

Dossier de presse

Le 15 décembre 2015

Amélioration des accès au pont de Tancarville (AAPT) Mise en service de la nouvelle gare de péage



Trois objectifs : fluidité, sécurité, intégration environnementale

Quels sont les trois principaux objectifs du projet d'amélioration des accès au pont de Tancarville ?

Assurer la sécurité des usagers

Le principal trafic empruntant le pont de Tancarville concerne les flux entre Le Havre et Rouen/Paris. Ces flux routiers comportent de nombreux poids lourds ayant pour origine et/ou destination le Grand Port Maritime du Havre ; ils croisaient - au niveau des échangeurs à proximité du pont - tous les flux locaux vers Bolbec, Tancarville ou Saint Romain de Colbosc. Les cisaillements entre des trafics de natures aussi différentes se faisaient dans des conditions de sécurité de plus en plus précaires, compte tenu de l'augmentation du trafic.

Fluidifier le trafic routier pour accompagner le développement économique

Le pont de Tancarville reste aujourd'hui l'axe principal qui permet de relier Le Havre à son hinterland, la région parisienne. 18.000 véhicules en moyenne par jour empruntent cette voie, ce chiffre dépassera les 22.500 véhicules d'ici 2030, dont 25% de poids lourds.

Avec ses 2 voies dans chaque sens de circulation, le Pont de Tancarville est adapté à l'évolution de ce trafic, ce qui n'étaient pas le cas de ses accès, devenus sous-dimensionnés au fil du temps sur les deux rives. Les ralentissements se multipliaient aux heures de pointe et les risques d'accidents augmentaient. Il devenait donc nécessaire de fluidifier et de sécuriser le flux principal entre Le Havre et Paris, ainsi que les flux secondaires qui desservent les communes environnantes.

Améliorer le traitement environnemental de l'infrastructure

Le pont de Tancarville a été construit dans les années 50. Les préoccupations de l'époque n'intégraient pas les enjeux écologiques et environnementaux. La législation a beaucoup évolué depuis. Une mise à niveau environnementale de l'ouvrage et de ses accès permet d'intégrer ces nouveaux enjeux. La CCI du Havre a donc veillé à construire une proposition adaptée sur le plan environnemental.

Délocalisation de la gare de péage sur la rive Sud

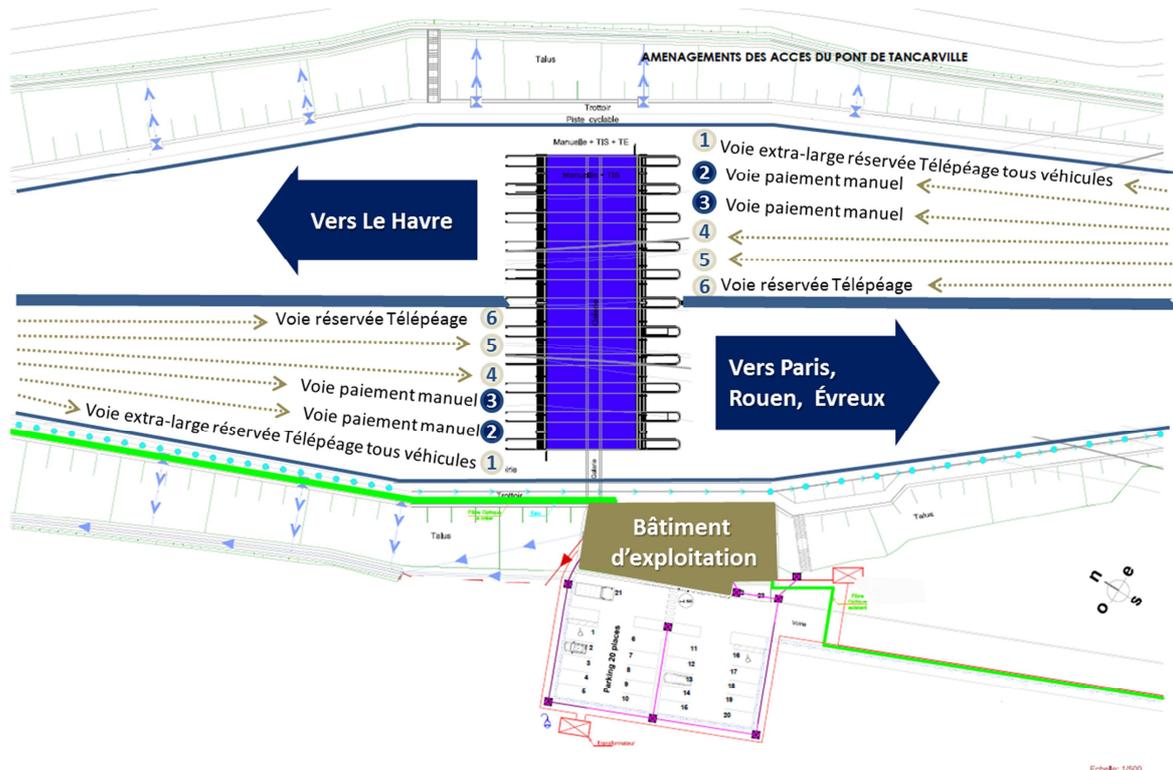
L'emplacement et la configuration de la gare de péage sur la rive nord, coincée entre le pont et la falaise sur un terrain en forte pente, posait de véritables problèmes de sécurité pour les usagers : manque de visibilité, cisaillement de trafic. L'amélioration de la gare de péage était impossible sans une modification majeure des lieux.

Il a donc été décidé de délocaliser cette infrastructure sur la rive Sud avec la construction d'une nouvelle gare redimensionnée qui permettra à la fois de fluidifier le trafic routier et de proposer aux usagers des équipements plus modernes et plus simples.

Un bâtiment d'exploitation respectant la réglementation thermique 2012 a été construit à proximité, pour accueillir les équipements nécessaires au fonctionnement technique de la barrière ainsi que les personnels et le public.

Un trafic plus fluide et une sécurité accrue

Nouvelle gare de péage du pont de Tancarville – rive sud (fonctionnement au terme des travaux)



- **Une arrivée en gare en toute sécurité** : les automobilistes arrivent sur la gare de péage avec une pleine visibilité leur permettant d'anticiper leur positionnement dans l'une des 6 voies. La signalétique est parfaitement visible de loin et conforme aux nouveaux standards.
- La nouvelle gare de péage est dotée de **12 voies de passage***, soit 6 dans chaque sens ; en cas de forte affluence dans l'un ou l'autre sens, la répartition du nombre de voies peut être ajustée. * 11 voies au 15 déc., la 12^e ayant servi jusque-là de voie de déviation ; elle sera mise en service après équipement (chaussée et assainissement).
- Les **deux voies extérieures extra-larges** (1 dans chaque sens) permettent le passage de tout type de véhicule équipé d'un télépéage, y compris les **véhicules poids lourds**.
- Toutes les voies sont équipées en **télépéage**, cependant, les véhicules légers bénéficient également d'une voie réservée.
- Les **abonnés** seront dotés dans les prochaines semaines de **nouveaux supports** en remplacement des cartes magnétiques actuelles ; ces supports offriront le même niveau de service qu'un badge télépéage.
- Dans chaque sens, deux voies sont équipées pour permettre un **paiement en mode manuel** ; l'une des deux voies est modulable et peut se transformer en voie automatique.

Vers une refonte des abonnements et la création plateforme client en ligne

Fin 2016, une nouvelle offre clients sera déployée progressivement après déploiement du nouveau système sur le pont de Normandie. Les cartes de 20 passages (sur supports magnétiques) seront amenées à disparaître au profit de nouveaux badges permettant de passer les deux ponts. En parallèle, une **plateforme client en ligne** sera déployée pour permettre aux usagers de gérer leurs abonnements à distance.

Rive Nord : démontage de l'ancienne gare de péage

Le chemin critique de l'opération d'aménagement des accès au pont de Tancarville est atteint avec la mise en service de la nouvelle gare de péage et l'achèvement prochain de la première phase du chantier sur la rive Sud. La deuxième phase de l'opération va s'avérer plus complexe, avec la démolition de l'ancienne gare et la fin de l'aménagement de la zone d'accès au pont sur la rive Nord.

Les **travaux de démolition de l'ancienne gare de péage** débuteront mi-décembre, par tranches successives pour assurer la sécurité des clients aux abords du chantier. En phase de travaux, les véhicules emprunteront librement les voies de l'ancienne gare.

Au niveau de **l'accès Nord du pont**, il reste 12 mois de chantier pour réaliser la construction d'un nouvel ouvrage d'art et de deux ronds-points qui permettront de restaurer les échanges entre Le Havre et Bolbec.

Coût de l'opération et entreprises intervenantes

Coût global de l'opération d'amélioration des accès au pont de Tancarville

Pour l'amélioration des accès au pont de Tancarville, le coût d'objectif de l'opération est de 65 millions d'euros HT, soit 80 millions d'euros TTC. Un équilibre financier assuré par :

- La gestion rigoureuse de l'activité « ponts » par la CCIH, concessionnaire de l'État jusque 2027 ;
- Depuis 2011 et jusqu'en février 2015, un ajustement annuel des tarifs justifié par l'ampleur des travaux, mais limité et calé sur l'inflation.

Réalisation des travaux

- Assistance à Maîtrise d'ouvrage : INGEROP
- Maîtrise d'œuvre travaux infrastructures / Équipements : SETEC INTERNATIONAL
- Maîtrise d'œuvre bâtiment / Architecte : 3D ARCHITECTURE
- Maîtrise d'œuvre modernisation des équipements du pont : SETEC TPI
- Travaux de construction du bâtiment d'exploitation : ABSCIS BERTIN
- Travaux de terrassement, ouvrages d'art et rétablissement de communication (TOARC) : GUINTOLI
- Systèmes informatiques de péage : GEA
- Fabrication des cabines gare de péage : MODULO PROTECT
- Énergie / Réseaux / Éclairage : CLEMESSY

A noter que **le chantier de construction du bâtiment d'exploitation a fait l'objet d'une clause d'insertion sociale**. La CCI du Havre a tenu à mettre à profit l'existence de ce chantier pour s'engager dans une démarche en faveur de l'insertion, l'apprentissage et la valorisation des métiers délaissés.

Pour en savoir plus, téléchargez la newsletter consacrée à ce sujet :

http://www.pontsnormandietancarville.fr/fileadmin/docs/Ponts/Actualites/Tancarville/Newsletter_Octobre_2015_3.pdf

ANNEXES

Le financement des ponts

Pourquoi le Pont de Tancarville est-il payant alors que le pont de Brotonne est gratuit ?

Le pont de Brotonne est exploité par les Conseils départementaux de Seine-Maritime et de l'Eure, qui en supportent les coûts de maintenance et d'entretien. Le pont est donc financé par les contribuables des deux départements (utilisateurs ou non), d'où l'absence de péage.

Le pont de Tancarville et le pont de Normandie sont, quant à eux, des concessions accordées par l'État à la CCI du Havre jusqu'en 2027. Les ponts de Normandie et de Tancarville ont été financés par un emprunt de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, avec un remboursement total prévu en 2026, soit un an avant la fin de la concession en 2027. Dans ce cadre, l'État français contrôle l'équilibre financier de chacune des deux concessions, dont la politique tarifaire est la principale composante. L'État vérifie que le niveau des tarifs applicables est justifié et adapté à l'exploitation, l'entretien et la maintenance des ouvrages, jusqu'à la fin de la concession.

Pour les ponts de Tancarville et de Normandie, c'est donc le principe de « l'utilisateur-payeur » qui s'applique. L'objectif consiste à faire supporter au consommateur le coût réel de l'utilisation d'un bien ou d'un service. Cela signifie que celui qui utilise un service doit le financer (et ceux qui ne l'utilisent pas ne le financent pas). Dans le cadre de la concession, les tarifs doivent répondre à un principe de base : la garantie de l'égalité de traitement des usagers.

En parallèle, les collectivités territoriales peuvent prendre en charge une partie des frais d'abonnement aux péages - par le biais d'un « abondement » - au titre de leur politique sociale. C'est encore ce que fait le Conseil Départemental de l'Eure.

NB : Les deux concessions, bien que faisant l'objet de conventions distinctes du 18 décembre 1950 et du 22 mars 1988, sont adossées financièrement en application de l'article 1, titre III, alinéa 4 du décret du 5 mai 1988 qui stipule que le produit des taxes de Tancarville est employé à contribuer à assurer le financement de la construction d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine, au droit de Honfleur, dit "pont de Normandie".

Quelle est l'évolution des tarifs ?

Depuis sa mise en service en 1995, le pont de Normandie est adossé financièrement au pont de Tancarville au sein d'une concession unique gérée par la CCI du Havre.

Une première revalorisation des tarifs des deux ponts est intervenue en 1996 pour financer le changement des câbles de suspension du Pont de Tancarville. Ces travaux ont en effet nécessité la levée d'un emprunt de 30 millions de francs pour compléter le financement.

En 2011, après 15 ans sans augmentation, une nouvelle hausse des tarifs est intervenue pour financer la réalisation de travaux sur les deux ponts :

- L'amélioration des accès au pont de Tancarville et la modification de la gare de péage (budget estimé à 80 millions d'euros TTC).
- Les travaux sur le viaduc du Grand Canal (budget estimé à 20 millions d'euros TTC).

Pour la période 2011-2015, les tarifs ont été encadrés par un plan d'augmentation quinquennal selon la formule suivante : 1%+ 0.5 inflation en n-1

A noter que les tarifs n'augmenteront pas en 2016.

[Pour les tarifs des ponts 2015, se reporter au site internet : www.pontsnormandietancarville.fr]

Pourquoi la CCI du Havre ne peut-elle pas baisser les tarifs de passage ?

Elle n'en a tout simplement pas le droit. D'après le cahier des charges de la concession, la CCI doit augmenter ses tarifs tant que le fonds de réserve n'est pas constitué et les emprunts remboursés :

- Ce sont quelques 300 millions d'euros d'emprunts antérieurs restant dus au 31 décembre 2014,
- Et auxquels s'ajoutent les 60 millions d'euros d'emprunt nouveau lié aux travaux d'amélioration des accès du Pont de Tancarville et du viaduc du grand Canal.

Pourquoi le passage du Pont de Normandie est-il plus cher que celui du Pont de Tancarville ?

Tout d'abord, les deux ouvrages sont de tailles et de conceptions différentes. Ils ont également été réalisés avec des contraintes techniques, réglementaires et économiques totalement différentes.

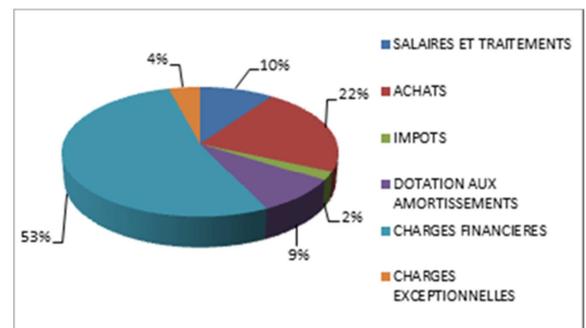
Par ailleurs, le trajet entre les deux rives de l'Estuaire par le pont de Normandie permet d'éviter un long trajet : le coût de franchissement de cet ouvrage a été notamment calculé par rapport au coût global du trajet s'il avait fallu emprunter le pont de Tancarville.

Comment la redevance de péage est-elle utilisée ?

Au 31/12/2014, sur 1 euro de péage encaissé, 53% couvrent les charges financières au service de la dette (remboursement des dépenses liées à la construction du pont de Normandie et du changement des câbles de suspension du pont de Tancarville).

Les recettes des péages financent exclusivement :

- les frais d'exploitation et d'entretien des ponts,
- le remboursement des emprunts,
- la constitution des provisions pour gros travaux,
- le fonds de réserve exigé par l'État dans le cadre de la concession.



Statistiques du trafic routier sur le pont de Tancarville

Sur la période, le trafic routier est resté stable sur le pont de Tancarville, autour de 18000 véhicules par jour.

PONT DE TANCARVILLE						
Année	VL	PL	TOTAL	Moy jour	% VL	% PL
1994	5 250 894	1 270 836	6 521 730	17 868	81%	19%
1995	4 169 205	1 045 868	5 215 073	14 288	80%	20%
2000	3 860 392	1 261 625	5 122 017	14 033	75%	25%
2005	4 327 110	1 384 009	5 711 119	15 647	76%	24%
2010	4 963 864	1 349 557	6 313 421	17 297	79%	21%
2011	5 216 933	1 393 523	6 610 456	18 111	79%	21%
2012	5 152 844	1 360 313	6 513 157	17 844	79%	21%
2013	5 138 983	1 367 805	6 506 788	17 827	79%	21%
2014	5 328 680	1 364 751	6 693 431	18 338	80%	20%

Source : CCI Le Havre, 2015

Matériel photo et illustrations

- Des **photos** des chantiers et des installations sont disponibles sur demande.
Mention obligatoires - crédits photos : ©Patrick Boulen pour CCI Le Havre
- **Illustrations** des zones de chantier : en téléchargement sur le site internet dédié
<http://www.pontsnormandietancarville.fr/ameliorations-des-acces-au-pont-de-tancarville.html>
- Plus d'**informations** sur le projet dans sa globalité, téléchargez ce dossier de presse :
http://www.pontsnormandietancarville.fr/fileadmin/docs/actualites/2015/DP_-_Amenagement_des_acces_au_pont_de_Tancarville_-_v_aout_2015.pdf

Contact presse

Marianne Dalloz, chargée de communication
T. 02 35 55 27 29 - mdalloz@seine-estuaire.cci.fr