

N° 355

SÉNAT

PREMIERE SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 juillet 1987.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur la proposition de loi ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE
tendant à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement
de l'estuaire de la Seine.*

Par M. Paul CARON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président*; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Philippe François, *vice-présidents*; Serge Mathieu, René Tréguet, Francisque Collomb, Louis Minetti, *secrétaires*; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Lucien Delmas, Rodolphe Désiré, Georges Dessaigne, Pierre Dumas, André Duroméa, Jean Faure, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, André Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Louis Mounard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8^e législ.) : 659, 794 et T.A. 123.
Sénat : 287 (1986-1987).

Équipements et grands travaux.

Mesdames, Messieurs,

La proposition de loi qui vous est soumise, adoptée par l'Assemblée nationale le 17 juin 1987, sous réserve d'une modification de forme, tend à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine. La concession de cet ouvrage sera confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, déjà concessionnaire du Pont de Tancarville.

Le 15 septembre 1986, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, avec l'aide des services de l'Etat, décidait de mettre au point le dossier technique et financier d'un nouveau pont sur la Seine, doublant le pont de Tancarville, et qui joindrait le Havre et Honfleur.

Le choix du type d'ouvrage d'art s'est effectué en faveur d'un pont à haubans d'une portée de 856 mètres, ce qui constitue un record mondial, le pont le plus important de ce type étant de 465 mètres (Canada). Le calendrier des opérations qui a été retenu prévoit le lancement de l'enquête d'utilité publique en septembre 1987, le début des travaux en 1988 et leur achèvement en 1992, date annoncée de l'ouverture du lien fixe transmanche et de l'entrée en service de ses équipements routiers d'accompagnement. Cette similitude de date devrait permettre à brève échéance un raccordement de la desserte du pont avec la liaison autoroutière A.15 (Tancarville - Yerville).

Le nouveau pont constituera un atout certain pour le développement du Havre, même s'il est attendu que la majorité du trafic de transit continuera d'utiliser le pont de Tancarville. Il représentera aussi un trait d'union supplémentaire entre la Haute et la Basse Normandie. C'est la raison pour laquelle, se faisant l'écho du voeu des collectivités concernées, votre rapporteur souhaite que l'appellation qui sera adoptée soit celle de **POINT DE NORMANDIE**.

Le coût de la construction de ce pont est estimé à 1 035 millions de francs. Trois principes ont été retenus quant à son financement :

- il sera réalisé sans apport budgétaire de l'Etat, comme d'autres grands projets d'équipements publics, (T.G.V.-Nord ou tunnel sous la Manche) ;

- les emprunts du concessionnaire seront garantis par les collectivités territoriales concernées, qui ont déjà délibéré en ce sens, dans les proportions suivantes : département de Seine-Maritime 40 %, département du Calvados 25 %, Région de Haute-Normandie 25 %, département de l'Eure 10 % ;

- enfin, le nouveau pont de Normandie bénéficiera de l'affectation des excédents dégagés par le pont de Tancarville, accrus par une réévaluation des péages.

Cette "solidarité" se justifie par l'évidente complémentarité économique et financière des deux concessions.

Non seulement la concurrence entre les deux ouvrages est inconcevable mais, le tarif du pont de Normandie ne peut que se déduire de celui de Tancarville : l'écart tarifaire entre les deux ouvrages sera en effet déterminé par les avantages relatifs du pont de Normandie, dont le franchissement serait plus coûteux pour l'usager, mais correspondrait à un parcours nettement plus court que celui de Tancarville. La solidarité financière des deux ouvrages aura pour conséquence que les excédents dégagés par le premier pont achevé en 1959 et financièrement amorti devront faciliter l'équilibre financier du second ouvrage.

Cette mise en commun des comptes nécessite cependant une modification législative qui fait l'objet de la présente proposition de loi.

En effet, la concession de la construction et de l'exploitation du franchissement routier de l'estuaire de la Seine à Tancarville a été ratifiée par une loi particulière n° 51.558 du 17 mai 1951, dérogeant aux principes de la loi du 30 juillet 1880 selon laquelle : "il ne sera plus construit à l'avenir de pont à péage sur les routes nationales ou départementales".

Du fait de son caractère dérogatoire, la loi du 17 mai 1951 doit être interprétée strictement et ne saurait donc autoriser

l'affectation d'une partie du produit des péages au financement du pont de Normandie.

En outre, la loi n° 79-591 du 12 juillet 1979 relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales fixe dans ses articles 2 et 3 des limites très strictes à l'affectation des produits des péages afférents à un ouvrage d'art qui ne peuvent être affectés à la couverture d'autres charges que celles directement liées à la construction ou l'exploitation de cet ouvrage, à l'exclusion de tout mécanisme de "péréquation".

Il résulte donc des dispositions législatives en vigueur, que le mécanisme de péréquation envisagé entre le pont de Tancarville et le pont de Normandie, suppose la modification de la loi du 17 mai 1951.

La proposition de loi qui vous est soumise procède à cette modification en autorisant expressément le concessionnaire à affecter une partie du produit des péages au financement de la construction d'un nouveau pont, par dérogation à la loi du 12 juillet 1979.

Les conséquences positives pour les usagers de la réalisation du pont de Normandie compenseront largement les hausses de péages modérées qui en résulteront.

Les péages du pont de Tancarville n'ont pas été réévalués depuis 1959. La commission permanente d'enquête du pont de Tancarville a donné son accord pour un réajustement du niveau moyen du péage d'environ un tiers en francs constants par paliers successifs d'ici 1992, date prévisible de mise en service du nouveau pont.

Les péages des deux ouvrages seraient ensuite maintenus en francs constants pendant la période de remboursement des emprunts de construction du nouveau pont. Le niveau moyen des péages du pont de Normandie devrait être environ le double de celui du pont de Tancarville, compte tenu du raccourcissement du trajet pour l'utilisateur.

Il convient, enfin, de préciser que la concession du pont de Tancarville expirera normalement en l'an 2026, soit 75 ans après la promulgation de la loi du 17 mai 1951. A cette date, qui ne sera pas modifiée en raison de la construction du nouveau pont de Normandie, l'ouvrage sera remis à l'Etat qui sera alors libre d'instituer la gratuité d'usage sur cet édifice public.

Consciente de l'utilité du pont de Normandie, dont la construction est demandée depuis longtemps, et de l'impact de cet ouvrage sur l'aménagement régional et le soutien à l'économie locale, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter sans modification la proposition de loi tendant à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine.

TABLEAU COMPARATIF

Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>Proposition de loi tendant à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine.</p>	<p>Proposition de loi tendant à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine.</p>	<p>Proposition de loi tendant à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine.</p>
Article unique.	Article unique.	Article unique.
<p>L'article 2 de la loi n° 51-566 du 17 mai 1951 portant ratification de la convention passée entre l'Etat et la chambre de Commerce du Havre en vue de la concession à cette dernière de la construction et de l'exploitation d'un pont sur la Seine à Tancarville, est complété par le texte suivant :</p>	<p>L'article 2 de la loi n° 51-558 du 17 mai 1951 portant ratification de la convention passée entre l'Etat et la chambre de Commerce du Havre en vue de la concession à cette dernière de la construction et de l'exploitation d'un pont sur la Seine à Tancarville, est complété <i>un alinéa ainsi rédigé</i> :</p>	Conforme.
<p>• Par dérogation aux dispositions de la loi n° 79-591 du 12 juillet 1979, ces modifications pourront autoriser le concessionnaire à affecter une partie du produit des péages au financement de la construction d'un nouveau franchissement de la Seine en aval de Tancarville. •</p>	<p>• Par dérogation aux dispositions de la loi n° 79-591 du 12 juillet 1979 <i>relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales</i>, ces modifications pourront autoriser le concessionnaire à affecter une partie du produit des péages au financement de la construction d'un nouveau franchissement de la Seine en aval de Tancarville. •</p>	