

Sur le pont pour accueillir

DÉPLACEMENTS Les trois principaux viaducs du département vont être aménagés d'ici 10 ans pour faciliter et sécuriser le passage des cyclistes. Plus de 20 millions d'euros seront investis

Le rendez-vous du mercredi

Les quatre viaducs du département



David Briand
d.briand@sudouest.fr

Trois années qui ressemblent à une éternité. Ce court intervalle de temps entre les mises en service des ponts de l'île de Ré en 1988 et du Martrou au-dessus de la Charente en 1991 est perçu comme un gouffre temporel par les cyclistes, trois décennies plus tard.

D'un côté, les adeptes des deux-roues ont pu franchir dès l'origine le viaduc reliant l'île blanche au continent tandis qu'en cette année 2020, le passage au-dessus de la Charente ressemble toujours à une expédition risquée pour les forçats du vélo.

Une expérience qui sera bientôt résolue : le Département a mis sur la table un projet de réfection de l'ouvrage d'art pour faciliter le passage des vélos entre les deux

rives de la Charente. Autres temps, autres mœurs. La donne a changé, convient Pierre-Marie Audouin Dubreuil, directeur général adjoint des services du Conseil départemental : « Minoritaires voilà quinze ans, les déplacements à vélo au quotidien ont pris de l'importance. »

Au-delà de leur nombre croissant, les cyclotouristes ne sont plus les seuls concernés par le franchissement de la Charente : l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien est une réalité.

Ce ne sont pas les maigres aménagements opérés ces vingt dernières années sur le viaduc (délimitation d'une bande cyclable à la fin des années 90 ; réduction de la vitesse de 90 à 70 km/h), qui ont permis de sécuriser les adeptes des deux-roues.

Premier projet, la création d'une piste cyclable sur le viaduc de l'estuaire de la Charente, effective fin 2023 - début 2024

En revenant quelques décennies en arrière, la priorité donnée au franchissement de la Charente était d'en finir avec les interminables files de véhicules qui se sont succédé, tant aux abords du pont transbordeur (en service jusqu'en 1967) que de son successeur, l'éphémère pont à travée levante. Dans ses mémoires (1), l'ancien maire de Rochefort



Le viaduc de l'estuaire de la Charente, entre Rochefort et Soubise, est dangereux pour les cyclistes. PHOTO ROMULAD AUGÉ

Jean-Louis Frot raconte que dans les années 80, « des blocages complets du trafic furent constatés du Vergeroux à Saint-Agnant. Bison Futé déconseillait l'été le passage par Rochefort. Désastreux pour la ville ! »

Un premier projet abandonné
Si l'époque n'était donc pas au développement des modes de transport doux, les services du Département se sont aperçus en moins d'une décennie de cette er-

reur de conception. Au début des années 2000, une première étude pour favoriser le passage des vélos avait été imaginée.

Il s'agissait d'accrocher par encorbellement une passerelle en bois qui s'élancerait de Rochefort, côté aval, puis passerait sous le pont à mi-parcours, avant de redescendre côté amont (Échillais). Ambitieux, le projet devait aussi servir d'attraction touristique grâce à l'aménagement d'une plateforme panoramique. Un des-

sein abandonné en raison de son coût (7 millions d'euros en 2005) mais aussi parce qu'il entraînait en concurrence avec la volonté d'augmenter la fréquentation du pont transbordeur voisin en favorisant l'accès à la nacelle aux vélos.

La réalisation d'un aménagement de sécurité sur le viaduc est revenue sur la table voilà quatre à cinq ans. Avec un objectif moins onéreux et plus modeste qui n'entraînera plus un élargisse-

Oléron : la quête d'un dispositif innovant

Le tablier sera agrandi d'un côté. L'élargissement ne sera pas effectué avec du béton, trop lourd, mais avec du bois ou de la fibre de carbone

Construit entre 1964 et 1966, le plus vieux viaduc du département a débuté une cure de jouvence en 2017. Après un demi-siècle d'existence, le chantier le plus urgent a consisté à refaire l'étanchéité. Après ravalement de l'existant, une nouvelle étanchéité et une couche de roulement sur l'ensemble du tablier de l'ouvrage ont été réalisées. Trottoirs et bordures ont été aussi démolis tandis que la signalisation horizontale matérialisant les voies de circulation a été faite. Coût total : 2,4 millions d'euros pour le département.

À présent, le principe de créer une piste cyclable est acté, en élargissant le viaduc de 3 mètres du

côté du Château-d'Oléron et de Boucefranc-le-Chapus.

La création d'une piste sur le tablier existant aurait en effet contraint les convois exceptionnels et les poids lourds à entrer ou sortir de l'île à des horaires précis.

Pour 2026-2027 ?

Mais l'opération d'élargissement s'avère « complexe » selon la qualification de Pierre-Marie Audouin Dubreuil. Car contrairement au pont de Ré, ce n'est pas le tablier qu'il faudra consolider (lire par ailleurs) : ce sont les piles qui posent problème. « Elles ne peuvent supporter une masse de plus d'une tonne sur un mètre li-

néaire », précise le directeur général adjoint des services. « Il faut trouver une solution qui allège l'encorbellement. »

L'utilisation du béton sera impossible. C'est à partir de « bois ou de fibre de carbone » que l'agrandissement sera effectué. La partie nord étant dévolue aux cyclistes, le secteur sud sera réservé aux piétons.

Le coût de ce chantier est estimé à 15 millions d'euros, incluant la réfection de l'assainissement. Sa réalisation interviendra après l'aménagement du viaduc du Martrou, mais avant celle du pont de l'île de Ré. Elle est espérée pour 2026-2027.



Les piétons et les vélos disposeront chacun d'une voie dédiée. PHOTO ARCHIVES XAVIER LÉOTY

Illir les vélos



REPÈRES

1966

C'est la date d'ouverture du viaduc reliant l'île d'Oléron au continent. Il mesure 3 027 mètres pour 10,92 mètres de largeur de tablier.

1972

C'est la date d'ouverture du viaduc de la Seudre reliant la presqu'île d'Arvert et le pays de Marennes-Oléron. D'une longueur de 957 mètres, il est large de 10,92 mètres.

1988

C'est la date d'ouverture du pont de l'île de Ré reliant l'île au Nord de La Rochelle. Long de 2 900 mètres, il est plus large que ses prédécesseurs : 15,50 mètres.

1991

C'est la date d'ouverture du viaduc du Martrou (ou de l'estuaire de la Charente) entre Rochefort et Échillais. 1 132 mètres de long et un tablier de 17,60 mètres de large.



D'ici une décennie, la piste cyclable sera portée à 3 mètres de large, contre 2,40 m aujourd'hui, avec une séparation centrale

PHOTO ROMULAD AUGÉ

Le pont de l'île de Ré sera élargi des deux côtés

À l'horizon 2030, le tablier élargi à plus de 20 mètres sera plus aisé pour deux-roues et piétons

Les promoteurs de sa construction (par Bouygues comme le viaduc de Martrou) du pont de l'île de Ré avaient visé juste. De part et d'autre de la chaussée, deux espaces avaient été réservés aux piétons et vélos. D'abord d'usage mixte, les deux flux ont été séparés quelques années après la mise en service du viaduc, afin de mieux protéger les piétons. Ces derniers sont désormais cantonnés côté sud, les deux-roues étant dirigés sur la version nord.

L'avenir se prépare déjà. Les travaux en cours de changement des câbles sont mis à profit pour renforcer le tablier. Deux nouvelles pistes par encorbellement seront créées à l'horizon 2030, avec environ 3 mètres gagnés côté nord et 2 mètres sur le versant sud. Soit

plus de 20 mètres contre 15,50 mètres à la conception du pont. Pour l'heure, aucun chiffre financier n'est avancé.

Un 4^e flux créé

Les vélos profiteront d'une piste élargie à 3 mètres (au minimum), contre 2,40 mètres aujourd'hui, avec probablement une séparation. Elle est d'autant plus nécessaire que les vélos peuvent atteindre les 60 km/h dans les descentes. Le trottoir devrait également être élargi pour les partisans de la randonnée pédestre. À côté des voies réservées aux automobiles, un quatrième flux sera créé : « Il sera destiné aux véhicules de secours et à des transports propres (navettes) », précise M. Audouin Dubreuil.



Dès l'origine, une glissière en béton sépare les vélos des autos.

PHOTO R. A.

Le viaduc de la Seudre, à part

Il est quasiment contemporain de l'ouverture du viaduc d'Oléron et reprend le schéma de construction de son voisin. Il affiche aussi la même largeur de près de 11 mètres. Les similitudes s'arrêtent là car pour le moment, aucune voie dédiée aux cyclistes n'est envisagée. Ce n'est pas une piste mais une bande cyclable qui permet de franchir l'estuaire de la Seudre. Mais sa dangerosité, tout comme le trafic routier, sont sans commune mesure avec le viaduc du Martrou.



Le viaduc de la Seudre est plus court et moins fréquenté.

PHOTO ARCHIVES JEAN-CHRISTOPHE SOUNALET

ment du tablier : « Une piste cyclable bidirectionnelle large de 2,80 mètres séparés de la circulation automobile par une glissière en béton sera agencée sur la voie actuelle (plutôt côté amont vers Rochefort) », souligne Pierre-Marie Audouin Dubreuil. L'espace sera gagné en supprimant les deux trottoirs de service (interdits d'accès aux piétons) ainsi que sur la largeur de la 2x2 voies, qui sera réduite.

Estimée à 4,5 millions, l'enveloppe consacrée au projet pourrait faire partie du plan de relance. Après un an de travaux (sans coupure de la circulation), la nouvelle configuration du viaduc devrait voir le jour fin 2023 - début 2024. C'est le plus avancé des trois projets.

(1) Dans son ouvrage, « Rochefort, 30 ans de passion », éditions Rupella, 2005

SUD OUEST
HORS-SÉRIE

Charente-Maritime
avant-après
De 1900 à nos jours, l'album d'une métamorphose

1987
1980
1972
1919
1903

IDÉE
CADEAU
pour NOËL !

HORS-SÉRIE

CHARENTE-MARITIME

L'album d'une métamorphose

De 1900 à nos jours, l'évolution de la Charente-Maritime en 400 photos exceptionnelles

160 pages | 15€

Partageons plus que l'information

SUD OUEST

En vente chez votre marchand de journaux | Dans la limite des stocks disponibles