

Conseil communautaire du 18 novembre 2021

DELIBERATION 36

FINANCES - PONT DE TANCARVILLE ET PONT DE NORMANDIE - CCIT SEINE ESTUAIRE - CAUTION D'EMPRUNT - ACTE DE CAUTION - CONVENTION - SIGNATURE - AUTORISATION.-

Intervention de Jean-Paul LECOQ

Il y a quelques chiffres dans ce rapport pour expliquer le cautionnement qui nous est demandé par la Chambre de Commerce, afin de souscrire un emprunt de **183,3 Millions d'€** en sa qualité de concessionnaire des ponts de Normandie et de Tancarville pour le compte de l'Etat.

Des chiffres fort opportunément agglomérés, qui mélangent des choux et des carottes et qui par conséquent demandent une analyse plus fine, pour éclairer non seulement notre assemblée, mais au-delà, l'opinion publique.

Je vais y revenir dans un instant.

En revanche, il en manque un : 70 Millions d'euros.

Ce chiffre, c'est l'estimation faite par la Chambre, de l'excédent d'exploitation qu'elle envisage de dégager en novembre 2031, date à laquelle sa concession prolongée par l'Etat arrivera à expiration.

En clair, elle souscrit un emprunt de **183,3 Millions** pour couvrir, d'après le rapport, le déficit d'exploitation imputable à la crise COVID (50 Millions), le lissage (refinancement) de ses crédits actuels et les besoins d'investissements nouveaux pour remettre à niveau les ouvrages à fin de concession (138,5 Millions) : **non pas pour équilibrer à l'arrivée cette concession, mais pour dégager un boni de 70 Millions.**

Boni qu'elle envisage de redistribuer pour les besoins du territoire normand, mais qui en fait aura été prélevé dans les poches des usagers des ponts jusqu'en 2031.

Usagers de l'Estuaire qui subissent déjà le triste privilège d'être les seuls Français taxés pour franchir un fleuve sur l'hexagone...

70 Millions d'excédent d'exploitation, cela correspond pour se faire une idée de grandeur, à plus d'une année de péages sur la base des recettes d'exploitation des ponts avant la crise sanitaire.

Sur ce premier élément, il m'apparaîtrait plus juste de prévoir une diminution des péages sur la période de prolongation de la concession obtenue, histoire de préfigurer une possible et souhaitable gratuité des ponts à partir de 2031.

Je dis souhaitable parce que malgré mes innombrables interventions, personne n'est encore parvenu à démontrer en quoi l'application de péages sur ces ponts était un atout pour le territoire.

Et je dis possible parce que plusieurs propositions permettent en effet de supprimer ces deux péages sur les déplacements intra estuaire.

J'en reviens aux éléments chiffrés présentés dans ce rapport.

Le déficit d'exploitation des ponts imputable à la crise COVID est incontestable. Mais le chiffre avancé de 50 Millions d'ici 2027 paraît très, trop peut-être, prudent quand on sait que le déficit d'exploitation 2020, en pleine crise et confinement, fut de 20 Millions.

En clair, l'année du confinement a vu une baisse de recettes de 20 Millions, et cette baisse de recettes serait de 30 Millions entre 2021 et 2027 alors que visiblement les déplacements comme l'activité économique ont repris de plus bel ?

Mais surtout, la Chambre m'a informé qu'elle avait pu bénéficier des mesures d'accompagnement de l'Etat pour traverser cette crise, à travers un Prêt Garanti par l'Etat (PGE) de 19,2 Millions d'euros.

Élément qui ne figure pas dans le rapport.

Il paraît évident concernant cet aspect du déficit d'exploitation, que la prolongation de concession obtenue va permettre à la Chambre de rembourser ce PGE et d'absorber le déficit d'exploitation du au COVID, plus que de besoin. L'emprunt évoqué ici n'a donc aucun lien avec ce sujet précis. Je ne vois pas pourquoi il figure dans l'introduction de ce rapport.

Dernier point et non des moindres, ce rapport vient confirmer que le concessionnaire doit, à la demande de l'Etat, financer 138,5 Millions de travaux de remise à niveau des ouvrages. En complément bien entendu des travaux d'entretien courant et des gros travaux déjà réalisés qui ont été financés chaque année par les usagers des ponts.

Je ne vais pas pinailler, mais l'entretien courant est déjà intégré chaque année dans le modèle économique sur lequel est fixé les tarifs des péages. Or, ces 6 millions figurent aussi dans le montage du prêt de 138,5 Millions qui nous occupe ici. Il faudrait savoir... L'entretien courant doit être financé aussi par cet emprunt exceptionnel alors qu'il est censé déjà être financé chaque année par l'exploitation, donc par les péages des ponts ?

Plus globalement, sauf à penser, je ne le pense pas, que le concessionnaire a été défaillant en ne provisionnant pas dans le cadre de sa concession, les investissements nécessaires pour réaliser ces travaux de remise en état avant la fin de la concession, la réalité de ce chiffre de 138,5 Millions me conduit à mettre en cause la négociation qui a été organisée avec le Ministère des transports pour fixer cette exigence.

Négociation que j'ai demandé de suivre en ma qualité de parlementaire mais restée sans suite évidemment.

138,5 Millions de travaux à charge du concessionnaire et donc des usagers, sans que l'Etat n'y prenne sa part !?

Le Plan de relance a mobilisé un dispositif de soutien pour la rénovation des ponts sur toute la France mais ceux de Normandie et de Tancarville n'étaient pas éligibles ?

J'ai saisi le Ministre des Transports pour lui demander des comptes sur cet aspect. J'attends avec impatience sa réponse...

Compte tenu de tous ces éléments, je vous propose de ne pas voter cette délibération et de nous associer au concessionnaire pour aller ensemble signifier au Ministère notre refus de voir ainsi s'alourdir plus encore la facture pour l'entretien d'ouvrages déjà financés par les 15 Millions d'automobilistes qui chaque année franchissent la Seine par les ponts de Normandie et de Tancarville.