de cars interurbains, dont 3 lignes desservent le territoire :

- La ligne 154 « Surgères <> St-Pierre d'Oléron » (toute l'année avec 7 à 9 rotations quotidiennes)
- La ligne 155 « La Rochelle <> St-Pierre d'Oléron » (uniquement en saison, 2 rotations par jour)
- La ligne 171 « Saintes <> Marennes » (3 rotations par jour).

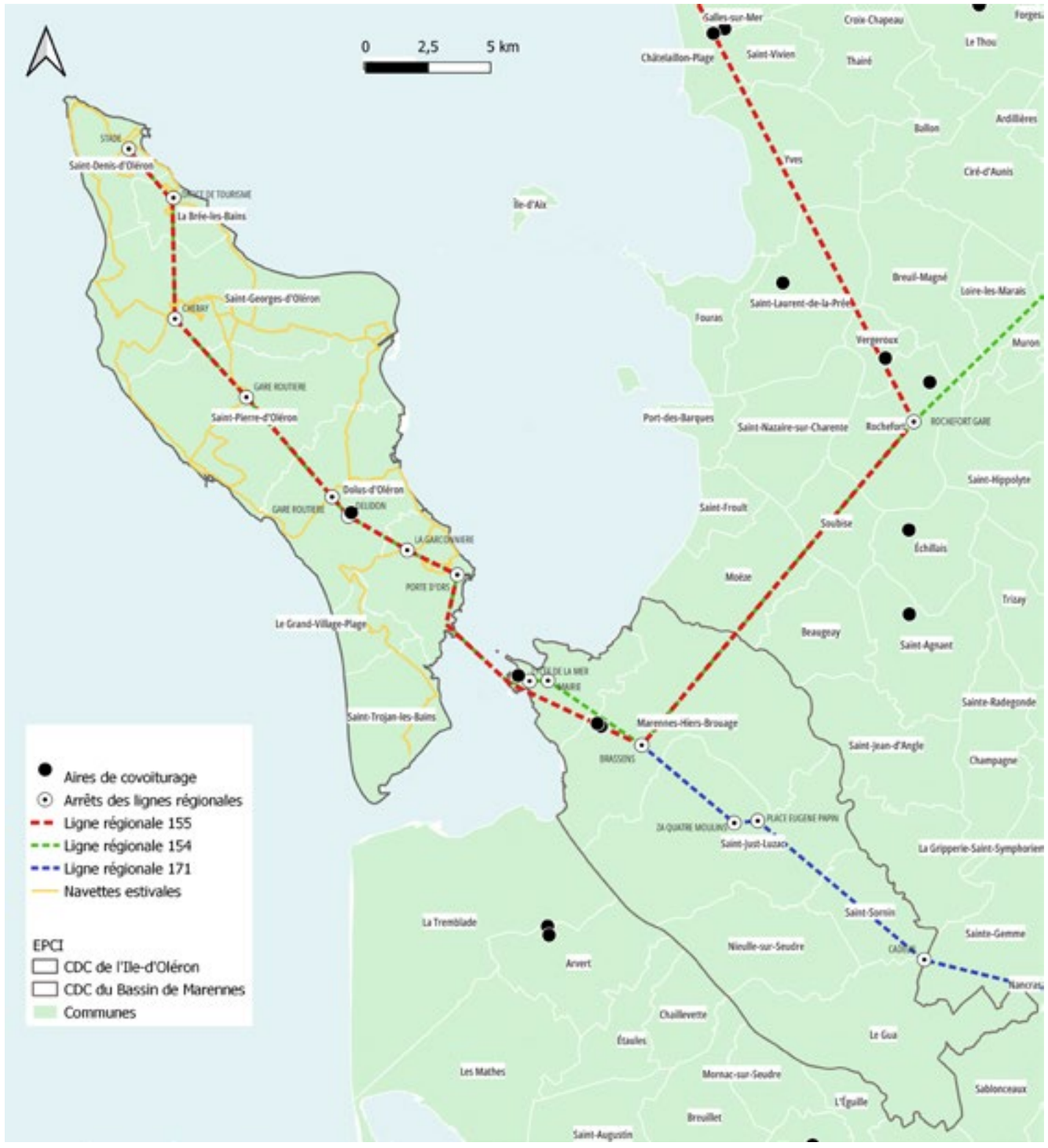
Comparée à d'autres grandes destinations touristiques du littoral, l'offre dont bénéficient l'île d'Oléron et les communes proches du continent apparaît limitée. En particulier l'offre permettant une connexion régulière avec les agglomérations de proximité (Royan, Saintes, La Rochelle, Rochefort) semble trop restreinte. De plus, le niveau de service est considéré par les acteurs locaux comme encore insuffisants : renforcement de la saisonnalité de l'offre, changement réguliers des horaires et pertes de correspondance sont de réels freins à l'adoption de ce mode de transport. Ce constat s'est renforcé avec la restructuration du réseau régional en 2024 qui s'est traduit notamment par la suppression de certains arrêts.

Le renforcement de cette offre constitue ainsi un enjeu majeur pour la mobilité de ce territoire qui est aujourd'hui très majoritairement dépendante de la voiture individuelle (81,4 % des déplacements en voiture individuelle pour seulement 0,9 % en transport en commun pour la Communauté de Communes de l'île d'Oléron – source SCOT Marennes-Oléron juillet 2024, Diagnostic transversal).

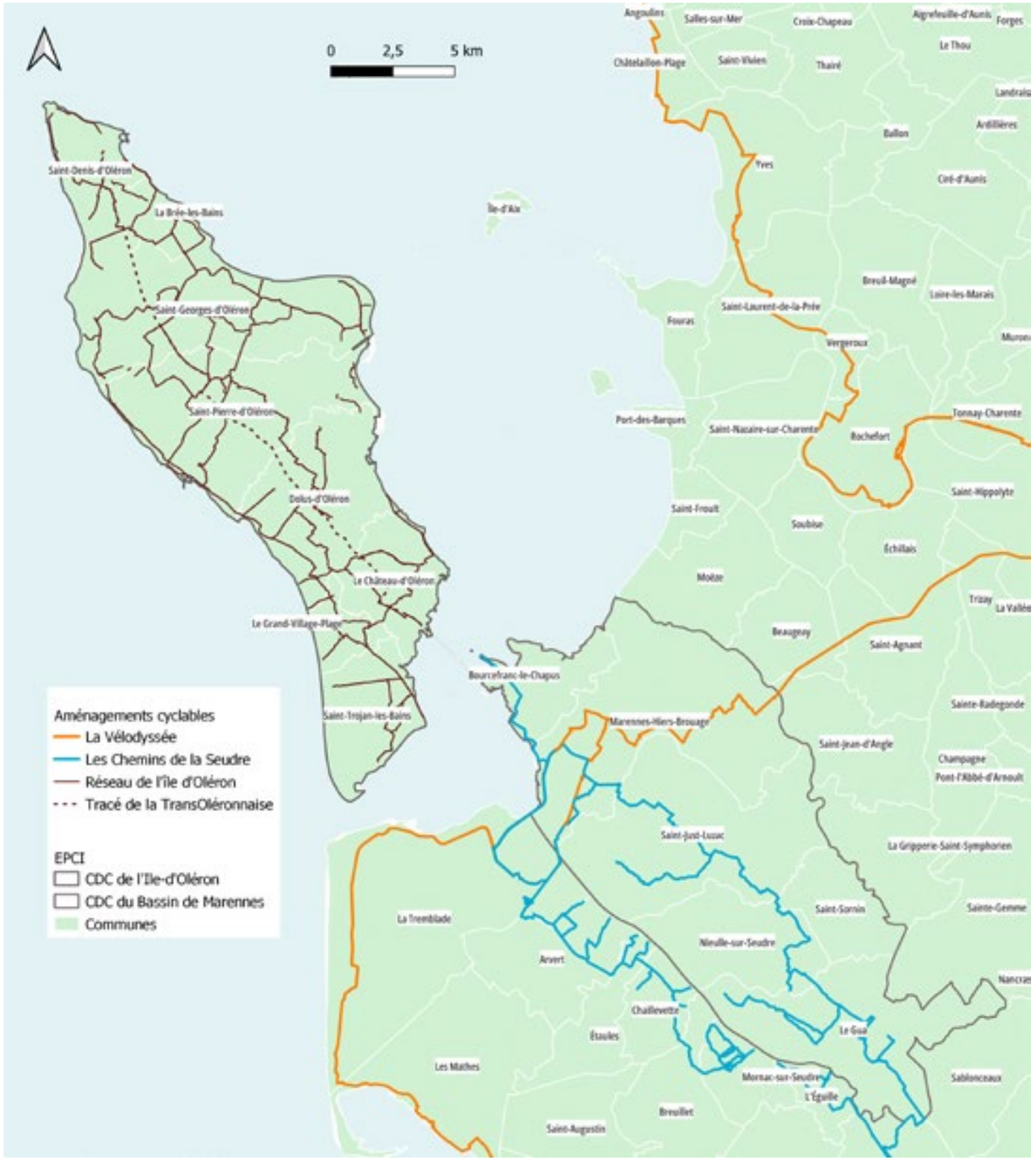
À noter que cette évolution n'est pas du ressort du Département, ni de la Communauté de Communes mais de la Région Nouvelle Aquitaine. La présente concertation est toutefois l'occasion de faire remonter les attentes et les besoins des habitants comme des touristes en la matière.

En revanche, en haute saison, les 5 lignes de navettes estivales « intra-îles » proposées par la Communauté de Communes et co-financées, à titre exceptionnel et temporaire, par le Département sont plébiscitées par les usagers. En complément d'un service de Transport à la Demande, actif toute l'année, elles permettent aux touristes comme aux habitants permanents de se déplacer dans l'île sans voiture pendant les deux mois d'été.





Retour sommaire



C/ L'absence de continuité cyclable

Pour les déplacements du quotidien comme pour un usage de loisirs et de tourisme, le vélo représente aujourd'hui une solution de mobilité en plein essor. Accessible à de nombreux profils d'usagers, en particulier grâce au développement de l'assistance électrique, il présente de multiples bénéfices.

Les résultats d'une enquête, réalisée pendant l'été 2022 par le Département dans le cadre de son Plan Vélo du Quotidien, illustre cette évolution : 76 % des répondants seraient prêts à utiliser un vélo à condition de disposer d'un réseau d'infrastructures cyclables et sécurisées (Source : Plan Vélo du Quotidien Département de la Charente-Maritime – 1621 participants à l'enquête - Diagnostic septembre 2022).

Avec la présence de grands itinéraires, côté continent (VélOdyssée, Chemins de la Seudre), et de nombreuses pistes cyclables, côté île (voir carte ci-contre), le territoire apparaît assez bien pourvu en la matière.

Toutefois, l'offre existante d'infrastructures cyclables est principalement orientée vers la pratique du vélo de randonnée et ne répond pas aux besoins de déplacements du quotidien (domicile <> travail/collège, domicile <> achats ...). Ainsi, l'absence de continuité cyclable, via des itinéraires directs, apparaît comme un frein important d'accès à la pratique pour les habitants comme les visiteurs (en séjour et excursionnistes) notamment entre :

- l'île et le continent,
- les centre-bourgs de Marennes, de Bourcefranc-le-Chapus et les communes du sud de l'île,
- les principaux centre-bourgs (Le Château d'Oléron <> Dolus d'Oléron, Dolus d'Oléron <> St-Pierre d'Oléron, St-Pierre d'Oléron <> St-Georges d'Oléron).





Voie de desserte de la plage de la Gautrelle (St-Georges d'Oléron) avant aménagement.

D/ Un accueil sur les sites à améliorer

Les sites littoraux accueillent chaque année une fréquentation importante et diversifiée. Dans ce contexte, l'organisation des accès et des cheminements constitue un enjeu majeur pour garantir un accueil de qualité. La canalisation du public permet d'orienter les visiteurs vers des parcours lisibles, sécurisés et adaptés à tous les usages, tout en facilitant l'accès aux plages et aux espaces naturels. Elle contribue ainsi à améliorer le confort de déplacement des familles, des personnes à mobilité réduite, des cyclistes et de l'ensemble des usagers.

L'aménagement des sites littoraux vise également à offrir des espaces d'accueil plus agréables et fonctionnels : création de stationnements organisés, installation de mobiliers adaptés et d'une signalétique claire, sécurisation des cheminements. Ces aménagements participent à une expérience de visite plus fluide et plus qualitative. Ils permettent également de limiter les conflits d'usage et d'accompagner les visiteurs dès leur arrivée jusqu'à la plage.

Le défi à relever : améliorer la mobilité et organiser l'accueil des visiteurs sur les sites

A l'instar de ce qui a été engagé en matière d'environnement, le Département et la Communauté de Communes de l'île d'Oléron se sont mobilisés pour apporter des premières réponses en matière de mobilité : le dispositif « oleron-info-trafic.fr », les navettes estivales et une offre cyclable ainsi que les aménagements d'accueil sur les sites les plus fragiles.

Au regard de la fréquentation de l'île et de ses dimensions, les besoins sont immenses et deux scénarios apparaissent également pertinents :

- Un scénario « socle » consistant à assurer le maintien à minima des actions déjà engagées
- Un scénario « ambition » visant à renforcer les dispositifs et en accélérer la mise en œuvre

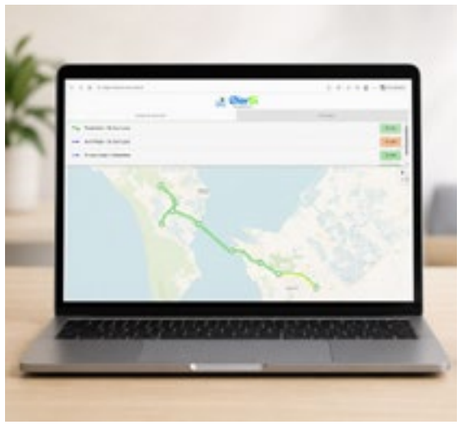


Périmètre de l'étude de régulation de l'itinéraire principal d'accès à l'île

1re action
Réduire l'importance des bouchons, grâce à une information et une optimisation du trafic de l'axe routier

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

Dans le cadre d'Oléron 21, le Département a installé le dispositif « oleron-info-trafic.fr », grâce auquel les usagers peuvent suivre en direct les conditions de circulation aux abords du pont. Il comprend 9 ensembles composés d'une web-cam, d'un capteur Bluetooth et d'un routeur 4G. Installés principales intersections, ce dispositif permet de suivre en direct les temps de parcours aux abords du pont (sens entrant et sortant) et de vérifier en temps réel l'état du trafic, grâce à des vidéos.



Avec plus de 3 millions de connexions par an, « oleron-info-trafic.fr » est un succès. Outre les coûts d'hébergement du site internet, la poursuite de ce dispositif nécessite la maintenance de l'ensemble des équipements et leur renouvellement régulier soit un coût de 25 000 €/an.

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

La réduction de la congestion routière suppose une optimisation de la capacité d'écoulement de l'ensemble de l'axe routier.

Le périmètre concerné inclut l'ensemble des intersections des RD 728 / RD 26 et RD 123 soit environ 15 km. À partir d'une modélisation dynamique du trafic, plusieurs scénarios de régulation seraient élaborés pour répondre aux différentes situations de congestion. Ils pourraient donner lieu à l'installation de nouveaux équipements connectés (feux tricolores « intelligents », panneaux de signalétique dynamiques ...) et une adaptation de l'aménagement de certains giratoire.

✓ Régulation par feux à détection : mise en place de feux tricolores aux entrées d'un giratoire. Ces feux se déclencheraient dès les premiers signes de ralentissement du trafic (en fonction des données de temps de parcours récoltées en temps réel par «oleron-info-trafic.fr»). En bloquant temporairement les flux secondaires, les feux de régulation permettraient de favoriser l'itinéraire principal en sens « continent > île » ou l'inverse selon les besoins. La simulation dynamique permettrait de définir une temporisation adaptée des feux de régulation cohérente à l'ensemble de l'axe (effet « vague verte ») grâce à des feux de régulation sur certains giratoires ainsi que sur le carrefour entre la RD728 et la RD 3. Le coût d'équipement d'un giratoire avec deux feux tricolores « intelligents », comprenant l'instrumentation nécessaire (contrôleur de feux, raccordement et connexion) est de l'ordre de 75 000 €.



Exemple d'une régulation par feux du giratoire « Rd 26 / Avenue de la République à Bourcefranc-le-Chapus »

Retour sommaire

✓ un aménagement en turbo giratoire : ce dispositif, inspiré du modèle néerlandais, permet de faciliter l'insertion des véhicules dans le giratoire et de fluidifier les mouvements grâce à une sectorisation stricte des voies de circulations (voir exemple ci-contre). Actuellement en phase de test dans le giratoire de La Redoute à Rivedoux-Plage, les premiers résultats sont particulièrement satisfaisants. Cet aménagement ne suppose pas de travaux de voirie importants et son coût est de l'ordre de 50 000 €.





Des aménagements spécifiques des giratoires peuvent également participer à l'optimisation du trafic.



✓ La création d'une voie de déviation « by-pass » : il s'agit, dans un giratoire, d'une voie de contournement permettant de tourner à droite sans entrer dans l'anneau central. Cette déviation rend possible une insertion directe et plus fluide dans la branche sortante et tout en évitant de saturer l'anneau central. Un exemple de ce type d'aménagement est visible à Royan au giratoire entre la RD25 et la route de Rochefort. Un tel aménagement nécessite des travaux de voirie assez importants d'un coût de l'ordre de 250 000 €.





Exemple de signalisation dynamique, à l'entrée de la rue Défend, principale voie de « shunt » à Rivedoux-Plage. Dans les situations de trafic « normal » le panneau est éteint. Il s'allume avec les premiers ralentissements mesurés par ré-info-trafic.fr.

✓ Afin de limiter les nuisances générées par le report d'une partie du trafic vers les voies communales, utilisées en shunt, l'installation de panneaux de signalétique dynamiques se montrerait efficace. Également connectés aux capteurs Bluetooth d' « oleron-info-trafic.fr », ces panneaux s'allument lorsque les conditions de circulation commencent à se dégrader avec la mesure des premiers ralentissements. Le coût de cet équipement (fourniture, pose, raccordement) est de l'ordre de 25 000 €.

Les solutions les plus efficaces à appliquer aux 8 intersections de l'itinéraire pourront être identifiées à partir d'une modélisation dynamique du trafic.

Un premier chiffrage du scénario « ambition » repose sur une estimation du coût moyen d'aménagement par intersection soit 75 000 €/an, soit un scénario ambition estimé à 100 000 €/an.

SYNTHÈSE

Principaux postes de dépenses			Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Maintien du dispositif existant	Hébergement, maintenance et renouvellement des équipements actuels	25 000 €
Scénario ambition	Maintien du dispositif existant + optimisation de la capacité d'écoulement	Contenu du scénario socle + modélisation dynamique du trafic, simulation, installation, exploitation maintenance des équipements d'optimisation	100 000 €

Retour sommaire

2e Action
Renforcer la desserte de l'île et de ses sites, permettant un séjour sans voiture

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

Depuis 2019, le Département apporte une aide financière à la Communauté de Communes de l'île d'Oléron pour l'organisation d'un service de navettes estivales et de transport à la demande.



Les navettes estivales circulent de début juillet à la fin du mois d'août. 5 circuits sont proposés pour répondre au mieux aux besoins des touristes (en séjour ou en excursion) et des oléronais :

- Le Château d'Oléron <> St-Trojan-les-Bains
- Le Château d'Oléron <> Cheray (St-Georges d'Oléron) par la Côtinière
- Le Château d'Oléron <> Cheray (St-Georges d'Oléron) par Boyardville
- Chéray (St-Georges d'Oléron) <> St-Denis d'Oléron
- La Côtinière <> Boyardville

Grâce à des horaires et des arrêts adaptés, ce service enregistre chaque année près de 90 000 voyages et a démontré son utilité auprès des usagers.



Le service de Transport à la demande est proposé toute l'année, jusqu'à 5 jours par semaine (en fonction de la destination choisie). Orienté vers la desserte des commerces et des services, notamment de santé, il répond à la volonté des élus locaux d'assurer un accès à la mobilité pour tous, en particulier les personnes âgées et les jeunes. Les usagers sont pris en charge à domicile vers un des 23 arrêts desservis dans l'île.

Le coût annuel de ces deux services s'élève à 450 000 €.



Exemple du pôle d'échanges du Belvédère à La Rochelle.

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

Citée comme l'une des destinations touristiques préférées des Français, l'île d'Oléron constitue avec les communes proches du continent, un bassin de vie cohérent avec de nombreux échanges (déplacements domicile <> travail, domicile <> loisirs ...).

Pour autant, l'offre en matière de transport collectif demeure très limitée.

En l'absence d'une gare TGV ou d'un aéroport à proximité, il apparaît difficile pour les touristes en séjour de ne pas venir en voiture. Toutefois, comme c'est déjà le cas dans certaines grandes destinations, un séjour « sans voiture » serait possible dès lors qu'une offre élargie et renforcée serait proposée. Cette offre pourrait également s'adresser aux excursionnistes comme aux visiteurs de proximité à partir de pôles d'échanges en amont du pont. Dans ce sens, le scénario ambition repose sur :

✓ Un service de navettes « continent <> île » : la possibilité de créer un pôle d'échanges est présentée dans le chapitre consacré à l'aménagement des abords du pont. Équipé de parkings-relais, ce pôle d'échanges permettrait aux usagers de garer leur véhicule pour monter dans une navette à destination de l'île. Il serait également accessible à pied et à vélo depuis les centres-bourgs de Marennes-Hiers-Brouage et de Bourcefranc-le-Chapus, pour les déplacements entre les communes proches du continent et l'île. Les navettes pourraient proposer des départs réguliers en saison et à la demande le reste de l'année . Les circuits suivants apparaissent pertinents :

- Pôle d'échanges <> Pont <> Grand-village-plage <> plage de la Giraudière
- Pôle d'échanges <> Pont <> St-Trojan-les-Bains <> plage de Gatseau
- Pôle d'échanges <> Pont <> le Château d'Oléron <> le port / la citadelle

Retour sommaire

Une première simulation de services est détaillée dans le tableau suivant :

Cette simulation ne correspond pas, bien-sûr, à une offre définitive mais elle permet d'établir un premier schéma et un coût de référence. Avec environ 170 000 km parcourus sur cette base et un ratio de 5 €/km (ordre de grandeur pour le transport collectif en véhicules propres), les financements nécessaires à la mise en œuvre de tels service est de l'ordre de 850 000 €.

	Navette Pont 1	Navette Pont 2	Navette Pont 3
Destination	Plage de la Giraudière	Plage de Gatseau	Citadelle
Distance A/R	18 km	30 km	15 km
Services Juillet-août tous les jours	Départ toutes les 20 min de 10h à 20h	Départ toutes les 20 min de 10h à 20h	Départ toutes les 20 min de 10h à 20h
Services juin / septembre Tous les jours entre le 1er week-end de juin et le dernier de septembre	Départ toutes les 30 min de 10h30 à 19h	Départ toutes les 30 min de 10h30 à 19h	Départ toutes les 30 min de 10h30 à 19h

✓ Le renforcement de l'offre existante

Les navettes estivales pourraient également proposée à partir du premier week-end du mois juin et jusqu'au dernier du mois de septembre avec une offre adaptée. De même, le service de transport à la demande, pourrait être disponible toute l'année et renforcé. Ces services supplémentaires sont évalués à environ à 200 000 €

Cette offre complémentaire de transport collectif est d'environ 1,05 M€ soit un scénario ambition estimé à 1,5 M€/an.

SYNTHÈSE

Principaux postes de dépenses			Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Maintien du dispositif existant	Navettes estivales Transport à la demande	450 000 €
Scénario ambition	Développement d'un réseau de transport comprenant des services réguliers « intra-île » et « continent <> île »	Navettes régulières continent <> île Navettes estivales et Transport à la demande élargies	1 500 000 €



Retour sommaire

3e Action
Assurer la continuité cyclable à l'échelle du territoire

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

Depuis 2019 et le lancement du contrat Oléron 21, près de 27 kilomètres de voies vertes ont pu être créées dans l'île et 55 km ont été entièrement réhabilités. Ainsi l'île d'Oléron dispose actuellement d'un réseau cyclable de 200 km dont 158 km sont aménagés en site propre.


©CDC Île d'Oléron


©CDC Île d'Oléron

Les 12 éco-compteurs installés le long des pistes cyclables ont détecté plus d'1,7 millions de passages en 2025 avec un pic de fréquentation pendant les mois d'été. En effet, les actions engagées se sont principalement concentrées sur la desserte des sites de visite et à la randonnée.

Pourtant, le vélo est particulièrement adapté à la desserte des villes de l'île. En effet, l'ensemble du territoire se trouve à moins de 15 minutes d'un centre urbain, équipé de commerces, services et arrêts de cars. Conjuguée à l'absence de relief, cette situation géographique représente une opportunité pour faire évoluer les usages, le vélo pouvant devenir une alternative pertinente à la voiture individuelle.

Pour ce faire, la poursuite de la politique cyclable doit s'orienter vers l'aménagement d'itinéraires sécurisés, directs entre les centres-villes. Le projet de réseau Express Vélo Nord-Sud, appelé Trans-Oléronaise, a été défini dans ce sens. Son itinéraire a été identifié pour être le plus direct possible tout en s'adaptant à l'organisation du bâti, la présence de la route départementale et aux mesures de protection règlementaires des espaces.

Il s'agit d'un projet ambitieux qui constituera, à terme, une alternative adaptée et efficace à l'usage de la voiture individuelle. Son chiffrage, comprenant de nombreux aménagements et notamment plusieurs ouvrages de franchissement de la route départementale, a été établi à 12 M€.

En outre le scénario socle comprend également l'achèvement du réseau « randonnées » pour assurer la desserte de l'ensemble des sites majeurs de découverte.

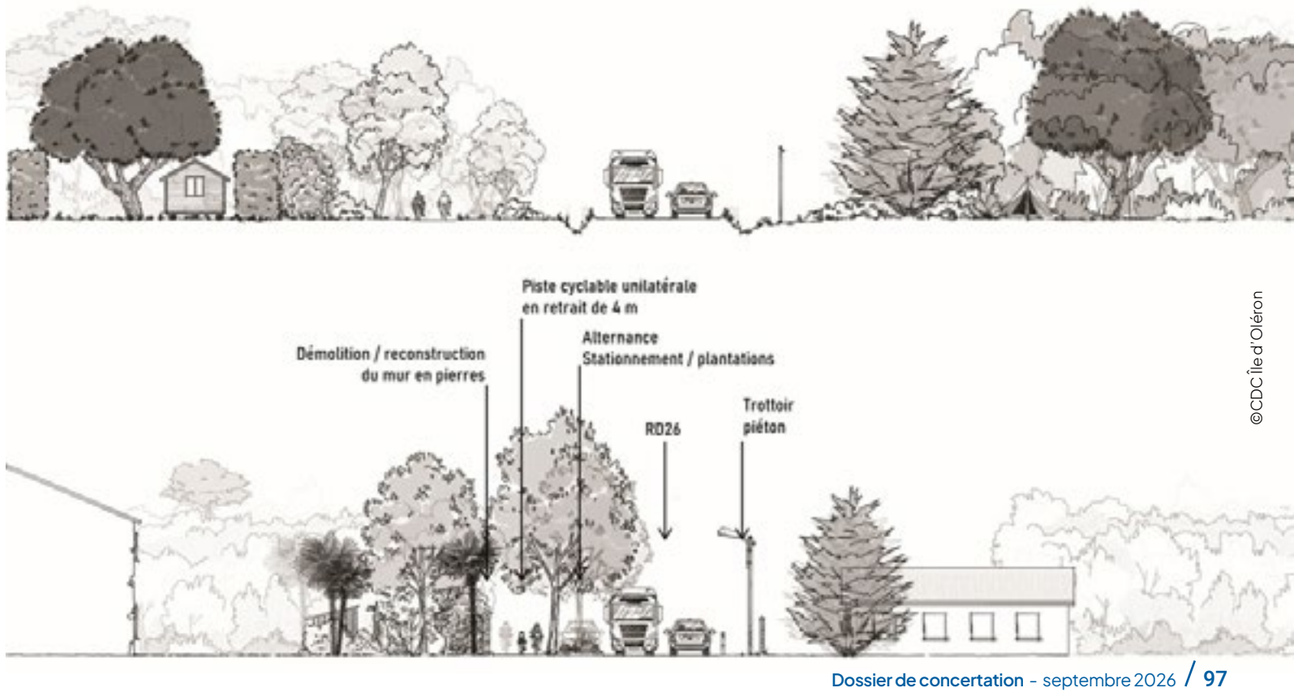
Les besoins de financement associés à ce scénario socle s'élève à 850 000 €/an.

Présentation du projet de Trans'Oléronaise


©CDC Île d'Oléron

La Trans'Oléronaise, un itinéraire de 36 km :
40 % : 14 km de piste créés à proximité de la Route Départementale
60 % : 15 km reprenant des pistes existantes
7 km en requalification de voirie urbaine

COUPE PROJET



©CDC Île d'Oléron

Retour sommaire

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

En fonction du scénario retenu pour le renouvellement du dispositif de retenue, le nouvel aménagement du pont devrait permettre son franchissement sécurisé par les cycles notamment les familles et les jeunes. Cette demande est appelée à se renforcer à court-terme avec le développement des vélos à assistance électrique permettant de relier à vélo toutes les communes du sud de l'île aux communes proches du continent (Bourcefranc-le-Chapus <> Grand-Village-plage = 9km, Marennes <> Le Château d'Oléron =12 km).

Toutefois, pour être pleinement exploitables par les usagers du pont, ces pistes devraient être connectées, côté continent, à la fois à un éventuel futur pôle d'échanges, aux réseaux cyclables existants ainsi qu'aux centres-bourgs de Bourcefranc-le-Chapus et de Marennes-Hiers-Brouage.

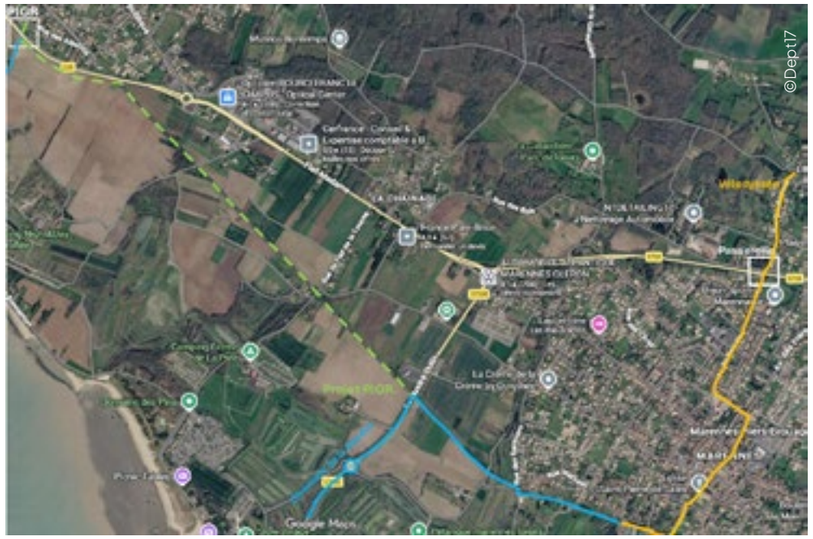
À cette fin, le scénario « ambition » propose la réalisation d'un itinéraire cyclable sécurisé jusqu'à l'entrée du pont :

- depuis le bourg de Marennes en empruntant notamment l'emprise de l'ancienne voie ferrée et prolongé par un cheminement requalifié depuis le passage inférieur à gabarit réduit de la Route de la plage.
- depuis le centre-bourg de Bourcefranc-le-Chapus (avenue Jean Jaures) jusqu'à l'éventuel futur pôle d'échanges et le pont (voir carte n°2).

Directement associés à un accès sécurisé à l'ouvrage, ces aménagements cyclables pourraient être intégrés au programme de travaux d'ensemble portant notamment sur la création des pôles d'échanges.

Leur réalisation nécessiterait plusieurs aménagements importants notamment un Passage Inférieur à Gabarit Réduit pour franchir d'une manière sécurisée la RD 728 E (avenue André Dulin). Ce nouvel itinéraire permettrait également d'assurer une continuité sécurisée de la VélOdyssée et des Chemins de la Seudre.

Le coût annuel de ces aménagements est chiffré 350 000 € soit un scénario ambition de l'ordre 1,2 M€



Carte n°1 : Tracé possible d'un itinéraire depuis le centre bourg de Marennes-Hiers-Brouage.



Illustration d'un Passage Inférieur à Gabarit Réduit (PIGR) pour sécuriser l'accès des vélos au pont.



Carte n°2: Tracé possible des itinéraires depuis la rue Jean Jaurès et la rue de la plage à Bourcefranc-le-Chapus.

SYNTHÈSE

Principaux postes de dépenses			Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Maintien du dispositif existant	Aménagement et réhabilitation des pistes cyclables, réalisation de la Trans'Oléronaise	850 000 €
Scénario ambition	Renforcement et accélération du maillage « intra-île » et « continent <> île »	Contenu du scénario socle + maillage des itinéraires de desserte du pont	1,2 M€

Retour sommaire

4e Action
Canaliser le public sur les sites littoraux et agir pour la sensibilisation à l'environnement

A/ Scénario socle (poursuite des actions déjà engagées)

Les sites littoraux (parkings, plages) subissent des pressions multiples renforcées par la fréquentation estivale accrue, nécessitant des solutions durables pour assurer leur pérennité.

En effet, ces espaces, supports d'activités de pleine nature (sports nautiques, trail, randonnée, VTT, etc.), sont plébiscités et jouent un rôle majeur dans l'attractivité du territoire. Toutefois, leur usage doit être accompagné (information du public, cheminements balisés, secteurs aménagés, secteurs préservés, ...) pour éviter la dégradation des écosystèmes et des paysages.

Pour ce faire, le programme Oléron Qualité Littoral a été engagé. Il vise à améliorer l'accueil des sites et à garantir un littoral à la fois accessible et préservé.



Observation de l'avifaune du marais d'Arceau (St-Pierre d'Oléron)

Au-delà de ces aménagements, la sensibilisation des publics à la fragilité des sites et des milieux insulaires constitue un enjeu essentiel. Nos grands sites d'accueil du public, le Marais aux Oiseaux, le Port des Salines, la Pointe de Chassiron ; jouent un rôle primordial dans ce domaine. Au travers de leurs équipements (parcours pédagogiques, expositions permanentes et temporaires ...) et des animations qu'ils proposent, ils permettent à tous les publics de découvrir les richesses du patrimoine insulaire.

Les besoins de financement associés à ce scénario socle s'élève à 1 075 000 €.

B/ Scénario ambition (renforcement des dispositifs et accélération de leur mise en œuvre)

Au gré des 100 km des côtes oléronaises, les besoins en matière d'aménagements de préservation sont très importants. De multiples sites nécessitent une canalisation des promeneurs sur des sentiers en combinant aménagements physiques (ganivelles, fil lisse etc...) et signalétique, afin de protéger ces espaces tout en garantissant l'accès aux visiteurs dans ces milieux d'une beauté rare et fragile.

Des moyens supplémentaires permettraient de renforcer la démarche Oléron Qualité Littoral et de doubler le nombre de chantiers réalisés chaque année (4 sites au lieu de 2 actuellement).

Les besoins de financement du scénario ambition sont ainsi évalués à 1 350 000 €.

avant



après



Illustration du programme Oléron Qualité Littoral : aménagement

avant



après



Illustration du programme Oléron Qualité Littoral : aménagement en 2025/2026 du site de Plaisance à St-Georges d'Oléron

Ce programme consiste notamment à réaménager les parkings en favorisant les déplacements doux et en développant les services (sanitaire, poste de secours...). Il s'appuie sur une charte dont l'objectif est de réaliser des aménagements mieux intégrés et respectueux de l'environnement (mobilier et signalétique en bois eco-responsable, désimperméabilisation des sols, plantation). Il s'agit d'aménagements discrets dont l'objectif principal est d'éviter les dangers liés à une fréquentation non-maitrisée.

Grâce aux financements exceptionnels et temporaires alloués par le Département, une étude d'ampleur sur l'aménagement des 21 sites littoraux les plus sensibles a pu être réalisée. Les travaux ainsi programmés sont réalisés progressivement (2 sites par an). Ainsi, depuis 2019, 13 sites ont été réaménagés en garantissant une cohérence esthétique et fonctionnelle des accès au littoral.

Bien qu'ils fassent l'objet d'une grande attention, ces aménagements ont toutefois une durée de vie limitée (15 à 20 ans). En effet, ils sont à la fois très exposés aux aléas climatiques et ils connaissent par ailleurs une utilisation intense lors des périodes estivales. C'est pourquoi il apparaît nécessaire d'inscrire dans le temps les moyens alloués à ces opérations.

SYNTHÈSE

Principaux postes de dépenses			Montants prévisionnels annuels
Scénario socle	Continuité du programme OQL et Grands sites	Aménagement OQL : 2 sites/an Requalification des grands sites d'accueil du public	1 075 000 €
Scénario ambition	Renforcement du programme OQL	Aménagement OQL : 4 sites/an Requalification des grands sites d'accueil	1 350 000 €

3.4/ LES ENJEUX FINANCIERS

Rénover le pont d'Oléron et requalifier ses abords ; protéger les milieux naturels insulaires et développer les mobilités alternatives à la voiture ; les politiques publiques susceptibles de répondre aux enjeux présentés dans les paragraphes précédents génèreraient des besoins de financements importants. En voici la synthèse.

Les travaux d'infrastructures

Les études et investigations déjà engagées pour la rénovation de l'ouvrage permettent d'établir une estimation fiable du coût des travaux nécessaires. En revanche, les projets de mise aux normes du dispositif de sécurité et d'aménagements des abords sont moins avancés et les premières études pré-opérationnelles n'ont pas encore été lancées. C'est pourquoi les estimations présentées correspondent à des ordres de grandeurs obtenus par comparaison avec des projets similaires.

Sur cette base les coûts des travaux d'infrastructures, qui ont démarré par des études en 2024 et qui sont prévus au moins jusqu'en 2036, sont évalués au minimum à 55 M€ HT (scénario 1, voir tableau ci-dessous).

Tableau de synthèse des coûts prévisionnels des travaux d'infrastructure

Rénovation de l'ouvrage : 33,9 M€ HT			
Remplacement des bossages et des appareils d'appui	Réparation des bétons de structure des piles et tablier	Protection du tablier	Travaux annexes dont refonte du réseau électrique existant
7,4 M€ HT	**21,2 M€ HT**	**2,5 M€ HT**	**2,8 M€ HT**
Mise aux normes du dispositif de sécurité : de 7,4 M€ à 25 M€ HT			
Scénario 1 Séparateurs modulaires de voies création de deux pistes cyclables d'1,5 m de large	Scénario 2 Renouvellement des gardes-corps création de deux bandes cyclables	Scénario 3 Elargissement de l'ouvrage d'1,77 m Création d'une piste cyclable de 2,7 m de large	
7,4 M€ HT	**17,5 M€ HT**	**25 M€ HT**	
Aménagements des abords du pont : 13,7 M€ HT			
Côté île		Côté continent	
7 M€ HT		**6,7 M€ HT**	
TOTAL **Scénario 1 : 55 M€ HT[1] / Scénario 2 : 65,1 M€ HT / Scénario 3 : 72,6 M€ HT**			

[1] Les coûts indiqués intègrent un montant prévisionnel d'inflation au moment du paiement effectif des opérations.



©Bouygues TP

Les actions « Environnement et Mobilité »

Le scénario « socle » correspond exactement aux financements prévus au titre du Contrat de proximité entre le Département et la Communauté de Communes, complétées par les subventions régulières mobilisées sur le Plan Départemental d'Equipement Rural. Ce scénario s'élève à 3,98 M€/an. Les projets identifiés dans le scénario « ambition » sont présentés ci-dessus et leur chiffrage est assez avancé :

Tableau de synthèse du coût annuel des scénarios « socle » et « ambition »

Protéger les infrastructures naturelles et le cadre de vie	
Protéger les systèmes dunaires menacés	
Scénario socle	200 000 €
Scénario ambition	400 000 €
Restaurer et entretenir les zones humides	
Scénario socle	1 150 000 €
Scénario ambition	1 450 000 €
Veiller à la bonne santé des massifs forestiers	
Scénario socle	230 000 €
Scénario ambition	500 000 €
Améliorer la mobilité et organiser l'accueil du public	
Réduire l'importance des bouchons	
Scénario socle	25 000 €
Scénario ambition	100 000 €
Renforcer la desserte de l'île et de ses sites	
Scénario socle	450 000 €
Scénario ambition	1 500 000 €
Assurer la continuité cyclable à l'échelle du territoire	
Scénario socle	850 000 €
Scénario ambition	1 200 000 €
Canaliser le public sur les sites littoraux et agir pour la sensibilisation à l'environnement	
Scénario socle	1 075 000 €
Scénario ambition	1 350 000€
Total scénario socle /an	**3 980 000 €/an**
Total scénario ambition/ans	**6 500 000 €/an**

4 LES DISPOSITIFS JURIDIQUES ET FINANCIERS



©Archives départementales

4.1/ LES MOYENS DE FINANCEMENT DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES

Les coûts des travaux d'infrastructure sont d'un tel niveau qu'ils soulèvent de réelles questions de soutenabilité financière alors que le Département de la Charente-Maritime est confronté, comme tous les départements de France, à de fortes contraintes financières. Dans ce contexte, le Département peut envisager deux principales hypothèses de financement des travaux d'infrastructures.

1re hypothèse : Un financement via un emprunt du Département

Cette première hypothèse repose sur un financement entièrement assuré par la collectivité (donc le contribuable). Elle doit être mise en perspectives avec les marges de manoeuvre du Département, aujourd'hui beaucoup plus réduites que par le passé. En charge des politiques de solidarité et de protection sociale, il doit faire face à l'explosion de ses dépenses sociales alors que ses ressources demeurent limitées (stagnation des dotations de l'État et absence totale de fiscalité propre - le Département ne lève pas l'impôt) ou volatiles (Taxe sur la Valeur Ajoutée, Droits de Mutation à Titre Onéreux). Les dépenses de solidarité du Département sont ainsi passées de 360 M€ en 2016 à 455 M€A en 2026, soit une augmentation de près de 32 % en 10 ans.

Cette augmentation des charges réduit progressivement son épargne brute ainsi que sa capacité d'investissement qui s'élève à 150 M€ en 2026 (à titre de comparaison, en 2023, l'investissement du Département s'élevait à près de 210 M€). Les projections du Plan Prévisionnel d'Investissement du Département, prenant en compte les besoins futurs en matière de dépenses sociales (vieillissement de la population, aide sociale à l'enfance, etc.) prévoient une capacité d'investissement à l'horizon 2030 encore réduite à moins de 100 M€. Or, le Département doit entretenir son patrimoine immobilier (rénovation thermique de ses 51 collèges notamment), son domaine public routier (6 080km de routes départementales, 1 430 ouvrages d'art et ponts), son domaine portuaire (36 ports départementaux) et fluvial (fleuve Charente, complexes hydrauliques…).

Toutefois, le Département de la Charente-Maritime est une collectivité bien gérée et l'éventualité d'un nouvel emprunt pour financer les travaux du pont d'Oléron et de ses abords, a été étudiée. Les résultats sont synthétisés dans le tableau suivant.

Hypothèse du financement des travaux par emprunt et évaluation de l'impact	
Assiette de dépenses	Travaux d'infrastructure jusqu'en 2039 compris entre 55 M€ HT et 72,6 M€ HT (sans prendre en compte le financement de l'entretien courant et spécialisé du Pont à compter de 2040)
Montant de l'emprunt	Selon scénario retenu de 55 M€ HT (scénario 1) à 72,6 M€ HT (scénario 3)
Durée d'amortissement retenue, raison du choix de durée	40 ans, pour limiter l'impact de l'annuité
Taux de l'emprunt retenu	Livret A + 0,6% (conditions actuelles de ce type de produit auprès de la Banque des Territoires)
Mobilisation de l'emprunt	Au fur et à mesure des besoins
Coût de l'emprunt, en prenant en compte les anticipations des marchés sur le taux du livret A	De 44,7 M€ (scénario 1) à 60 M€ (scénario 3), soit un montant total de dépenses (montant de l'emprunt + intérêts) compris entre **99,7 M€ HT** (scénario 1) et **132,6 M€ HT** (scénario 3)
Moyenne de l'annuité sur la période	De 2,4 M€ à 3,3 M€/an sur une durée de 40 ans
Impact sur les ratios financiers du Département	• L'encours de la dette départementale du budget principal passera progressivement d'un niveau actuel de près de 400 M€ à plus de 450 M€ au maximum. • Cette augmentation de l'encours de la dette départementale sans recette associée dégradera les ratios financiers départementaux, notamment le ratio de solvabilité qui correspond au montant de l'encours / épargne brute, dégradant ainsi la qualité de la signature du Département sur le marché bancaire, renchérissant les taux d'intérêt qui lui seront proposés.
Impact sur la capacité d'investissement du Département	• L'annuité de dette du budget principal augmentera, ce qui diminuera d'autant le niveau d'investissement du Département. • Cette 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…).
Financement de l'entretien courant et spécialisé du Pont à compter de 2040	Cette hypothèse ne permet pas de reconstituer des réserves pour financer les travaux courants et spécialisés à mener à compter de 2040.

Ainsi, le financement des travaux d'infrastructures par un emprunt sans recette affectée dégraderait les ratios financiers du budget principal du Département de la Charente-Maritime, notamment le ratio de solvabilité. Ce ratio correspond au nombre d'années nécessaires pour rembourser la dette si toute l'épargne brute du Département y était consacrée. Cette épargne brute baisse d'une manière importante (de 147,7 M€ en 2022 à 84 M€ en 2026), entraînant mécaniquement une détérioration du ratio de solvabilité, malgré une dette stable. Avec 4,7 années (projection), ce ratio demeure en 2026 à un niveau acceptable. Toutefois, le financement par un emprunt des travaux du pont pourrait faire passer l'encours de la dette du Département de 400 M€ jusqu'à 472,6 M€ et amplifierait la détérioration du ratio de solvabilité. Cela se traduirait par une dégradation de la qualité de la signature du Département sur le marché bancaire, renchérissant les taux d'intérêt qui lui seront proposés. L'annuité de dette du budget principal augmentera. Sans recette associée, cette augmentation diminuera d'autant le niveau d'investissement du Département. Cette augmentation de l'encours de la dette départementale privera le Département de marges de manoeuvre pour financer le renouvellement de l'ensemble de son patrimoine.

2e hypothèse : Un financement via une Redevance pour Services Rendus

De 1991 à 2026, le Département a régulièrement entretenu le pont sur son budget pour un montant de 15,5 M€ (en tenant compte de l'inflation cumulée). 60 ans après sa mise en service, la rénovation d'ampleur qui doit être réalisée peut être assimilée à la remise à neuf de l'ouvrage dont la durée de vie sera prolongée pour au moins 60 nouvelles années. C'est pourquoi cette seconde hypothèse repose sur une prise en charge des coûts inhérents à la restauration de l'infrastructure par les usagers du pont. Pour rappel, l'accès au pont a été payant entre 1966 et 1991 ce qui a permis de rembourser les emprunts contractés pour sa réalisation. Ce sont donc bien les usagers qui ont financé en totalité l'ouvrage pour, à l'époque, environ 55 millions de Francs.

A/ Régime juridique de la Redevance pour Services Rendus

Afin de répondre aux besoins de financements des travaux de rénovation d'un ouvrage, une Redevance pour Services Rendus peut être mise en place. Pour le cas du pont d'Oléron, cette redevance relève du Code de la voirie routière (article L153-1) : cette redevance est perçue à l'effet d'assurer le coût de la construction, de l'entretien ou de l'exploitation d'un ouvrage d'art et des voies d'accès ou de dégagement. La durée de sa perception est au moins égale au remboursement des emprunts éventuellement contractés voire prolongée si les coûts d'exploitation et d'entretien sont de nature à le justifier.

B/ Utilisation des recettes

Les recettes de la Redevance pour Services Rendus ne pourront être utilisées que pour la rénovation et l'exploitation du pont d'Oléron et de ses abords. Elles permettront de rembourser l'emprunt contracté pour réaliser les travaux et leur amortissement.

En effet, un emprunt restera nécessaire même avec l'instauration d'une Redevance pour services rendus, les premières recettes seraient enregistrées, dans le meilleur des cas, à compter de 2030 alors que les travaux auront déjà généré des dépenses importantes.

Concrètement, le financement des travaux d'infrastructure par un emprunt avec une recette affectée (la Redevance pour Services Rendus) impliquerait la création d'un budget annexe dédié (distinct du budget principal). L'emprunt sera souscrit sur ce budget annexe. Les recettes générées par la Redevance pour Services Rendus permettraient de rembourser l'annuité de la dette. Ce nouvel emprunt avec des recettes associées ne dégradera pas les ratios financiers départementaux, notamment le ratio de solvabilité qui correspond au montant de l'encours / épargne brute.



©SébastienLaval

4.2/ LES MOYENS DE FINANCEMENT DES ACTIONS « ENVIRONNEMENT ET MOBILITÉ »

Dans le cadre du Contrat Oléron 21 puis du contrat de proximité, le Département a apporté un soutien financier pour initier les actions menées en faveur de l'environnement et des mobilités sur l'île d'Oléron. Toutefois, face aux contraintes budgétaires croissantes, il doit recentres désormais ses interventions sur ses compétences obligatoires. Ces financements ne seront donc pas reconduits après l'échéance du contrat en cours, en décembre 2026.
Afin de maintenir les actions engagées, la Communauté de Communes a sollicité, par délibération en juin 2026, l'instauration d'un Droit Départemental de Passage. Cette ressource permettrait de poursuivre les investissements nécessaires à la protection des milieux naturels et à l'amélioration des mobilités, dont le coût et les enjeux dépassent les capacités financières de la seule intercommunalité. En l'absence de cette ressource dédiée, les élus seraient contraints de supprimer tout ou partie de ces actions ou d'en reporter le financement sur les seuls résidents. C'est dans ce contexte que l'hypothèse d'un Droit Départemental de Passage peut être examinée.

A / Régime juridique du Droit Départemental de Passage

Ce Droit Départemental est prévu par l'article L321-11 du Code de l'Environnement :

✓ il a pour objectif de financer les coûts liés à des opérations de gestion et de protection des espaces naturels insulaires ainsi que ceux visant au développement des transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres. Depuis 2024, l'utilisation du Droit Départemental de Passage a été étendu à la création et à l'entretien de pistes cyclables dédiées au vélo du quotidien,

✓ sa perception n'est pas limitée dans le temps,

✓ il ne s'applique qu'aux ouvrages reliant une île maritime au continent,

✓ il ne peut être instauré par le Conseil Départemental qu'après demande de la majorité des communes insulaires ou de la Communauté de Communes,

✓ ses tarifs sont fixés par le Département après accord de la majorité des communes et de la Communauté de Communes. Des tarifs différents voire la gratuité peuvent être prévus pour certaines catégories d'usagers spécifiques notamment ceux ayant leur domicile dans l'île,

✓ le Département peut lui associer une Redevance pour Services Rendus pour l'entretien et l'exploitation du pont.



B/ Exemple de répartition des recettes

Les recettes qui pourraient être perçues par un éventuel péage ne peuvent avoir d'autres utilisations que :

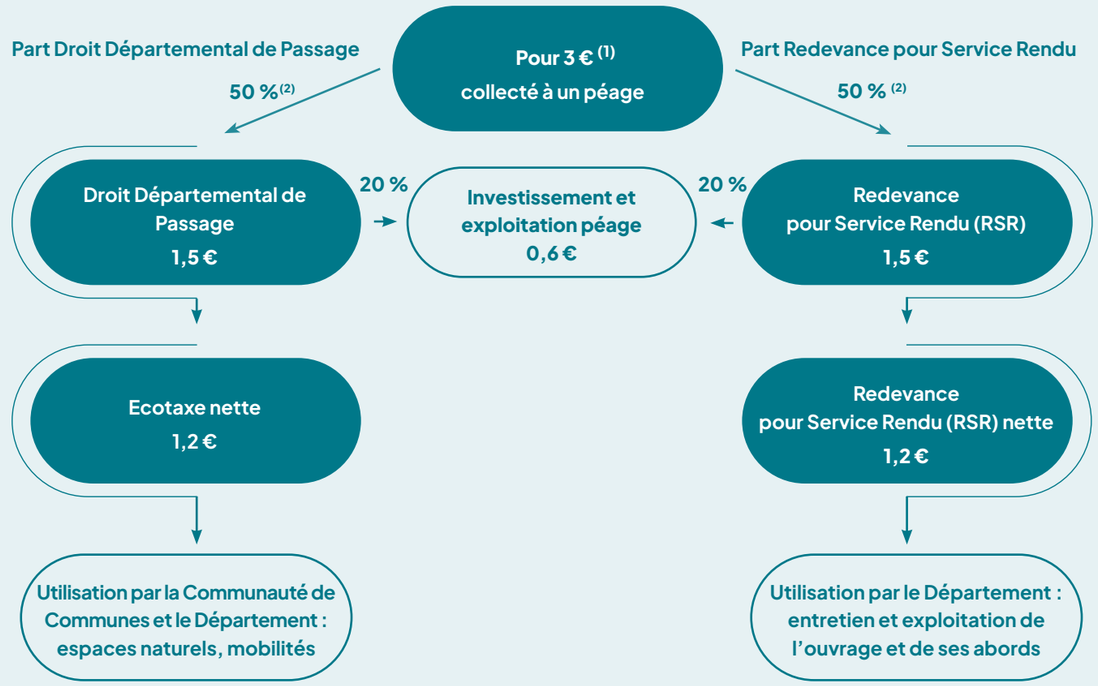
✓ pour le Droit départemental de passage : la protection et la gestion des milieux naturels, le transport collectif en véhicules propres et la création et l'entretien des pistes cyclables du quotidien,

✓ pour la Redevance pour Services Rendus : l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage et l'exploitation de l'ouvrage et de ses abords.

La répartition entre les deux est fixée par une délibération du Conseil Départemental en fonction des besoins.

La mise en œuvre du Droit Départemental de Passage doit faire l'objet d'une convention entre le représentant de l'État, les Communes, la Communauté de Communes et le Département.

Exemple de répartition des recettes



(1) Si un tarif unique était appliqué, sans différentiation, aux 2,9 millions de passages sur le pont sens continent > île, le montant de 3 € permettrait de répondre aux besoins de financement. Il s'agit d'un montant purement théorique.

(2) La répartition entre le Droit Départemental de Passage et la Redevance pour Services Rendus est fixée par l'Assemblée départementale en fonction des besoins de financements et des objectifs du Droit Départemental de Passage

4.3/ INCIDENCES FINANCIÈRES D'UN DROIT DE PÉAGE

Les incidences pour les usagers

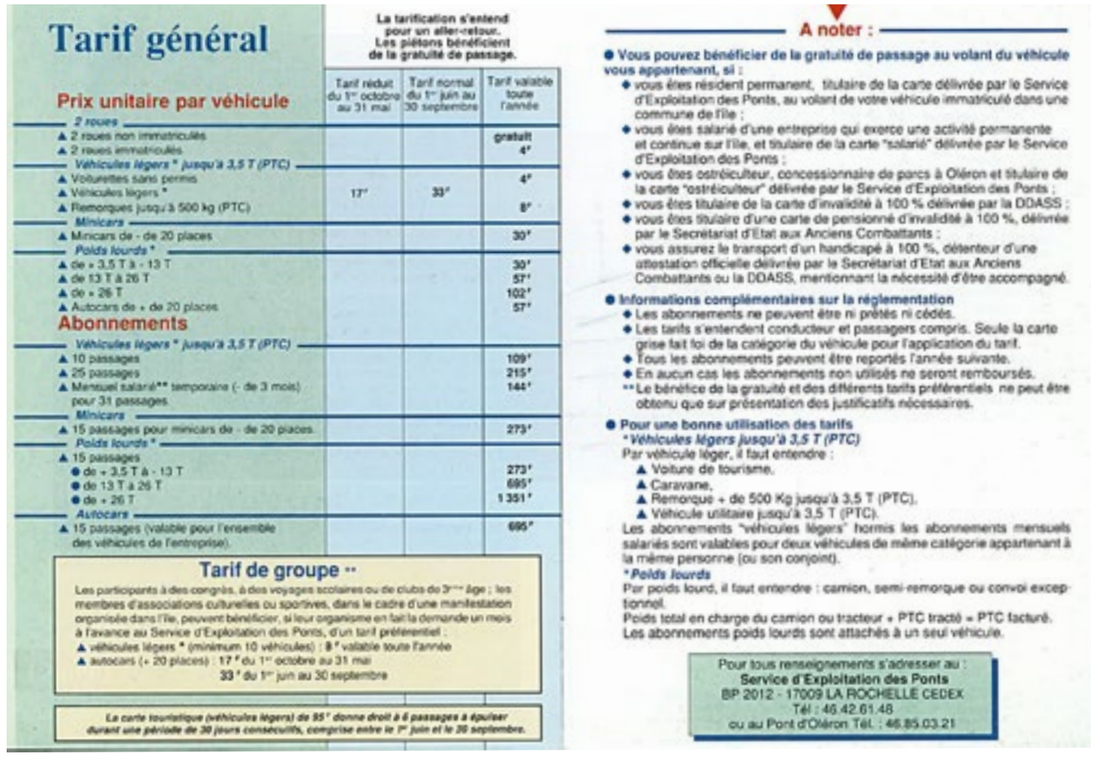
Vers une différenciation des usagers pour mieux prendre en compte les spécificités locales.

Le régime d'un financement du pont d'Oléron par ses usagers a déjà été en vigueur de 1966 à 1991. Pendant ces 25 années, qui correspondent à la période nécessaire au remboursement des emprunts contractés par le Département, la grille tarifaire était mise à jour chaque année à la fois pour tenir compte du coût de l'inflation, notamment les premières années, et pour intégrer de nouvelles dispositions tarifaires comme la gratuité des insulaires, adoptée à partir de 1981.

Ce règlement tarifaire ayant permis de financer l'ouvrage, il apparait cohérent qu'il serve de base de réflexion de la concertation pour financer sa remise en état. Au regard de son rôle décisif pour la vie locale et comme vu précédemment, les oléronais ont contribué pendant les 15 premières années de vie de l'ouvrage à son financement. Pour partager une vision complète de ce qu'ont été les tarifs du péage d'Oléron, deux grilles tarifaires ont été extraites des archives départementales : celle de 1975 et celle de 1990, dernière année de perception du péage et dont les tarifs sont moins élevés (les dernières années du péage, l'actualisation des tarifs était moins pratiquée). À partir du site du convertisseur officiel de l'Insee, ces tarifs ont été convertis en équivalents « € 2025 » (c'est-à-dire convertis en Euro et ajustés à l'inflation cumulée sur la période concernée).

En appliquant à ces grilles mises à jour, le trafic actuel, il est possible d'évaluer des montants de recettes « théoriques ».

La concertation doit permettre de recueillir les avis et suggestions pour ajuster au mieux une éventuelle future grille tarifaire répondant à la fois aux besoins de financement et aux spécificités locales.



Tarif général

Prix unitaire par véhicule

La tarification s'entend pour un aller-retour. Les piétons bénéficient de la gratuité de passage.

	Tarif réduit du 1er octobre au 31 mai	Tarif normal du 1er juin au 30 septembre	Tarif valable toute l'année
2 roues			
▲ 2 roues non immatriculés			gratuit
▲ 2 roues immatriculés			4*
*Véhicules légers * jusqu'à 3,5 T (PTC)*			
▲ Voiturettes sans permis	17*	33*	4*
▲ Véhicules légers *			
▲ Remorques jusqu'à 500 kg (PTC)			8*
Minicars			
▲ Minicars de - de 20 places			30*
*Poids lourds**			
▲ de + 3,5 T à - 13 T			30*
▲ de 13 T à 26 T			57*
▲ de + 26 T			102*
▲ Autocars de + de 20 places			57*
Abonnements			
*Véhicules légers * jusqu'à 3,5 T (PTC)*			
▲ 10 passages			109*
▲ 25 passages			215*
▲ Mensuel salarié** temporaire (- de 3 mois) pour 31 passages			144*
Minicars			
▲ 15 passages pour minicars de - de 20 places			273*
*Poids lourds**			
▲ 15 passages			
● de + 3,5 T à - 13 T			273*
● de 13 T à 26 T			695*
● de + 26 T			1 351*
Autocars			
▲ 15 passages (valable pour l'ensemble des véhicules de l'entreprise)			695*

Tarif de groupe ••

Les participants à des congrès, à des voyages scolaires ou de clubs de 3ème âge ; les membres d'associations culturelles ou sportives, dans le cadre d'une manifestation organisée dans l'île, peuvent bénéficier, si leur organisme en fait la demande un mois à l'avance au Service d'Exploitation des Ponts, d'un tarif préférentiel :

▲ véhicules légers * (minimum 10 véhicules) : 8* valable toute l'année
▲ autocars (+ 20 places) : 17* du 1er octobre au 31 mai
33* du 1er juin au 30 septembre

La carte touristique (véhicules légers) de 85 donne droit à 6 passages à épuiser durant une période de 30 jours consécutifs, comprise entre le 1er juin et le 30 septembre.*

A noter :

● **Vous pouvez bénéficier de la gratuité de passage au volant du véhicule vous appartenant, si :**
- ◆ vous êtes résident permanent, titulaire de la carte délivrée par le Service d'Exploitation des Ponts, au volant de votre véhicule immatriculé dans une commune de l'île ;
- ◆ vous êtes salarié d'une entreprise qui exerce une activité permanente et continue sur l'île, et titulaire de la carte "salarié" délivrée par le Service d'Exploitation des Ponts ;
- ◆ vous êtes ostréiculteur, concessionnaire de parcs à Oléron et titulaire de la carte "ostréiculteur" délivrée par le Service d'Exploitation des Ponts ;
- ◆ vous êtes titulaire de la carte d'invalidité à 100 % délivrée par la DDASS ;
- ◆ vous êtes titulaire d'une carte de pensionné d'invalidité à 100 %, délivrée par le Secrétariat d'Etat aux Anciens Combattants ;
- ◆ vous assurez le transport d'un handicapé à 100 %, détenteur d'une attestation officielle délivrée par le Secrétariat d'Etat aux Anciens Combattants ou la DDASS, mentionnant la nécessité d'être accompagné.

● **Informations complémentaires sur la réglementation**
- ◆ Les abonnements ne peuvent être ni prêtés ni cédés.
- ◆ Les tarifs s'entendent conducteur et passagers compris. Seule la carte grise fait foi de la catégorie du véhicule pour l'application du tarif.
- ◆ Tous les abonnements peuvent être reportés l'année suivante.
- ◆ En aucun cas les abonnements non utilisés ne seront remboursés.

** Le bénéfice de la gratuité et des différents tarifs préférentiels ne peut être obtenu que sur présentation des justificatifs nécessaires.

● **Pour une bonne utilisation des tarifs**

Véhicules légers jusqu'à 3,5 T (PTC)

Par véhicule léger, il faut entendre :
- ▲ Voiture de tourisme,
- ▲ Caravane,
- ▲ Remorque + de 500 Kg jusqu'à 3,5 T (PTC),
- ▲ Véhicule utilitaire jusqu'à 3,5 T (PTC).

Les abonnements "véhicules légers" hormis les abonnements mensuels salariés sont valables pour deux véhicules de même catégorie appartenant à la même personne (ou son conjoint).

***Poids lourds**

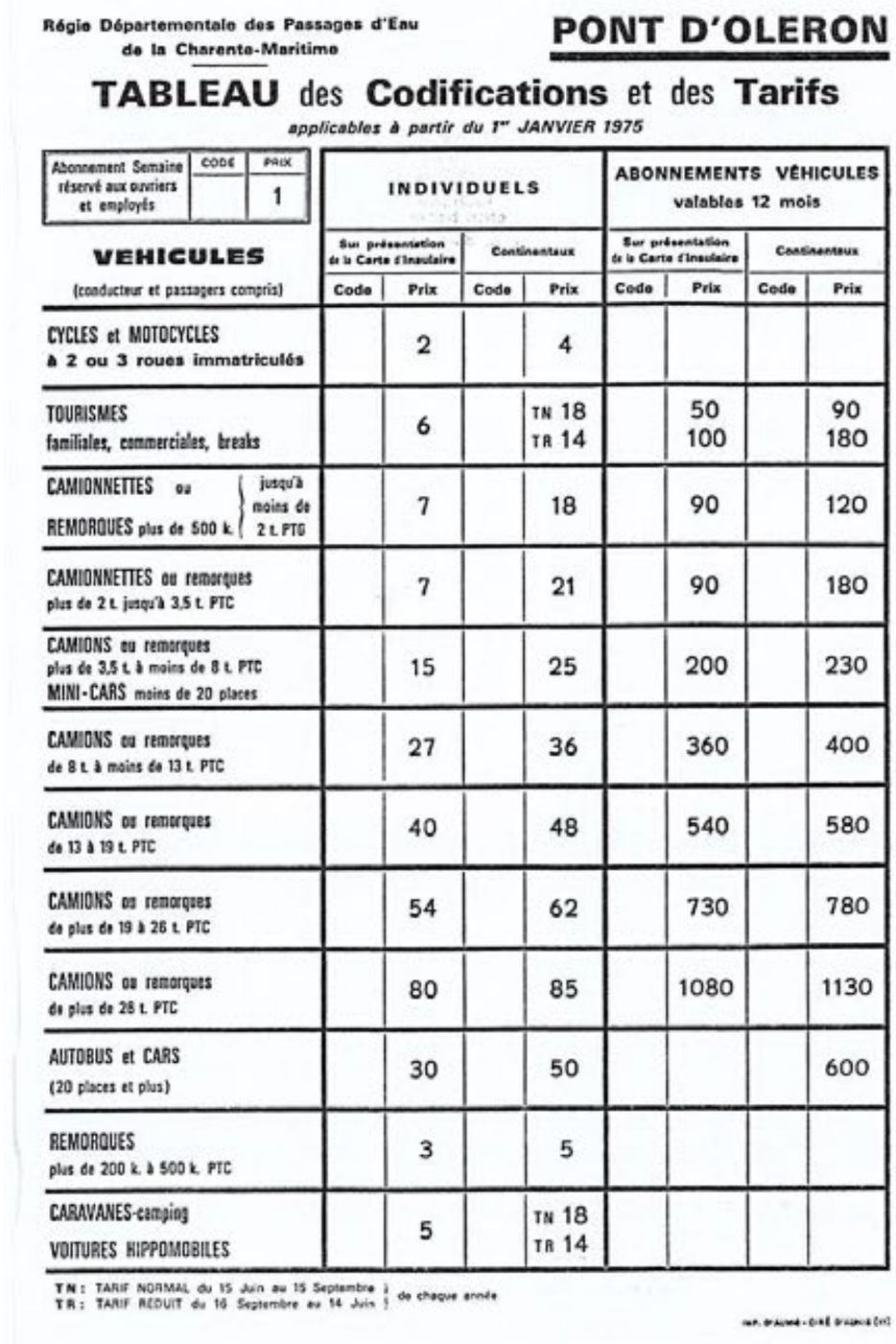
Par poids lourd, il faut entendre : camion, semi-remorque ou convoi exceptionnel.

Poids total en charge du camion ou tracteur + PTC tracté = PTC facturé.

Les abonnements poids lourds sont attachés à un seul véhicule.

Pour tous renseignements s'adresser au :
Service d'Exploitation des Ponts
BP 2012 - 17009 LA ROCHELLE CEDEX
Tél : 46.42.61.48
ou au Pont d'Oléron Tél. : 46.85.03.21

Grille tarifaire en vigueur en 1990



Régie Départementale des Passages d'Eau de la Charente-Maritime

PONT D'OLERON

TABLEAU des Codifications et des Tarifs

applicables à partir du 1er JANVIER 1975

Abonnement Semaine réservé aux ouvriers et employés	CODE	PRIX
		1

VEHICULES (conducteur et passagers compris)	INDIVIDUELS				ABONNEMENTS VÉHICULES valables 12 mois			
	Sur présentation de la Carte d'Insulaire		Continentaux		Sur présentation de la Carte d'Insulaire		Continentaux	
	Code	Prix	Code	Prix	Code	Prix	Code	Prix
CYCLES et MOTOCYCLES à 2 ou 3 roues immatriculés		2		4				
TOURISMES familiales, commerciales, breaks		6		TN 18 TR 14		50 100		90 180
CAMIONNETTES ou REMORQUES plus de 500 k. (jusqu'à moins de 2 t. PTC)		7		18		90		120
CAMIONNETTES ou remorques plus de 2 t. jusqu'à 3,5 t. PTC		7		21		90		180
CAMIONS ou remorques plus de 3,5 t. à moins de 8 t. PTC MINI-CARS moins de 20 places		15		25		200		230
CAMIONS ou remorques de 8 t. à moins de 13 t. PTC		27		36		360		400
CAMIONS ou remorques de 13 à 19 t. PTC		40		48		540		580
CAMIONS ou remorques de plus de 19 à 26 t. PTC		54		62		730		780
CAMIONS ou remorques de plus de 26 t. PTC		80		85		1080		1130
AUTOBUS et CARS (20 places et plus)		30		50				600
REMORQUES plus de 200 k. à 500 k. PTC		3		5				
CARAVANES-camping VOITURES HIPPOMOBILES		5		TN 18 TR 14				

TN : TARIF NORMAL du 15 Juin au 15 Septembre
TR : TARIF REDUIT du 16 Septembre au 14 Juin

de chaque année

Grille tarifaire en vigueur en 1975

Retour sommaire

EN 1 975

ATTENTION, IL NE S'AGIT PAS D'UNE PROPOSITION DE GRILLE TARIFAIRE

Cette présentation a uniquement pour objectif de rappeler les montants de l'ancien péage et d'engager une réflexion pour aboutir à d'éventuels futurs tarifs adaptés à la situation d'aujourd'hui.

Le tarif « en € 2025 » correspond à la conversion « Frs > € » du tarif de 1975 ajustée de l'évolution générale des prix, c'est-à-dire l'inflation cumulée entre l'année de départ et l'année d'arrivée.

Grille tarifaire de 1975 convertie en euros 2025

Titre	Tarifs en Frs 1975	Equivalents tarifs en € 2025
Passage unique « continentaux » VL (classe 1)	Haute saison : 18 Frs Basse saison : 14 Frs	Haute saison : 15 € Basse saison : 11,5 €
Passage unique « insulaires » VL (classe 1)	6 Frs	5 €
Abonnement 10 passages « continentaux » VL (classe 1)	90 Frs	75 €
Abonnement 25 passages « continentaux » VL (classe 1)	180 Frs	150 €
Abonnement 10 passages « insulaires » VL (classe 1)	50 Frs	40 €
Abonnement 25 passages « insulaires » VL (classe 1)	100 Frs	82 €
Abonnement annuel « salriés insulaires »	500 Frs	410 €
Abonnement semaine « salarié »	1 Frs	0,80 €
Passage unique « continentaux » 2 roues et autres (classe 5)	4 Frs	3,30 €
Passage unique « continentaux » 2 roues et autres (classe 5)	2 Frs	1,60 €

Les conversions ont été obtenues à partir du site : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2417794. Plus d'info sur les classes des véhicules : https://www.autoroutes.fr/fr/classification-des-vehicules.htm
Grille complète avec l'ensemble des classes en annexe

Les recettes théoriques d'un droit de péage

Si on appliquait la grille tarifaire de 1975 au trafic actuel, le montant annuel estimé des recettes susceptibles d'être enregistrées par un péage serait de l'ordre de 17 M€.

Recettes théoriques annuelles avec une grille tarifaire identique à celle de 1975

Titres	Nb de titres potentiels	Nb de passages	Basse saison	Haute saison	Recettes générées
Passage unique continentaux VL (1)	/	800 000	11,5 €	15 €	10 425 000 €
Passage unique insulaires VL (1)					
Abonnement 10 passages «continentaux» VL (classe 1)	32 500	375 000	75 €		2 437 500 €
Abonnement 25 passages « continentaux » VL (classe 1)	7 200	180 000	150 €		1 080 000 €
Abonnement 10 passages « insulaires » VL (classe 1)	3 200	32 000	40 €		128 000 €
Abonnement 25 passages «insulaires» VL (classe 1)	36 000	900 000	82 €		2 952 000 €
Abonnement annuel « salariés insulaires »	1 300	300 000	410 €		533 000 €
Abonnement semaine « salariés »	51 200	256 000	1 €		51 200 €
Total Recettes					17 606 700 €

ATTENTION, IL NE S'AGIT PAS D'UNE PROPOSITION DE GRILLE TARIFAIRE.

EN 1990

ATTENTION, IL NE S'AGIT PAS D'UNE PROPOSITION DE GRILLE TARIFAIRE

Cette présentation a uniquement pour objectif de rappeler les montants de l'ancien péage et d'engager une réflexion pour aboutir à d'éventuels futurs tarifs adaptés à la situation d'aujourd'hui.

Le tarif « en € 2025 » correspond à la conversion « Frs > € » du tarif de 1990 ajustée de l'évolution générale des prix, c'est-à-dire l'inflation cumulée entre l'année de départ et l'année d'arrivée.

Grille tarifaire de 1990 convertie en euros 2025

Titre	Tarifs en Frs 1990	Equivalents tarifs en € 2025
Passage unique « continentaux » VL (classe 1)	Haute saison : 33 Frs Basse saison : 17 Frs	Haute saison : 9 € Basse saison : 4,5 €
Abonnement 6 passages mensuels « continentaux » VL (classe 1) - valable HS	95 Frs	26 €
Abonnement 10 passages « continentaux » VL (classe 1)	109 Frs	30 €
Abonnement 25 passages « continentaux » VL (classe 1)	215 Frs	60 €
Abonnement mensuel « salariés »	144 Frs	40 €
Passage unique « continentaux » 2 roues et autres (classe 5)	4 Frs	1 €
Passage unique « continentaux » (classe 3) (prix moyen)	43,5 Frs	12 €
Abonnement 15 passages « continentaux » (classe 3) (prix moyen)	484 Frs	132 €
Passage unique « continentaux » (classe 4)	102 Frs	28 €
Abonnement 15 passages « continentaux » (classe 4)	1 351 Frs	370€

Les conversions ont été obtenues à partir du site : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2417794. Plus d'info sur les classes des véhicules : https://www.autoroutes.fr/fr/classification-des-vehicules.htm
Grille complète avec l'ensemble des classes en annexe

Les recettes théoriques d'un droit de péage

Si on appliquait la grille tarifaire de 1990 au trafic actuel, le montant annuel estimé des recettes susceptibles d'être enregistrées par un péage serait de l'ordre de 7 M€.

Recettes théoriques annuelles avec une grille tarifaire identique à celle de 1990

Titres	Nb de titres potentiels	Nb de passages	Basse saison	Haute saison	Recettes générées
Passage unique continentaux VL (1)	/	800 000	4,5 €	9 €	5 175 000 €
Abonnement 6 passages mensuels continentaux Haute-saison VL (classe 1)	8 333	50 000	26 €		216 658 €
Abonnement 10 passages « continentaux » VL (classe 1)	25 000	250 000	30 €		750 000 €
Abonnement 25 passages «continentaux» VL (classe 1)	10 200	255 000	60 €		612 000 €
Abonnement mensuel « salariés »	12 800	256 000	40 €		512 000€
Total Recettes (classe1)					7 265 658 €

ATTENTION, IL NE S'AGIT PAS D'UNE PROPOSITION DE GRILLE TARIFAIRE

Retour sommaire



Les incidences sur le tourisme

Il n'est pas possible de prévoir avec certitudes les incidences que pourrait avoir un droit de péage pour le franchissement du pont d'Oléron à l'horizon 2030. En effet, de trop nombreux facteurs externes pourraient exercer une influence déterminante pour que des scénarios crédibles et sincères puissent être déterminés. Il apparaît également difficile d'avancer d'éventuelles incidences tant que les tarifs susceptibles d'être retenus pour les différentes catégories d'usagers ne sont pas arrêtés. La présente phase de concertation devra ainsi permettre de recueillir l'avis des participants sur les principales incidences et, en conséquence, d'apporter un éclairage sur les tarifs les plus adaptés.

En matière de tourisme, il est en revanche possible d'anticiper des évolutions attendues et certaines conséquences probables d'un éventuel droit de péage.

Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur les différentes enquêtes conduites en 2017 auprès des usagers du pont d'Oléron. Elles avaient pour objectifs d'identifier les principaux effets d'un droit de péage à l'entrée du pont. Les conclusions de ces enquêtes ont été analysées et mises à jour par les experts du bureau d'études spécialisé « Vertigo Lab » et de Charentes-Tourisme, pour la partie touristique. Il en ressort les éléments suivants :

A/ Les « touristes » en séjour

L'île d'Oléron est une destination touristique majeure, accueillant principalement une clientèle familiale, fidèle et concentrée sur la période d'avril à septembre, avec un pic de fréquentation en juillet-août et durant les vacances scolaires.

Une clientèle d'affaires est également présente en basse saison.

Les touristes en séjour représentent environ 20 % du trafic du pont d'Oléron. Parmi eux, 50 % viennent une à plusieurs fois par an, tandis que 45 % découvrent l'île pour la première fois. Les visiteurs sont relativement captifs du territoire : moins d'un quart d'entre eux réalisent des excursions sur le continent pendant leur séjour.

Lorsqu'ils quittent l'île, ils se rendent principalement vers les grands sites touristiques de la Charente-Maritime (La Rochelle, Rochefort, Zoo de La Palmyre, etc.).

La majorité privilégie les activités de proximité afin de limiter ses déplacements et d'éviter la congestion, pour franchir le pont notamment.

La mise en place d'un droit de péage devrait avoir un impact limité sur la fréquentation touristique, le coût du pont représentant une faible part du budget global des vacances. Néanmoins, certains touristes pourraient intégrer ce critère dans le choix futur de leur destination et réduire leurs excursions vers le continent au profit d'activités dans l'île.

Les principales contreparties attendues en cas d'instauration d'un Droit de péage portent sur la préservation de l'environnement, une meilleure régulation du trafic, l'entretien des infrastructures et le développement des transports collectifs.

À l'inverse, les craintes exprimées portent essentiellement sur une baisse de l'activité économique de l'île et une utilisation insuffisamment pertinente ou transparente des recettes générées par le droit de péage.





Retour sommaire



B/ Les excursionnistes

Les excursionnistes constituent une clientèle significative pour l'île d'Oléron : près de 20 % des excursions réalisées en Charente-Maritime ont pour destination l'île.

Ils viennent principalement pour profiter des plages, découvrir les villages et visiter les sites touristiques. Ils représentent environ 5 à 20% du trafic du pont, selon les périodes de l'année.

La moitié d'entre eux se rend sur l'île une à plusieurs fois par an, tandis que 45 % la visitent pour la première fois. Leur fréquentation s'étale sur l'ensemble de l'année, avec une forte concentration pendant la saison estivale.

Cette clientèle se compose de profils variés, motivés par la découverte de l'île, les activités balnéaires ou la visite d'équipements touristiques. Une partie des excursionnistes séjourne sur le continent, parfois faute d'hébergements disponibles sur l'île en période de forte affluence. Globalement, ils se montrent attentifs à leurs dépenses et privilégient souvent les activités gratuites.

La gratuité actuelle du pont est perçue comme un atout majeur de l'attractivité d'Oléron, notamment par comparaison avec l'île de Ré. En cas de mise en place d'un droit de péage, les comportements envisagés seraient contrastés : un tiers des excursionnistes continuerait à visiter l'île avec peu de changements, tout en planifiant davantage ses déplacements; un tiers prolongerait ses visites, voire transformerait ses excursions en séjour ; un tiers pourrait se reporter vers d'autres destinations touristiques.

Les contreparties les plus attendues concernent : la préservation de l'environnement; l'aménagement et l'entretien des pistes cyclables et la régulation du trafic sur le pont.

Certains excursionnistes interrogés ont envisagé également de privilégier des solutions alternatives à la voiture (vélo, transports collectifs, stationnement en entrée d'île) pour limiter l'impact du droit de péage.

Les principales inquiétudes exprimées portent sur la congestion aux abords du pont, une baisse de l'activité économique et commerciale et une mauvaise utilisation des recettes générées.

Enfin, les excursionnistes hébergés sur le territoire de Marennes bénéficient d'une situation particulière. L'attractivité d'Oléron contribue à l'activité touristique de ce secteur voisin et l'impact d'un droit de péage pourrait être atténué par le développement de solutions de mobilité alternatives (navettes, piste cyclable sur le pont) ou par la complémentarité touristique entre Oléron, Rochefort et le Pays Royannais.

C/ Les résidents secondaires

Les résidents secondaires occupent une place majeure sur l'île d'Oléron, représentant plus de 60 % du parc de logements. Ils séjournent en moyenne 85 jours par an sur l'île et prêtent leur logement 26 jours par an à leurs proches.

Trois profils principaux se distinguent : des visiteurs réguliers effectuant des courts séjours, des propriétaires présents principalement durant l'été, des résidents secondaires séjournant plusieurs mois consécutifs sur l'île.

Ils représentent entre 5 et 10 % du trafic du pont d'Oléron. Parmi eux, 35 % viennent une à plusieurs fois par mois et 50 % plusieurs fois par an, avec une fréquentation très variable selon les saisons. Leur comportement se caractérise par un fort ancrage local : la moitié ne quitte pas l'île pendant leur séjour, tandis que ceux qui se rendent sur le continent ne le font que très ponctuellement.

Les résidents secondaires interrogés en 2017 ont affirmé leur fort attachement au territoire et qu'un Droit Départemental de Passage (DDP) aurait peu d'impact sur leur fréquentation de l'île (à condition d'une tarification spécifique et adaptée).

Ils pourraient toutefois réduire davantage leurs déplacements hors de l'île. Les résidents secondaires interrogés se sont montrés globalement favorables à une tarification reposant sur des abonnements, qui serait peu dissuasive. Ils accepteraient plus facilement un droit de péage si les recettes étaient affectées à l'entretien des infrastructures, l'amélioration des conditions de circulation, la préservation de l'environnement et le développement des mobilités douces et des transports collectifs. En revanche, plusieurs préoccupations et points de vigilance ont été soulignés : les conditions de circulation et de franchissement du pont, un affaiblissement du tissu commercial local, une évolution du profil des visiteurs de l'île. Enfin, au-delà de leur situation personnelle, certains résidents secondaires se sont interrogés sur l'impact d'un droit de péage qui pourrait réduire l'attractivité de l'île et freiner à terme le marché des résidences secondaires.



5 LA CONCERTATION PRÉALABLE

Cette étape de concertation préalable est ouverte à tous, chacun peut y participer et s'exprimer en s'appuyant sur le dispositif de son choix. Ainsi, cette démarche s'adresse aux habitants de l'île d'Oléron, résidents permanents et résidents secondaires, comme aux charentais-maritimes, proches ou plus éloignés de l'île et d'une manière général à tous ceux qui se sentent concernés par l'avenir de ce territoire singulier.

La concertation est une phase de dialogue au travers de laquelle tous les publics concernés pourront :

- accéder à une information pertinente, complète et fiable,
- d'exprimer un avis, des préoccupations et des suggestions sur l'ensemble des sujets abordés.

Pour ce faire, un ensemble de supports est mis à disposition grâce auquel chacun pourra, y compris à distance, s'informer et s'exprimer.





©Sébastien Laval

LA CONCERTATION

DU 9 OCTOBRE AU 9 NOVEMBRE 2026



INFORMEZ VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS

Du 9 octobre au 9 novembre 2026, le dispositif suivant est mis en place afin de permettre aux publics de s'informer et de s'exprimer sur le projet.



LE DOSSIER DE CONCERTATION

(le présent document), dans lequel figure toute l'information sur le projet.

UN DÉPLIANT D'INFORMATION

présentant de manière synthétique les caractéristiques du projet, ses objectifs, les enjeux liés à ses travaux ainsi que les modalités de participation.





DES PANNEAUX D'EXPOSITION

disposés lors des rencontres publiques.

LE SITE INTERNET

www.avenir-pont-oleron.fr centralise toute l'information actualisée sur le projet et permet aux participants de donner leur avis ou poser des questions auxquelles le Département de Charente-Maritime apportera des réponses. L'ensemble des contributions sera publié sur le site internet.



LES RENCONTRES PUBLIQUES

RÉUNIONS



Des réunions publiques, à St Pierre d'Oléron pour l'ouverture et la clôture de la concertation, et deux visioconférences permettront de présenter le projet dans son ensemble et de répondre aux remarques et contributions du public.

ATELIERS



Des ateliers, sur inscription, permettront d'approfondir des sujets ou enjeux plus spécifiques :

- des ateliers thématiques, ouverts à tous, portant sur les travaux de restauration du pont de l'Île d'Oléron, l'insertion du projet sur le territoire, les infrastructures naturelles spécifiques à l'Île d'Oléron, les enjeux de mobilité entre l'Île d'Oléron et le continent.
- des ateliers spécifiques,avec les élus charentais-maritimes et les acteurs socio-économiques du territoire.



Des registres dans les mairies du territoire et un site internet dédié pour recueillir l'ensemble des contributions.

LA CONCERTATION

DU 9 OCTOBRE AU 9 NOVEMBRE 2026



LE CALENDRIER

Vendredi

9/10

18h30 / Cinéma Eldorado à Saint-Pierre d'Oléron

RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Accès libre dans la limite des places disponibles. Retransmission en direct et disponible en replay sur charente-maritime.fr

Lundi

12/10

18h

« VISIO-TCHAT » DE LANCEMENT

En ligne sur charente-maritime.fr

Mercredi & jeudi

14 & 15/10

ATELIERS « ÉLUS 17 »

Sur invitation uniquement.

Mardi

20/10

17h et 20h / Champlain à Brouage

ATELIERS - LE PONT D'OLÉRON ET LES TRAVAUX ENVISAGÉS

Pré-inscription sur avenir-pont-oleron.fr Dans la limite des places disponibles.

Mercredi

21/10

à 17h et 20h / Salle du Sémaphore, Bourcefranc-le-Chapus

ATELIERS - LE PONT, UN LIEN ENTRE DEUX TERRITOIRES

Pré-inscription sur avenir-pont-oleron.fr Dans la limite des places disponibles

Mercredi

28/10

17h et 20h / Salle Le Chai à Saint-Georges d'Oléron

ATELIERS - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DE L'ÎLE D'OLÉRON

Pré-inscription sur avenir-pont-oleron.fr Dans la limite des places disponibles

Jeudi

29/10

ATELIERS - PARTICIPATION FINANCIÈRE À L'USAGE DU PONT

Sur invitation uniquement.

Mercredi

4/11

ATELIER « ACTEURS SOCIO-ÉCO »

Sur invitation uniquement.

Vendredi

6/11

18h

« VISIO-TCHAT » DE CLÔTURE

En ligne sur charente-maritime.fr

Lundi

9/11

18h30 / Cinéma Eldorado à Saint-Pierre d'Oléron

RÉUNION DE CLÔTURE

Accès libre dans la limite des places disponibles. Retransmission en direct et disponible en replay sur charente-maritime.fr



COMMENT DONNER SON AVIS

Plusieurs moyens de contributions sont mis à disposition du public pour déposer un avis ou poser une question au maître d'ouvrage :



Le site web avenir-pont-oleron.fr via un formulaire de dépôt de contribution



Par courrier postal :
Département de la Charente-Maritime,
85 bd de la République
CS 60003
17 076 La Rochelle - Cedex 9





Le tiers expert est disponible également tout au long de la concertation par courriel à l'adresse suivante : sdenisdintilhac@gmail.com

Le registre papier disponible à la Maison de la Charente-Maritime 85 bld de la République, 17000 La Rochelle

Communauté de communes de l'Île d'Oléron 59 Rte des Allées, 17310 Saint-Pierre-d'Oléron

Communauté de Communes du Bassin de Marennes 24 Rue Dubois Meynardie, 17320 Marennes-Hiers-Brouage

Mairies de : Dolus d'Oléron, La Brée-les-Bains, Le Château d'Oléron, Le Grand-Village-Plage, Saint-Denis d'Oléron, Saint-Georges d'Oléron, Saint-Pierre d'Oléron, Saint-Trojan-les-Bains, Marennes, Bourcefranc-le-Chapus, Nieulle-sur-Seudr, Le Gua, Saint-Just-Luzac,Saint-Sornin

CONCLUSION

Les résultats de cette concertation devront apporter un éclairage sur les lignes directrices à retenir pour « Avenir Pont d'Oléron » et notamment :

- Pour le renouvellement du dispositif de sécurité : parmi les 3 scénarios présentés, lequel doit être privilégié ?
- Pour l'aménagement des abords : comment convient-il de traiter la sécurisation du trafic routier, la création de pôles d'échanges et de cheminements doux ainsi que l'intégration paysagère des espaces ?
- Pour la protection de l'environnement et le développement des mobilités : les actions déjà engagées doivent-elles être pérennisées voire complétées par de nouvelles interventions ?
- Pour la question du financement, celui-ci doit-il être assuré par le contribuable ou plutôt par l'usager et, le cas échéant, quels ajustements d'une éventuelle future grille tarifaire répondant aux spécificités locales ?

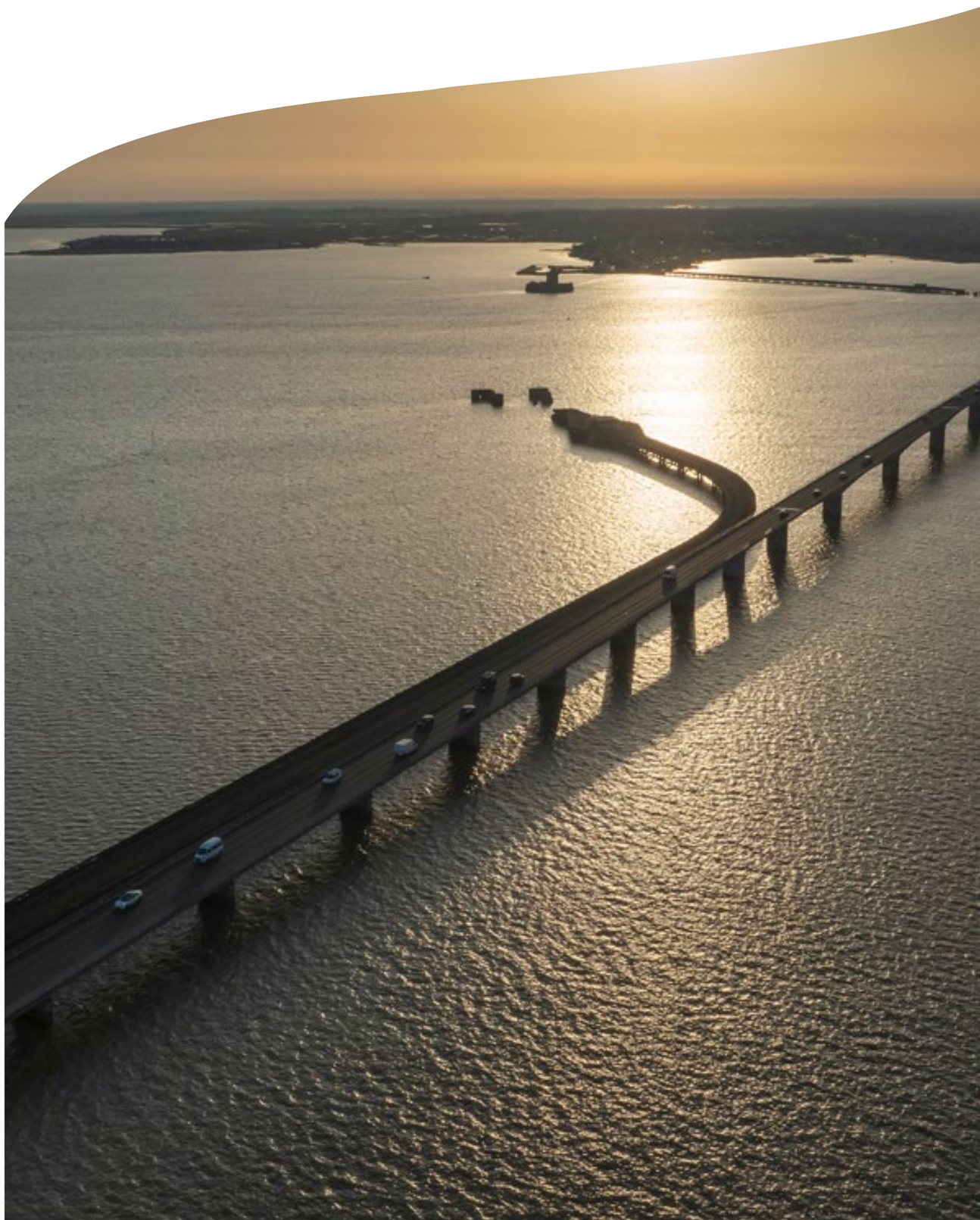
Le besoin de financement variera en fonction des orientations qui seront retenues. Les travaux d'infrastructures représenteraient entre 55 M € et 72,6 M €, soit un coût annuel compris entre 2,4 et 3,3 M €. Quant au coût annuel de la protection de l'environnement et le développement des mobilités, il pourrait s'échelonner entre 3,98 M € et 6,5 M €.

Les différentes étapes de la concertation permettront d'échanger d'une manière approfondie sur les différents projets et de compléter les réflexions. Les ateliers seront également l'occasion de recueillir les incidences identifiées par chaque participant notamment en matière socio-économique.

À l'issue de concertation, qui fera l'objet d'un rapport de la garante M^me^ DENIS-DINTILHAC, le Conseil Départemental sera amené à prendre des décisions stratégiques et déterminantes pour l'avenir de l'île et des communes proches du continent et plus largement pour celui de l'ensemble de la Charente-Maritime.

La réflexion engagée ne saurait être appréhendée sous le seul angle des besoins propres à l'île ou des attentes catégorielles exprimées. Compte tenu des enjeux financiers, territoriaux, environnementaux et de cohésion qui s'y attachent, elle appelle également une appréciation à l'échelle de l'ensemble du Département.

Elle conduit ainsi à s'interroger sur les formes d'une solidarité réciproque entre l'île et le continent, tant il apparaît que le devenir de l'une est indissociable de celui de l'autre, dans le cadre d'un projet partagé au service de toute la Charente-Maritime.



ANNEXES

ANNEXE 1

Carte des dynamiques sédimentaires du littoral oléronais



ANNEXE 2

Code de la voirie routière

Extraits

- **Partie législative (Articles L111-1 à L173-3)**
  - TITRE V : Voies à statuts particuliers. (Articles L151-1 à L154-1)
    - **Chapitre III : Ouvrages d'art. (Articles L153-1 à L153-9)**
      - **Section 1 : Dispositions générales. (Articles L153-1 à L153-5)**

Article L153-1

Modifié par LOI n°2022-217 du 21 février 2022 - art. 39

L'usage des ouvrages d'art est en principe gratuit.

Toutefois, il peut être institué lorsque l'utilité, les dimensions, le coût d'un ouvrage d'art appartenant à la voirie nationale, départementale ou communale ainsi que le service rendu aux usagers le justifient, un péage pour son usage en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation de l'ouvrage d'art et de ses voies d'accès ou de dégagement.

En cas de délégation de ces missions de service public, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire.

Le produit du péage couvre ses frais de perception.

Article L153-2

Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 20 () JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

L'institution d'un péage pour l'usage d'un ouvrage d'art est décidée, après avis du conseil régional, des communes traversées et, le cas échéant, des organismes visés à l'article L. 153-5 :

-par décret en Conseil d'Etat si la route appartient au domaine public de l'Etat ;

-par délibération de l'organe délibérant de la collectivité intéressée si la route appartient au domaine public d'un département ou d'une commune.

Article L153-4

Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 20 () JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

L'acte administratif instituant un péage sur un ouvrage d'art reliant des routes départementales peut prévoir des tarifs différents ou la gratuité selon les diverses catégories d'usagers pour tenir compte, soit d'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation de l'ouvrage d'art, soit de la situation particulière de certains usagers, et, notamment, de ceux qui ont leur domicile ou leur lieu de travail dans le ou les départements concernés.

ANNEXE 3

Code de l'environnement

- **Partie législative (Articles L110-1 à L713-9)**
    - Livre III : Espaces naturels (Articles L300-1 à L372-1)
        - **Titre II : Littoral (Articles L321-1 à L322-15)**
            - **Chapitre Ier : Protection et aménagement du littoral (Articles L321-1 à L321-33)**
                - **Section 5 : Ouvrages d'art reliant les îles au continent (Article L321-11)**

Article L321-11

Modifié par LOI n°2023-1322 du 29 décembre 2023 - art. 37

A la demande de la majorité des communes ou des groupements de communes compétents en matière d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement d'une île maritime reliée au continent par un ouvrage d'art, le conseil départemental peut instituer un droit départemental de passage dû par les passagers de chaque véhicule terrestre à moteur empruntant cet ouvrage entre le continent et l'île.

Le droit mentionné au premier alinéa est établi et recouvré au profit du département. Il peut être perçu par l'exploitant de l'ouvrage en vue du reversement au département.

Le montant de ce droit est fixé par le conseil départemental après accord avec la majorité des communes et groupements de communes mentionnés au premier alinéa.

Le montant du droit de passage est au plus égal au produit d'un montant forfaitaire de 20 € par un coefficient, compris entre 0,2 et 3, en fonction de la classe du véhicule déterminée d'après sa silhouette, appréciée en tenant compte, s'il y a lieu, de la présence d'une remorque tractée et de ses caractéristiques techniques.

Lorsqu'est perçu le droit départemental mentionné au premier alinéa, l'usage de l'ouvrage d'art entre le continent et l'île peut en outre donner lieu à la perception d'une redevance pour services rendus par le maître de l'ouvrage en vue d'assurer le coût de son entretien et de son exploitation. Ces dispositions sont exclusives de l'application de l'article 56 de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Lorsqu'il y a versement d'une redevance pour services rendus, le montant du droit départemental de passage mentionné au premier alinéa du présent article est calculé de telle sorte que le montant total perçu, lors du passage d'un véhicule, ne puisse excéder trois fois le montant forfaitaire mentionné au quatrième alinéa.

Le cas échéant, les frais de perception du droit départemental de passage et de la redevance pour services rendus s'imputent à due concurrence sur les produits de ceux-ci.

La délibération du conseil départemental sur le droit de passage peut prévoir des tarifs différents ou la gratuité, sans préjudice de la modulation éventuelle de la redevance d'usage, selon les diverses catégories d'usagers pour tenir compte soit d'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les espaces naturels protégés, soit de la situation particulière de certains usagers et, notamment, de ceux qui ont leur domicile ou leur lieu de travail dans l'île concernée, ou leur domicile dans le département concerné, soit de l'accomplissement d'une mission de service public.

Le produit du droit départemental de passage est inscrit au budget du département après déduction des coûts liés à sa perception ainsi que des coûts liés aux opérations de gestion et de protection des espaces naturels insulaires dont le département est le maître d'ouvrage ; les sommes correspondantes sont destinées au financement de mesures de protection et de gestion des espaces naturels insulaires ainsi que du développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres et à l'aménagement et à l'entretien de pistes cyclables en site propre en revêtement ni cimenté, ni bitumé, permettant le développement de la pratique du vélo du quotidien, dans le cadre d'une convention conclue entre le préfet, le conseil départemental et les communes et les groupements de communes. La fraction du produit revenant aux communes et groupements concernés en application de cette convention leur est reversée par le département. Les collectivités peuvent rétrocéder tout ou partie de ces sommes aux gestionnaires des espaces naturels protégés mentionnés au huitième alinéa, dans le cadre d'une convention conclue à cet effet.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

ANNEXE 4

Réception au contrôle de légalité le 23 juin 2026
Référence technique : 017-221700016-20260619-D1763438-DE-1-1

ORGANISATION D'UNE CONCERTATION DU PUBLIC "AVENIR PONT D'OLÉRON"

Quatrième commission :
Infrastructures, Numérique, Mobilité et Bâtiments

COMMISSION PERMANENTE
du 19 juin 2026

DELIBERATION
N° 2026-06-19-51

La Commission Permanente du Département réunie à la Maison de La Charente-Maritime, le 19 juin 2026 à 11h30, sous la présidence de Mme Sylvie MARCILLY, Présidente du Département,

Agissant par délégation de l'Assemblée Départementale (délibération du 1er juillet 2021),

Considérant les résultats de l'inspection détaillée du pont d'Oléron ayant conclu à la nécessité de procéder à d'importants travaux de rénovation en raison de la dégradation avancée des piles et des culées de l'ouvrage et de procéder au remplacement de tous ses appareils d'appui,

Considérant que cette phase de rénovation répond à un vieillissement normal des structures d'un ouvrage mis en service il y a 60 ans et exposé à un environnement marin agressif,

Considérant le montant de ces travaux de rénovation estimés à 58 M€ Toutes Taxes Comprises,

Considérant la nécessité d'engager ces travaux à court terme pour éviter tout risque de limitation de trafic sur l'ouvrage,

Considérant la question de la soutenabilité financière de tels investissements et la nécessité d'explorer différentes pistes, dont l'instauration d'une Redevance pour Services Rendus,

Considérant par ailleurs la délibération de la Communauté de Communes de l'Île d'Oléron du 4 juin 2026 demandant au Département l'instauration d'un Droit Départemental de Passage pour le franchissement du pont d'Oléron,

Considérant que l'instauration d'un Droit Départemental de Passage permettrait de pérenniser les actions initiées dans le cadre du contrat de proximité avec la Communauté de Communes et les Communes de l'île,

Considérant que ces actions « environnement et mobilité » visent à prévenir la vulnérabilité spécifique de l'île,

Considérant la nécessité d'engager une concertation associant le public le plus large possible avant de statuer d'une manière définitive sur ces questions,

Considérant l'avis méthodologique de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et l'intérêt d'organiser une concertation du public du 9 octobre au 9 novembre 2026,

Considérant qu'afin d'en garantir l'impartialité, l'animation et la synthèse, cette concertation seraient confiées à une experte inscrite sur la liste nationale des garants et des garantes de la CNDP,

Considérant l'avis favorable de la 4ème Commission du 1er juin 2026,

DÉCIDE de confier à une experte inscrite à la liste nationale des garants de la CNDP l'organisation, du 9 octobre au 9 novembre 2026, d'une concertation du public portant sur les travaux du Pont d'Oléron, leurs modalités de financement et l'institution d'un Droit Départemental de Passage.

Adopté à l'unanimité, le quorum étant atteint.
avec 41 voix pour et 12 abstentions.
Avant l'examen de ce rapport, M. PACAUD s'est retiré de la salle et n'a donc pas pris part au vote

Pour extrait conforme,
Pour la Présidente du Département,
La Première Vice-Présidente,

Catherine DESPREZ

ANNEXE 5

AR Prefecture
017-241700624-20260604-DCC040626_28_1-DE
Reçu le 30/07/2026
Publié le 30/07/2026

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 4 JUIN 2026

Date de convocation : 29 mai 2026
Conseillers en exercice : 30
Conseillers présents : 27
Nombre de votants : 29

A la communauté de communes de l'île d'Oléron, le quatre juin deux-mille-vingt-six, à quatorze heures trente minutes, sous la présidence de Monsieur Michel Parent, président, s'est réuni le conseil communautaire en session ordinaire. **Secrétaire de séance : Thibault Brechkoff**

Présents : Marion BLEMON, Thibault BRECHKOFF, Patrice BRIDIER, Robert CHARTIER, Chantal CHARTIER, Sylvie CHASTANET, Philippe CHEVRIER, Fabienne DELHUMEAU-JAUD, Jean-Marie DHENNE, Fabienne FORD, Sylvie FROUGIER, Patrick GAZEU Anne-Marie LE DOEUFF, Adrien MAZERAT, Vincent MICHENEAU, Patrick MONNEREAU, Jean-Luc NADEAU, Evelyne NERON-MORGAT, Julien PAPINEAU, Michel PARENT, Vanessa PARENT, Dominique RABELLE, Philippe RAYNAL, Jim ROUMEGOUS, Philippe SIMONAUD, Nicolas SINODINOS, Christophe SUEUR.

Excusés : Valérie BERARD **pouvoir** à Vincent MICHENEAU, Philippe KRONERT, Bernard NICLOT **pouvoir** à Patrick MONNEREAU.

28. CDC – DEMANDE D'INSTAURATION D'UN DROIT DEPARTEMENTAL DE PASSAGE POUR LE PONT DE L'ILE D'OLERON

Le Président expose à l'assemblée que l'île d'Oléron, site classé depuis avril 2011, disposant de grands sites Natura 2000 est au cœur du Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, puise son identité dans la grande variété de ses espaces naturels uniques. Au-delà de cette reconnaissance nationale et européenne, ces milieux naturels fragiles sont les moteurs de l'économie locale et il revient aux Oléronais de les mettre en valeur et de les protéger.
L'économie insulaire repose depuis toujours sur ses ressources et milieux naturels. Les activités primaires (pêche, ostréiculture, agriculture), l'artisanat, le tourisme et tous les secteurs d'activités qui en dépendent, s'appuient sur l'extraordinaire qualité et variété des milieux, des espèces et des paysages.
Il affirme qu'il est de la responsabilité et du devoir de la communauté oléronaise de répondre à ces défis. De son devoir de se doter des moyens permettant de répondre à cette ardente obligation et à cette belle ambition.

La Communauté de Communes s'est vue transférer au fil des ans de nombreuses responsabilités dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la lutte locale et de l'adaptation contre les effets du changement climatique, de la gestion des transports et des mobilités douces, de la gestion des espaces naturels et des marais, de la prévention contre les submersions marines et inondations, de l'accueil des populations touristiques et plus récemment de la lutte contre l'érosion marine.

L'île d'Oléron, petit territoire de 175 km² et d'à peine 23 000 habitants, doit relever seule les immenses défis liés à la fréquentation de plusieurs centaines de milliers de visiteurs sur son littoral et ses espaces naturels fragiles. Elle doit relever seule le défi de lutter et d'accompagner le recul inéluctable de la côte sous l'effet de la mer dont le niveau s'élève et les tempêtes s'amplifient. Elle doit seule aménager et construire des infrastructures d'accueil des visiteurs sur le littoral, les canaliser dans les dunes ou leur réaliser des aménagements cyclables. Elle doit encore seule mettre en place des modes de déplacement alternatifs à la voiture, par des navettes routières ou maritimes, du transport à la demande ou des réseaux cyclables du quotidien.

Pour faire face à ses responsabilités et à ses charges hors de portée de ses seuls contribuables locaux, la Communauté de Communes avait adopté en décembre 2014 une délibération demandant au Département propriétaire du Pont d'Oléron, d'instaurer un droit départemental de passage affecté à la gestion des espaces naturels, marais, dunes et zones agricoles ainsi qu'au financement des transports propres et mobilités douces. Comme le prévoit l'article L321-11 du Code de l'Environnement, ce droit départemental est susceptible d'être complété par une Redevance pour Services Rendus dédiée à l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage.

AR Prefecture
017-241700624-20260604-DCC040626_28_1-DE
Reçu le 30/07/2026
Publié le 30/07/2026

L'assemblée départementale n'avait, à cette époque, pas été en mesure de mettre en place ce Droit départemental de passage. Conscient de la nécessité de trouver de nouvelles ressources pour permettre à l'île d'Oléron de faire face à ses défis, le Département avait mis en place une convention de financement intitulée *Oléron 21* dotée d'une somme sensiblement équivalente au produit attendu du Droit départemental de passage pour la Communauté de Communes, soit environ 7,7 millions d'€ sur 3 ans. Lors du renouvellement de l'assemblée départementale en 2021, le Conseil départemental a décidé de prolonger l'aide apportée à la Communauté de Communes à travers une nouvelle convention de financement pour 5 ans (2022-2026) intitulée *Contrat de proximité*. Ce nouveau contrat a repris les mêmes domaines financés par *Oléron 21* avec une enveloppe affectée de 10 millions d'€ (soit 2.04 M€/an) sur fonds propres du Département.

Depuis, le Département de la Charente-Maritime se trouve, comme l'ensemble des départements de France, confronté à de fortes contraintes financières consécutives à un effet ciseau budgétaire : suppression par le gouvernement de la taxe foncière, seul impôt direct encore prélevé par les départements, conjuguée à une augmentation structurelle des dépenses sociales.
La Présidente du Conseil départemental a ainsi informé la Communauté de Communes que le Département ne serait plus en mesure de maintenir ces aides spécifiques au bénéfice de la protection de l'île d'Oléron au-delà de 2026.
Lors de la première conférence des maires du 5 mai dernier, Mme Marcilly est venue présenter, outre la problématique liée à la fin du *Contrat de proximité*, le diagnostic technique structurel du Pont d'Oléron. Il ressort de ces études que l'ouvrage, âgé de 60 ans, bien qu'ayant fait l'objet d'un entretien régulier, devra subir de lourds travaux à court terme pour lui permettre de continuer d'assurer sa fonction de lien unique avec le continent. Sans ces travaux, une réduction de la circulation des poids lourds devrait être mise en place à court terme et la poursuite de la dégradation de l'ouvrage pourrait en condamner sa réparation à plus long terme.

Ces travaux indispensables de rénovation sont évalués à ce stade à environ 58 millions d'euros. Ce coût particulièrement élevé amène naturellement le Département à s'interroger sur les modalités de leurs financements.

Il y a ainsi, en matière de financement, un double défi d'assurer la rénovation de l'ouvrage et de pérenniser les actions indispensables à la protection de nos marais, nos dunes et le développement de la mobilité.

C'est pourquoi, le Président propose de demander au Conseil départemental d'instaurer le Droit départemental de passage sur le pont d'Oléron, comme cela est déjà en place pour l'île de Ré et l'île d'Aix (au titre de la liaison maritime). Conformément aux dispositions légales, le Département pourra associer à ce Droit départemental une Redevance pour Services Rendus dédiées à l'entretien et à l'exploitation de l'ouvrage.

Le Droit départemental associé à la redevance constitueront une véritable contribution de solidarité demandée aux véhicules (et non aux personnes) des visiteurs pour aider le territoire à protéger et mettre en valeur son environnement et permettre la pérennité du pont d'Oléron.

Considérant en premier lieu que le pont d'Oléron constitue un ouvrage vital pour le territoire et qu'il est impératif d'engager rapidement des travaux structurels lourds qui pourraient être financés par l'institution d'une redevance pour services rendus dédiée au financement de ces travaux,

Considérant en second lieu que la gestion des espaces naturels insulaires (littoral, marais, forêts, zones agricoles) nécessite des ressources financières significatives qui ne peuvent être collectées seulement sur la fiscalité locale sans faire supporter aux contribuables une charge excessive,

Considérant en troisième lieu que la Communauté de Communes doit poursuivre sa politique volontariste de déplacements propres, alternatifs à la voiture individuelle et que le droit départemental le permettra,

AR Prefecture
017-241700624-20260604-DCC040626_28_1-DE
Reçu le 30/07/2026
Publié le 30/07/2026

Considérant en quatrième lieu que 100% des sommes collectées (après déduction des charges de perception) seront réinvesties au bénéfice de l'île d'Oléron ; par le Département pour les travaux de rénovation du pont et pour sa politique des espaces naturels sensibles, et par la Communauté de Communes qui investira massivement pour entretenir ses espaces naturels, ses marais et son littoral et le développement de modes de déplacements doux et transports en commun propres,

Considérant enfin qu'il apparaît juste de demander aux visiteurs de l'Ile d'Oléron une contribution de solidarité envers les populations insulaires, qui ne peuvent, seules, financer l'ensemble de ces actions de développement durable,

Vu l'article 49 de la loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, ayant instauré un droit départemental de passage dû par les usagers de véhicules motorisés empruntant un ouvrage d'art reliant une île au continent au bénéfice de mesures de protection et de gestion des espaces naturels insulaires,
Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 qui a modifié le cadre juridique du droit départemental de péage (article L. 321-11 du Code de l'Environnement) en prévoyant que son produit serait non seulement destiné aux mesures de protection et de gestion d'espaces naturels mais aussi au développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres,
Vu l'article 37 de la loi n° *2023-1322 du 29 déc. 2023 portant loi de finance pour 2024 et modifiant l'article L.321-11 du Code de l'environnement pour permettre l'affectation du droit départemental de passage à "l'aménagement et à l'entretien de pistes cyclables en site propre" (...), "*
Vu l'exposé du Président et les débats des bureaux communautaires des 27 août, 22 octobre et 19 novembre ainsi que la réunion des élus communautaires du 2 décembre 2014,
Vu les articles R321-5 à 10 du Code de l'environnement,
Vu l'avis méthodologique de la Commission Nationale du Débat Public remis en juillet 2025 à la Présidente du Département relatif à l'organisation d'une concertation préalable
Vu le Bureau communautaire du 28 mai 2026

Sur demande de plusieurs conseillers communautaires, le conseil communautaire :

- A l'unanimité des membres présents et représentés, décide de recourir au vote à bulletin secret pour le vote de la délibération n°28 concernant la demande d'instauration d'un droit départemental de passage pour le pont de l'île d'Oléron.

Patrick Monnereau souhaite que soit également mis en place un isoloir pour la sérénité du vote compte tenu de la proximité des élus les uns des autres autour de la table. Michel Parent indique qu'un espace est en cours d'installation pour permettre aux conseillers communautaires qui le souhaitent de s'isoler.

2 assesseurs sont désignés pour le dépouillement du vote : Patrick Gazeu et Nicolas Sinodinos

Nombre de votants (bulletins déposés) : 29
Résultats du vote :

POUR	23
CONTRE	1
ABSTENTION	4
BLANC	1

Sur proposition du Président et du Bureau de la Communauté de Communes, le conseil communautaire, par vote à bulletin secret, à la majorité des bulletins exprimés :

- Demande au Conseil départemental de délibérer en vue d'instituer un droit départemental de passage dont le montant permettra de développer un programme d'actions ambitieux en faveur des espaces naturels, marais, dunes et des transports propres et mobilités douces,
- Demande au Conseil départemental d'organiser une large concertation du public insulaire et de toute personne intéressée, en s'appuyant sur des experts inscrits sur la liste nationale des garants de la Commission nationale du débat public,

AR Prefecture
017-241700624-20260604-DCC040626_28_1-DE
Reçu le 30/07/2026
Publié le 30/07/2026

- Rappelle que la délibération fixant les modalités pratiques et financières du droit départemental sera présentée pour approbation au conseil de la Communauté de Communes avant une éventuelle instauration,
- Demande que la préparation de la délibération du Conseil départemental instaurant le droit départemental se fasse avec une participation active de la conférence des 8 maires de l'Ile d'Oléron.

Fait à Saint-Pierre d'Oléron, le 4 juin 2026
Pour copie conforme

Le secrétaire de séance,
Thibault BRECHKOFF

Le Président
Michel PARENT

ANNEXE 6

Il convient de rappeler que, à l'instar des autres Départements, la trajectoire financière du Département de la Charente-Maritime s'inscrit dans un contexte de fortes incertitudes :

✓ Incertitudes sur l'environnement macroéconomique : quels impacts sur les prix des carburants, sur la croissance économique, sur l'inflation, sur les taux d'intérêt … ?

✓ Incertitudes sur l'évolution future du produit des Droits de Mutation à Titre Onéreux (principale recette du Département avec la TVA) dans un contexte de reprise de l'inflation et de hausse des taux d'intérêt ?

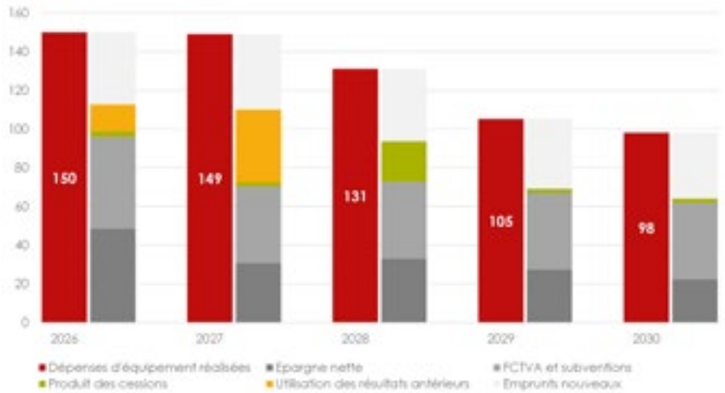
- Les Obligations Assimilables du Trésor (OAT) à 10 ans a franchi le seuil de 4,10% le 20 août 2026, soit le niveau le plus élevé depuis la crise financière de 2008.
- Le taux de l'OAT 10 ans sert de référence pour fixer les taux de crédits immobiliers.
- Lorsque les taux des crédits immobiliers augmentent, le nombre de transactions immobilières diminue.
- Mécaniquement, les Droits de Mutation à Titre Onéreux baissent.

✓ Incertitudes sur l'évolution des dépenses sociales dans un contexte de détérioration des indicateurs macro-économiques :

- Le vieillissement de la population alourdit le financement de la dépendance des personnes âgées et en situation de handicap (226,7 M€ en 2026 pour le Département de la Charente-Maritime)
- Les besoins en matière d'aide sociale à l'enfance augmentent de manière continue (118,7 M€ pour l'enfance et la famille en 2026 pour le Département de la Charente-Maritime)
- Les allocations de Revenu de Solidarité Sociale (rSa) versées par le Département augmentent, dans un contexte de hausse du chômage (108,5 M€ pour le rSA et l'insertion en 2026 pour le Département de la Charente-Maritime)

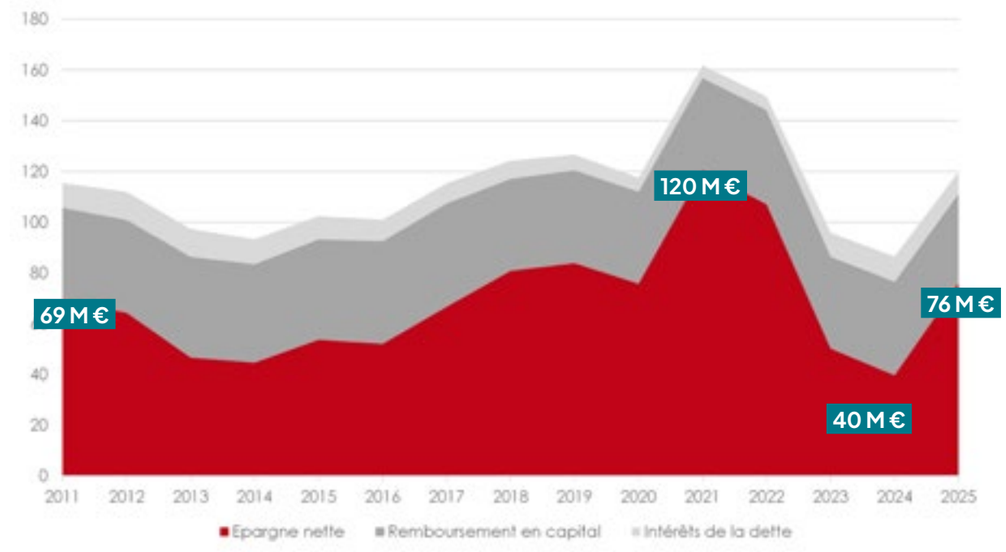
✓ Incertitudes sur comment et à quelle hauteur les collectivités territoriales vont continuer d'être appelées à contribuer à l'effort national de réduction du déficit public et comment la situation financière particulièrement fragile de l'échelon départemental sera prise en compte.

La prospective financière établie jusqu'en 2030 montre que les capacités d'investissement du Département vont fortement se dégrader, et ce même en conservant l'encours de dette actuel (donc sans se réendetter).



La chaîne de l'épargne du Département de la Charente Maritime traduit la dégradation de sa situation financière

La chaîne de l'épargne du Département de la Charente Maritime



Comme les autres Départements, le Département de la Charente-Maritime a vu sa situation financière fortement se dégrader ces dernières années. L'épargne nette qu'elle dégage ne suffit pas à financer ses besoins de renouvellement de son patrimoine : 51 collèges publics, foyers de l'enfance, 6 080 km de routes, 1430 ouvrages d'art, 36 ports, barrage de Saint-Savinien, réserve d'eau de Breuil-Magné, etc.

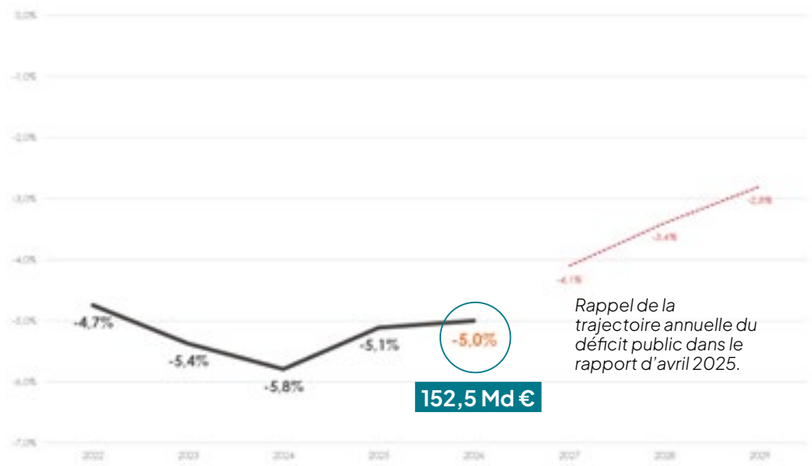
Les finances du Département de la Charente-Maritime s'inscrivent dans un objectif national de réduction du déficit public de la France

Il est probable que les collectivités locales soient à nouveau mises à contribution pour réduire le déficit public de la France.

2025 : le déficit public a été légèrement plus faible que celui prévu dans la loi de finances : 5,1 % du PIB (LF 2025 : 5,4 %).

2026 : le Gouvernement maintient sa prévision d'un déficit public à 5 % du PIB. Années suivantes : « Le Gouvernement reste engagé à un retour du déficit sous 3 % du PIB à horizon 2029, conformément à l'objectif fixé par la recommandation du Conseil ».

Le rapport d'avancement annuel transmis à la Commission européenne en avril 2026 ne donne plus la trajectoire annuelle du déficit public (contrairement à celui de 2025).

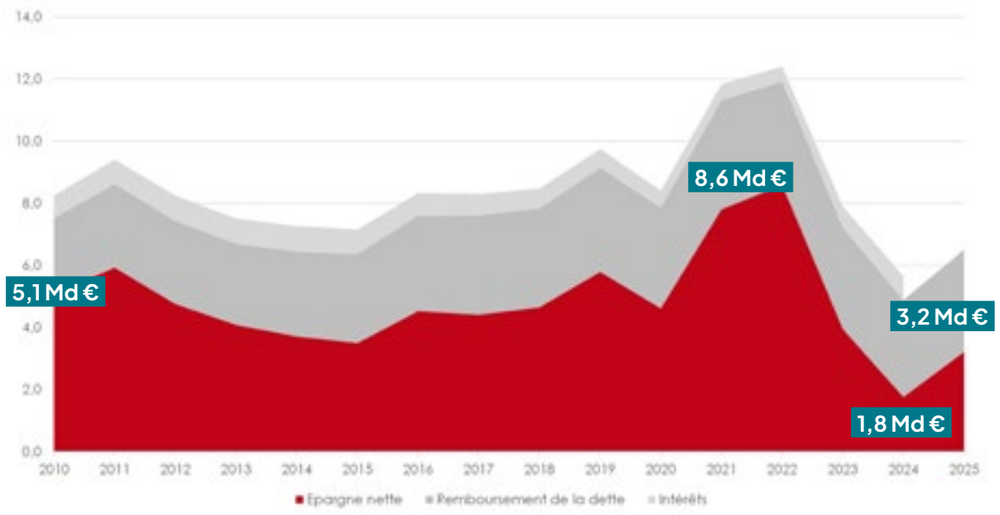


Rappel de la trajectoire annuelle du déficit public dans le rapport d'avril 2025.

Ordre de grandeur : pour atteindre un déficit public à 3 % du PIB, 60 Md € d'efforts supplémentaires seraient nécessaires en valeur 2026.

La strate départementale est celle parmi les collectivités (régions, bloc communal) la plus en difficulté ces dernières années

La chaîne de l'épargne des départements en Md€



Une situation financière des Départements qui s'est dégradée fortement en 2023-2024

- Le plus faible niveau d'épargne nette en 2024 constaté depuis au moins 15 ans ;
- Une épargne nette qui est passée de 8,6 Md€ en 2022 à 1,8 Md€ en 2024 soit une baisse de près de -80 % en 2 ans.

La forte dégradation de l'épargne nette des Départements depuis 2022 (-7 Md€) trouve son origine dans le décrochage (massif) entre :

- L'évolution des recettes réelles de fonctionnement en baisse depuis 2022 :

-1 Md€, sous l'effet de la forte diminution des DMTO et de la stagnation des autres recettes.

- La croissance des dépenses réelles de fonctionnement de +6 Md€ au cours de cette même période, notamment en matière de solidarité sociale.

D'après les données provisoires 2025, la situation financière des Départements s'améliore (un peu) principalement grâce à la reprise du marché de l'immobilier conjugué à la hausse du taux d'imposition DMTO appliquée dans la grande majorité des départements (passage au taux de 5 % sauf pour les primo-accédants).

Cette situation financière reste toutefois fragile au regard du niveau d'épargne nette dégagé notamment.

ANNEXE 7

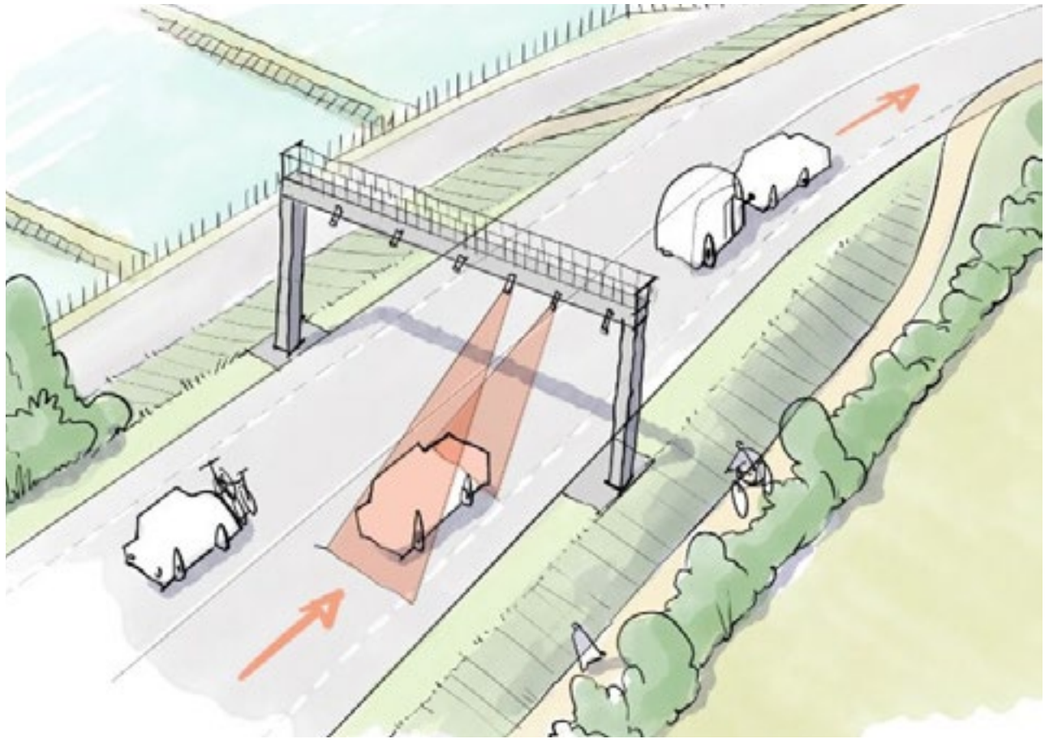
Mode de perception d'un éventuel droit de péage : un péage « sans barrière » pourrait être étudié

✓ Caractéristiques : portique équipé de capteurs (caméras et lecteurs de plaques d'immatriculation)

✓ Répandu dans plusieurs pays d'Europe (Suisse, Autriche...) et en France (notamment A13 / A14 Paris-Normandie, A79)

✓ Présente plusieurs avantages :

- aucun impact sur le trafic,
- pas de travaux lourds pour la création d'une gare de péage
- des coûts d'installation et de mise en service plus limités que ceux liés à la création d'une gare de péage



Différentes modalités de paiement seraient possibles notamment :

- par internet via un site dédié sécurisé
- Dans des commerces et points de ventes locaux associés
- Via un badge télépéage

GLOSSAIRE

Tablier : Structure porteuse qui supporte les charges de circulation et les transmet aux appuis, aux suspentes ou aux arcs.

Appui : Partie d'ouvrage qui transmet les charges du tablier de pont aux fondations.

Culée : Appui d'extrémité d'un tablier retenant ou non les terres. (Piédroits , nom aussi employé pour les cadres et portiques)

Pile : Appui intermédiaire

Cantilever : désigne une structure en porte-à-faux, c'est-à-dire un élément de construction encastré à une extrémité et libre à l'autre. Dans les ouvrages d'art, un cantilever est une partie de tablier, de poutre ou de dalle qui s'avance dans le vide sans appui direct à son extrémité.

Voussoirs (ou caissons) : éléments constituant le tablier d'un pont, assemblés entre eux grâce à des câbles de précontrainte qui assurent la continuité et la résistance de la structure

Appareil d'appui : dispositif (sorte d'amortisseur) transmettant à un appui les efforts provenant du tablier. Il peut être constitué différemment : en élastomère fretté (caoutchouc renforcé), à pot (métal)

Bossage en béton : dé en béton armé support des appareils d'appuis , placé en tête des piles et culées

Joints de chaussée : dispositif mis en place entre le tablier d'un pont et la chaussée routière adjacente ou entre deux tabliers pour permettre la continuité de la surface de roulement et la liberté de mouvement (dilatation/ retrait) du ou des tabliers

Précontrainte : la précontrainte est une technique utilisée principalement dans le domaine du béton armé pour améliorer les performances mécaniques d'un ouvrage. La précontrainte consiste à mettre en compression le béton avant qu'il ne soit soumis aux charges d'exploitation (trafic routier notamment). Cette compression est obtenue grâce à des câbles ou des torons en acier à haute résistance, appelés armatures de précontrainte.

Torons : un toron est un assemblage de plusieurs fils d'acier tréfilés, enroulés hélicoïdalement autour d'un fil central afin de former un élément résistant à la traction. Dans les ouvrages en béton précontraint, le toron le plus courant est constitué de 7 fils :1 fil central et 6 fils enroulés autour du fil central.

Fluage : le fluage est le phénomène de déformation lente et progressive du béton soumis à une contrainte constante dans le temps. Autrement dit, lorsqu'une charge permanente est appliquée sur un élément en béton (poids propre, précontrainte, équipements fixes, etc.), celui-ci continue à se déformer au fil des années, même si la charge reste inchangée.

Nacelle négative / Echafaudage négatif : une nacelle négative (ou échafaudage) est un équipement d'accès permettant à des opérateurs d'intervenir sous un ouvrage, notamment sous les tabliers de ponts, afin de réaliser des inspections ou des travaux d'entretien en partie inférieure de la structure.

Ouvrages d'art non courants : ouvrage dont la longueur est supérieure à 100 mètres linéaires ou ayant une spécificité (pont mobile par exemple)

Dispositif de retenue / de sécurité : Un dispositif de retenue est un équipement de sécurité destiné à empêcher, contenir, rediriger ou ralentir un usager ou un véhicule afin de limiter les conséquences d'une sortie de voie ou d'une chute. Dans le domaine des ouvrages d'art et de la voirie, les dispositifs de retenue ont pour rôle de protéger les usagers contre les obstacles dangereux, les dénivelés, les cours d'eau, les voies ferrées ou les zones situées à proximité de la chaussée. (Par exemple: garde corps, glissières métalliques ou béton, barrières métalliques, etc…)

Passage Inférieur à Gabarit Réduit : un passage inférieur à gabarit réduit (PIGR) est un ouvrage permettant le franchissement d'une infrastructure (route, voie ferrée, canal, etc.) par une autre voie de circulation, dont la hauteur libre disponible est inférieure au gabarit réglementaire habituel. Il est le plus souvent mis en place pour sécuriser la circulation des piétons et des cycles.

Séparateur modulaire de voies (SMV) : dispositif de retenue constitué d'éléments préfabriqués assemblés entre eux, destiné à séparer physiquement des voies de circulation afin d'empêcher ou de limiter le franchissement de l'axe de séparation par les véhicules.

Epaufrement : dégradation localisée du béton, de la pierre ou d'un autre matériau, caractérisée par la perte d'un éclat ou d'un fragment sur une arête, un bord ou une surface

Vérinage : une opération consistant à soulever, déplacer, remettre en position ou mettre sous charge une structure à l'aide de vérins, généralement hydrauliques. Dans le domaine des ouvrages d'art, le vérinage est utilisé pour appliquer des efforts contrôlés sur un ouvrage ou sur certains de ses éléments afin de réaliser des travaux d'entretien, de réparation ou de remplacement.

Courburemétrie : méthode de mesure permettant de déterminer les déformations et la courbure d'une structure afin d'évaluer son comportement mécanique et son état de santé. Dans le domaine des ouvrages d'art, la courburemétrie est utilisée pour suivre l'évolution de la géométrie d'un ouvrage et détecter d'éventuelles anomalies telles que :des flèches excessives ;des déformations permanentes ; des mouvements structurels ;des pertes de précontrainte ;des désordres liés au vieillissement ou aux surcharges.

Essai destructif / essai non-destructif : l' essai destructif est un essai dont la réalisation altère ou détruit l'élément testé pour en mesurer les propriétés. L'essai non destructif est un contrôle permettant de caractériser un matériau ou un ouvrage sans provoquer de dégradation significative de celui-ci.

Revêtement de protection type LHM – mortier hydraulique : le LHM (Light Hydraulic Mortier) ou mortier hydraulique est un mortier à base de liant hydraulique (ciment ou chaux) formulé avec des granulats, destiné à la réparation, au reprofilage ou à la protection des ouvrages en béton

Protection cathodique : technique utilisée pour prévenir ou ralentir la corrosion des structures métalliques en les transformant en cathode d'une cellule électrochimique

Contrat Territorial des Milieux Aquatiques (CTMA) : programme pluriannuel concerté visant à préserver, restaurer et gérer durablement les cours d'eau, zones humides et écosystèmes aquatiques à l'échelle d'un territoire.

Contrat Oléron 21 : contrat signé entre le Département de la Charente-Maritime et la Communauté de Communes de l'île d'Oléron pour le financement des actions de protections des milieux naturels de l'île et le développement de la mobilité, pour la période 2019–2021.

Contrat de Proximité : contrat signé entre le Département, les 8 Communes de l'île et la Communauté de Communes qui a permis de prolonger les financements des actions de protection des milieux naturels de l'île et le développement de la mobilité pour la période 2022–2026.

Groupement d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) : organisme international de référence qui évalue l'état des connaissances scientifiques sur le changement climatique

Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique (ONERC) : organisme public français chargé d'évaluer les impacts du changement climatique et d'éclairer les politiques d'adaptation des territoires

Obligations Légales de Débroussaillement (OLD) : prévues par le code forestier et renforcées par loi du 10 juillet 2023, les OLD imposent aux propriétaires de réduire la végétation autour des constructions afin de prévenir les incendies de forêt et de limiter leur propagation.

Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) : organisme public français qui analyse et éclaire les enjeux de la transition écologique et de développement durable en France.

Baccharis (Baccaris Halmilifolia) : arbuste exotique envahissant qui colonise rapidement les milieux littoraux et humides, au détriment de la biodiversité locale. Son élimination, indispensable pour protéger les écosystèmes naturels, repose sur l'arrachage des jeunes plants, la coupe répétée des arbustes adultes et une surveillance régulière pour empêcher sa propagation.

Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER) : organisme chargé de réguler le marché foncier rural afin de préserver les terres agricoles, accompagner l'installation des agriculteurs et protéger les espaces naturels.

Droits de Mutation à Titre Onéreux : Taxes acquittées lors des transactions immobilières et constituent une ressource majeure pour les Départements

Avenir Pont d'Oléron

Dossier de concertation



la Charente Maritime avec moi.

Département de la Charente-Maritime
85 boulevard de la République - CS 60003
17076 La Rochelle cedex 9 - Tél. 05 46 31 70 00

charente-maritime.fr