

Société | Ile de Ré : 30 ans de pont et des projets d'avenir



« Les anniversaires ne valent que s'ils constituent des ponts jetés vers l'avenir ». Paraphrasant Jacques Chirac lors du 50e anniversaire des Droits de l'Homme, le député de la circonscription La Rochelle-Ré Olivier Falorni a résumé en une phrase tous les enjeux de ce trentième anniversaire du pont, lors de sa célébration ce week-end à Rivedoux-Plage. Ouvert à la circulation en mai 1988, le pont avait été inauguré en août de la même année, après plusieurs décennies de tractations (lire par ailleurs).

Un pont vers l'avenir, c'est déjà ce qu'il représentait en 1988. Avant le pont, Ré se mourrait à petit feu, se transformant doucement en île de villégiature pour résidents secondaires. « En 1851, l'île comptait 21 000 habitants permanents, plus que 13 000 avant la construction du pont », raconte le président de la communauté de communes Lionel Quillet, qui dût lui-même quitter la maison familiale vers d'autres horizons, faute d'activité sur place... Pour revenir en 1988, dès l'ouverture du pont. « Pour les Rétais, le pont était le signe d'une vie meilleure : un accès aux soins médicaux et de secours, à la vie culturelle rochelaise, au développement de l'activité économique et touristique », rappelle le maire de Rivedoux-Plage Patrice Raffarin. Aujourd'hui 18 000 personnes vivent et travaillent à l'année sur l'île. Sans compter les 3 mille véhicules qui franchissent le pont chaque jour.



Un laboratoire de circulation douce

Et les élus rétais ne comptent pas s'arrêter là. En trente ans, ils ont eu bien des défis à relever : après avoir fait revenir une vie permanente sur Ré, ils ont dû se battre pour conserver une forme d'Ecotaxe, restaurer 66 km de digues suite à Xynthia (toujours en cours), gérer la pression immobilière de plus en plus forte (80% de l'île a été classée inconstructible suite à Xynthia) et développer les transports et la circulation dans l'île. C'est sur ce dernier point que la communauté de communes entend désormais concentrer ses efforts. Elle a profité de ce 30^e anniversaire pour dévoiler [son plan de développement](#) des mobilités, dont l'achèvement est prévu à l'horizon 2024.

Objectif : « faire de Ré un laboratoire de circulation douce ». Depuis 2012, la Cdc et le Département tentent conjointement de développer les transports doux sur l'île. La navette entre les portes de La Rochelle et Ré connaît toujours plus de succès, avec 130 000 trajets annuels à son actif. Malgré tout, le trafic routier reste en constante augmentation. Les collectivités locales entendent donc inciter les usagers à emprunter davantage les transports collectifs. Un challenge qui nécessite de développer les infrastructures routières. Sept chantiers de création, d'adaptation ou d'agrandissement de sites sont prévus sur cinq ans.

Supprimer les barrières de péage

Le parking du Belvédère, côté continent, est le premier sur la liste. Il sera agrandi et totalement refondu pour accueillir 600 véhicules (contre 400 aujourd'hui). Il accueillera 6 quais dédiés aux transports en commun, un espace de covoiturage et des bornes de recharges pour les voitures électriques. Les cheminements seront revus afin de faciliter la circulation des piétons et des vélos. Un projet a plus de deux millions d'euros. Sur l'île, cinq pôles d'échanges de ce type seront réaménagés ou créés, à Sablonceaux à Rivedoux, à la Crapaudière à Sainte-Marie, à Cognacq-Jay à Saint-Martin, au niveau de l'aire du phare des Baleines à Saint-Clément et sur la route d'Ars à La Couarde.

Toujours dans l'objectif de faciliter les flux, une passerelle d'une longueur de 52 m sera créée au-dessus de la RD735 pour permettre aux navettes et aux cars d'accéder directement à la voie réservée du paiement automatique du péage, plutôt que d'avoir à s'insérer dans le trafic routier (projet à 1,5 million d'euros). Pour pousser la démarche jusqu'au bout, la Cdc et le Département envisagent également de supprimer la barrière de péage à l'entrée du pont. S'il n'est bien sûr pas question de supprimer la taxe de passage, les guichets de paiement devraient disparaître au profit de bornes automatiques dans un premier temps (2019) pour arriver à une automatisation des voies (péage par lecture des plaques d'immatriculation via des caméras infrarouge, ndlr) en 2021. Objectif : éviter les bouchons à l'entrée du pont.

Dans l'île, d'autres projets sont prévus pour fluidifier la circulation. Comme l'aménagement d'une voie partagée bus/cycles sur 2 km, entre le secteur du Dépend et le giratoire de la Redoute à Rivedoux, qui permettrait « de gagner jusqu'à une heure de trajet » durant les périodes de fort trafic. Cette route serait complétée par un itinéraire de délestage, dédié au bus, au départ de Sainte-Marie. Un itinéraire sécurisé pour les vélos verrait également le jour sur 6 km, du pont au camping de Sainte-Marie.

Une troisième voie sur le pont

Ultime et dernier projet des collectivités, qui risque de créer quelques remous : la création d'une troisième voie sur le pont, dédiée exclusivement aux transports en commun. Un projet nécessitant le réaménagement complet de la circulation sur le pont, actuellement disposé en 2x 1 voie, auxquelles sont accolées une piste cyclable/piéton de part et d'autres. Une passerelle dédiée au deux roues passant sous le pont pourrait être envisagée. Des études d'écoulement du trafic doivent être réalisées en premier lieu. Bref, « c'est du lourd et de n'est pas pour tout de suite », comme le résume Lionel Quillet.

Une exposition à voir tout l'été



A l'occasion de

cet anniversaire, une exposition itinérante, retraçant l'histoire du pont de Ré et de ses différents moyens de liaisons, est à voir jusqu'au 30 août dans les différentes communes de l'île. Les archives départementales de Charente-Maritime ont exhumé cartes postales, coupures de journaux, plans d'aménagements et cartes d'époque pour retracer l'histoire des liaisons maritimes entre Ré et le continent, ainsi que les multiples pérégrinations vécues par l'île jusqu'à l'achèvement du pont en 1988. On y apprend notamment que des échanges commerciaux se tenaient entre La Rochelle et l'île dès le XIII^e siècle, avec – déjà – une taxe de passage dont les usagers devaient s'acquitter. Un trafic qui s'est intensifié avec le temps, au point que les bacs devinrent insuffisants dès le début du XX^e siècle, et ce malgré la multiplication des embarcations et des compagnies. On découvre ainsi que la construction d'un pont était réclamée par une partie des Rétais dès 1949 ! Un désaccord sur les différents scénarii envisageables fit échouer un premier projet de construction dans les années 1960. Et ce fut la voisine d'Oléron qui finalement érigea son pont en premier, en 1966. Relancé dans les années 1970, le projet de pont pour l'île de Ré fit de nouveau couler beaucoup d'encre et anima de nombreux débats politiques. Le commandant Cousteau lui-même s'en mêla, rencontrant les élus du Département, argumentant contre la construction de l'ouvrage, étude environnementale à l'appui. Le président du Département d'alors Philippe Marchand (1939-2018) dû porter l'affaire au niveau de l'Etat pour obtenir un soutien gouvernemental. Le premier voussoir du pont fut érigé en 1987, treize ans après le vote du projet par le Conseil Général. L'ouvrage lui aura coûté 163,3 millions d'euros.

Le pont en chiffres

- 2926 m de long
- 15,5 m de large
- 30 m au-dessus de la mer
- 50 000 m³ de béton et 6100 tonnes d'acier le composent. Son architecture abrite également les réseaux en eau, en électricité et en fibre optique qui alimentent l'île.

Anne-Lise Durif

*Crédit Photo : Anne-Lise Durif
Publié sur aqui.fr le 11/06/2018*

[Url de cet article](#)

