ASSEMBLÉE NATIONALE

Harfleur, le 17 octobre 2022.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Jean-Paul LECOQ
Député de Seine Maritime
55 rue de la République
76700 HARFLEUR

Monsieur Clément BEAUNE
Ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports
Hôtel Le Play
40 rue du bac
75700 PARIS

Objet : Ports du Havre- Ponts- ligne SNCF

Monsieur le Ministre,

En complément de notre échange du 18 octobre, j'ai souhaité développer par ce courrier, les trois sujets majeurs de préoccupation relatifs à des problématiques de transport sur ma circonscription, sur lesquels je vous ai sollicité.

Je souhaiterais obtenir, dans les meilleurs délais, des réponses aux questions qui se posent et connaître vos éventuelles décisions les concernant. Il s'agit du port du Havre, des ponts de Tancarville et de Normandie, ainsi que du réseau ferroviaire.

Le port du Havre

Le port du Havre bénéficie depuis plusieurs années d'investissements publics et privés majeurs qui contribuent à la consolidation de cette place portuaire nationale et européenne de première importance, et à l'accroissement de ses trafics. Nous avons, d'ailleurs, tout lieu de penser que son trafic record de l'année 2021 devrait être égalé cette année.

La création d'Haropa Port qui fédère les ports du Havre, de Rouen et de Paris constitue également un atout à souligner.

Il demeure cependant une entrave évidente à son développement, voire à son avenir : le retard pris dans le multimodal.

Dans le cadre du débat public de Port 2000, l'objectif fixé était d'arriver rapidement à 20 % de prise en charge des conteneurs par le ferroviaire et le fluvial. Port 2000 a été inauguré en 2006... Près de 20 ans plus tard, nous en sommes loin. Le ferroviaire n'assure que 5 % du trafic des conteneurs, et le fluvial 10 %, contre 35 % à Anvers ou Rotterdam.

Or je demeure convaincu, en particulier dans le secteur maritime et portuaire, que l'empreinte écologique sera après-demain, peut-être même demain, un critère sélectif pour attirer ou refouler des activités et des trafics. Un des critères majeurs, peut-être même le premier critère, d'attractivité et de développement d'un port. Sans compter l'évolution de la législation, notamment européenne, qui pourrait taxer fortement à l'avenir les transports carbonés.

Non seulement il va nous falloir très vite rattraper le retard, mais en plus répondre à un trafic global annoncé à la hausse.

Pour ne prendre que cet exemple, les investissements déjà conclus et notamment les 700 Millions de MSC sur Port 2000 annoncés cet été entrainent une prévision de fort trafic de 4 000 poids lourds jours d'ici quelques années contre 2 200 par jour aujourd'hui.

De plus, différents projets logistiques sont eux aussi en développement. Les premiers coups de pioche du site GLP sur Gonfreville l'Orcher ne devraient plus tarder et, là encore, il serait inconcevable que ces différents éléments conduisent à une progression du trafic routier.

Plus que jamais priorité doit donc être donnée au développement du fluvial et du ferroviaire dans un calendrier contraint.

Concernant le ferroviaire, le terminal multimodal qui, après avoir failli sombrer parce que mal conçu, se porte bien désormais, et les travaux sur le tronçon Serqueux-Gisors permettent d'accroitre les convois. Mais cela n'est pas suffisant.

Si le port se lance dans un gros chantier de rénovation et d'extension des infrastructures ferroviaires sur son domaine, il me parait indispensable que l'État agisse rapidement pour développer un réseau national dédié au fret. Actuellement par exemple il manque sur le réseau une plateforme combinée au nord de Paris ou à Orléans.

De plus, il semble évident que le futur maillage ferroviaire fret doit pouvoir s'éloigner du nœud constitué en Île-de-France. Raison pour laquelle, il me semble pertinent de reprendre les études sur un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine pour faciliter les trafics frets sur l'arc Manche/Atlantique.

Les ponts de Tancarville et de Normandie

Avec de nombreux élus locaux et décideurs économiques, je plaide depuis des décennies pour que le franchissement des ponts de Tancarville et de Normandie cesse d'être soumis à un péage préjudiciable. Il s'agit d'une situation unique, et inique, en France qui entrave l'activité économique et la vie quotidienne des Normands, et en particulier des habitants de l'Estuaire.

Malgré son unification, la Normandie reste coupée en deux à hauteur de l'Estuaire de la Seine, en raison de ces péages, alors que le franchissement du fleuve est gratuit depuis Quillebeuf-sur-Seine jusqu'à Paris, en passant par Rouen.

Depuis des années, j'ai multiplié les démarches et notamment auprès de vos prédécesseurs pour que cette gratuité puisse être instaurée à l'occasion de la fin de concession délivrée par l'État à la Chambre de Commerce et d'Industrie Seine Estuaire pour l'exploitation et l'entretien de ces deux ouvrages, en 2027.

Différents scénarios étaient à l'étude avant que, sous couvert des conséquences de la crise Covid qui ont entrainé une diminution du trafic et mises en péril la capacité du concessionnaire à remplir ses obligations, tant pour l'entretien des ouvrages que pour le remboursement des emprunts, l'État ne décide de prolonger la concession jusque fin 2031.

Je regrette que cette décision ait été travaillée et prise en toute discrétion, les collectivités garantes des emprunts n'ayant eu à se prononcer que pour confirmer leur garantie sur le nouvel emprunt renégocié et contracté jusqu'à la fin de la concession prolongée. Malgré mon engagement connu sur ce sujet, je n'ai été informé de cette décision que par voie de presse...

Par ailleurs, cette décision et ses motivations appellent de ma part une demande de précisions sur plusieurs points.

Le boni de fin de concession

Tout d'abord, le concessionnaire affirme et je n'ai pas de raison de mettre en doute sa parole, ne tirer aucune ressource propre directement liée à cette concession. Or, j'apprends qu'un boni d'exploitation est prévu en fin de concession, à hauteur de 82 M€. Celui-ci résulterait de la suppression, pour raison juridique, de la clause de garantie de passif qui figurait à l'origine dans la concession.

Je souhaiterais par conséquent obtenir des précisions sur ce point et connaitre la part que l'État percevra sur le boni de fin de concession, si bien entendu la maquette prévisionnelle d'exploitation des ponts se trouve respectée d'ici 2031.

Le déficit d'exploitation Covid

Par ailleurs, je m'étonne que face aux difficultés rencontrées par le concessionnaire dans l'exploitation de ces ponts durant la crise Covid, l'État ne lui ait accordé qu'un simple Prêt Garanti par l'État (PGE) d'un montant de 19,2 millions, que le concessionnaire doit donc rembourser.

Eu égard à l'importance stratégique de ces ponts et aux dispositifs massifs mis en œuvre par l'État pour soutenir l'activité économique au plus fort de la crise, au nom du « quoi qu'il en coûte », il me parait incompréhensible que la seule intervention de l'État sur nos deux ponts se soit limitée, sur un total de 100 milliards d'euros injectés, à un simple PEG dont le remboursement sera assuré par les usagers à travers le péage auquel ils sont soumis.

Je vous remercie de bien vouloir m'éclairer sur ce point.

Les travaux

Enfin, s'agissant de l'évaluation des travaux à réaliser par le concessionnaire d'ici la fin de concession, je ne m'explique pas que leur intégralité repose sur le concessionnaire, alors même qu'une partie de ses investissements chiffrés à 140 M€ résulte, d'une part de l'évolution de la législation (relative au plomb par exemple), et d'autre part de ce que l'on peut considérer comme des « malfaçons » imputables à la construction du pont de Normandie.

Même si j'utilise ce terme avec précaution, puisque les concepts mis en œuvre lors de cette construction étaient novateurs et donc soumis à l'épreuve du temps, je ne comprends pas que l'État ne prenne pas en charge une partie de ces investissements.

Une incompréhension d'autant plus forte que dans le cadre de France Relance un programme national de 40 M€ consacré aux ponts a été décidé et financé. Je sais parfaitement que celui-ci ne prend en charge que des diagnostics, mais personne ne se serait offusqué si aux côtés des milliers de ponts concernés, ceux de Tancarville et de Normandie aient pu trouver une place et un financement.

D'autant qu'il semble évident que l'État devra intervenir financièrement, à l'issue de la phase de diagnostic réalisée, pour soutenir les 11 540 communes concernées dans les travaux à réaliser.

Suppression des péages

Cela étant, et au-delà des réponses à ces différents questionnements, je souhaite m'assurer que votre ministère travaille, en lien avec le concessionnaire actuel et les collectivités locales, sur les différents scénarios permettant, dès 2032, de libérer ces deux ponts de leur péage.

J'avais pour ma part évoqué la possibilité de reporter le péage du Pont de Normandie sur la concession autoroutière, en amont et en aval de l'ouvrage, permettant ainsi une libre circulation pour les usagers des deux rives du fleuve.

D'autres possibilités peuvent également être travaillées avec la Région Normandie et les départements normands.

Enfin, il ne m'apparait pas absurde que l'État puisse aussi travailler à une prise en charge de l'entretien de ces ouvrages en recourant au budget de la Nation, puisqu'il en est ainsi pour de nombreux ponts franchissant nos grands fleuves.

Nous sommes nombreux sur ma circonscription à attendre un peu d'équité de la part de l'État pour pouvoir circuler de part et d'autre de la Seine sans devoir sortir sa carte bancaire, comme c'est le cas partout ailleurs dans notre pays.

Le ferroviaire

Desserte Normandie-Paris

À cette injustice s'ajoute aussi celle de l'exécrable desserte des lignes Paris-Normandie. En effet, la Normandie, étant dépourvue de ligne à grande vitesse, aucune de ses lignes n'est prioritaire en Île-de-France. Par conséquent, les Franciliens et les RER circulent avec des augmentations de cadence qui oblige la ligne Paris-Le Havre à ralentir considérablement dès que le train entre dans la région francilienne.

Cela entraine :

- un ralentissement constant de la vitesse des trains circulants sur la ligne (un train Le Havre Paris mettait en moyenne 105 minutes en 1976 contre 124 aujourd'hui),
- des trains qui subissent systématiquement les décisions prises par les autorités de transport d'Île-De-France sur son propre réseau RATP/Francilien notamment dans le cadre du projet ÉOLE où tous les weekends entre juillet et fin octobre à l'exception du 8 et du 22 octobre ont été perturbés par des travaux augmentant le temps de trajets d'environ 40 %, soit 30 minutes),
- et l'absence d'offres avantageuses d'abonnement pour cette région, car la plupart des offres proposées nationalement s'appuient sur les lignes TGV ou Intercités.

Le réseau SNCF Le Have-Paris est inadapté aux usages actuels, notamment pour les voyageurs quotidiens ou très réguliers (du fait du télétravail), qui subissent toutes ces difficultés, sans avoir aucun avantage puisque la proximité kilométrique avec Paris tend à s'effacer devant le ralentissement global du trafic.

D'autre part, il est important de pointer la menace très grave qu'est en train de subir le seul TGV qui vient au Havre — après que la ligne TGV Le Havre-Aéroport Charles de Gaulle-Strasbourg ait été supprimée en 2010.

TGV Le Havre-Marseille

En effet, la ligne Le Havre-Marseille, qui s'arrête à Rouen, mais aussi Mantes-La-Jolie, Versailles, Chantier, Massy-Palaiseau, Lyon Part Dieu, Valence TGV, et Avignon TGV s'apprête à voir ses horaires s'inverser. Ce dernier ne partirait plus le matin du Havre, mais en milieu d'après-midi pour une arrivée tard en soirée à Marseille. À l'inverse, il quitterait Marseille tôt le matin pour rejoindre Le Havre en milieu d'après-midi.

Tous les élus havrais ont déposé une motion visant à s'opposer à cette modification, qui risque très fortement d'entrainer la diminution du nombre d'usagers, et donc, *in fine*, la suppression de cette ligne pourtant extrêmement utile pour sortir de Normandie sans passer par Paris.

Dans l'attente de vos réponses et de vos précisions sur ces différents éléments et vous réaffirmant ma pleine disponibilité pour contribuer à faire avancer ces sujets d'importance et d'enjeu majeur, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de mes respectueuses salutations.

Jean-Paul LECOQ