



Seine de péages à n'en plus finir

Du temps des Romains déjà, les péages existaient. Ils perdurent et se multiplient tout au long du Moyen-Âge et de l'Ancien Régime, au point d'apparaître comme un véritable rançonnement des voyageurs.

Manifestation
contre le péage du
pont de Tancarville.



Alain Bozoc

Supprimés à la Révolution, le Premier Empire les remet en vigueur et, durant le XIX^e siècle, on construit des ponts à péage sur les routes secondaires, dont les droits sont perçus principalement par les communes. Situation quelque peu anarchique à laquelle la loi du 30 juillet 1880 entend mettre fin, d'une part en interdisant la construction de ponts à péage sur les routes nationales et départementales, d'autre part en octroyant des subventions aux communes pour le rachat de ceux qui existent.

La mise en service du pont de Tancarville le 2 juillet 1959, inaugure une nouvelle ère de pont à péage. La traversée de la Seine est, en effet, un enjeu économique que les quelques bacs qui la franchissent entre le Havre et Rouen ne peuvent

résoudre. Au lendemain de la guerre 1914-1918, le bac le plus proche est celui de Quillebeuf-sur-Seine, et c'est seulement en 1932 qu'est mis en place le bac du Hode à 25 km du Havre. Or, le trafic s'intensifiant, la nécessité d'un ouvrage stable (pont, tunnel ferroviaire ou routier) franchissant la Seine devient impératif.

C'est ainsi que, dès 1935, une première étude de la Chambre de Commerce du Havre aboutit à une proposition de construction d'un pont à proximité de Tancarville. À sa demande, une délégation de celle-ci composée de Messieurs Thoumyre, Coty, Marion, Naud et Thieullent est reçue en audience par le Maréchal Pétain, le samedi 2 novembre 1940. La conclusion de cette rencontre est éloquent : ce futur pont-route sera baptisé Pont Maréchal Pétain. L'histoire est ainsi, les faits sont

POUR LA SUPPRESSION DU PÉAGE DU PONT DE TANCARVILLE

Rassemblement
devant Franklin
SAMEDI 15 MAI - 17 h.

Un trait d'union ou un barrage ?

Alors que le Pont de Tancarville devrait être un trait d'union entre les deux rives de la Seine, le péage en fait un barrage. La plupart des gens hésitent à franchir ce pont surtout quand il s'agit de sorties week-ends. Ainsi les Havrais se trouvent privés de toute une région touristique.

Région unie ou marquée ?

On parle de régionalisation, mais on étend un mot entre l'Est et la Seine-Maritime, on dit le Havre et la Bassé-Normandie - on coupe la circulation de la vie de notre région.

Invitation au voyage ou invitation au péage ?

Alors que le Pont devrait favoriser les voyages et les échanges, les péages provoquent de sérieux problèmes aux sources de fonds pour payer d'une part les intérêts des emprunts et d'autre part le remboursement de ces emprunts. On s'agit de payer le pont et d'autre part le bénéfice supplémentaire devant justifier l'existence du Pont.

de Commerce, dont le produit serait versé à l'État qui prendrait en charge les arrérages et l'amortissement du dit emprunt.

- Le projet ferait l'objet d'un concours dont le service des Ponts et Chaussées de la Seine-Inférieure devait préparer le programme dans les moindres délais.

Le 16 septembre 1947, une décision ministérielle, adressée à l'ingénieur des Ponts et Chaussées du Département, entérinait la proposition gouvernementale. Ainsi, comme l'avouera plus tard son successeur, celui-ci a écarté le projet initial de la Chambre de Commerce pour éviter les péages et ne pas déroger à la loi de 1880.

Le Tract appelant à un rassemblement pour la suppression du péage du pont de Tancarville.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que la combinaison financière de l'Administration avait précisément pour objet d'éviter la perception de droit sur les usagers. »

Christian Pineau, 1948

têtus, ce n'était pas du côté de la Chambre de Commerce que la résistance au régime nazi puisait ses troupes. Cette rencontre fut néanmoins fructueuse, la construction du pont-route de Tancarville étant actée par une loi du 17 décembre 1940 signée par le Maréchal Pétain à Vichy. L'intensification de la guerre met la construction du pont au second plan.

À la Libération, le projet est réactivé. Dans une déclaration du 27 février 1947, la Chambre de Commerce du Havre demande une concession pour la construction d'un tel pont en argumentant que ses études démontrent que l'établissement de péages acceptables permettrait de couvrir les remboursements d'emprunts.

Le 2 juillet 1947, une conférence réunit au Havre, diverses personnalités du département aux côtés de Jules Moch, ministre des Travaux Publics et des Transports. Il est très intéressant de noter que le ministre écarte le projet présenté par la Chambre de Commerce et propose :

- Que l'État assume lui-même l'exécution des travaux du pont de Tancarville sans qu'il soit donné suite à la demande de concession de la Chambre de Commerce.
- Que le financement des travaux soit assuré au moyen d'un emprunt effectué par la Chambre

Le 24 novembre 1947, Christian Pineau devient le nouveau ministre des Travaux Publics et des Transports. N'hésitant pas à contredire son prédécesseur, il déclare qu'il n'est pas hostile à l'octroi d'une concession et à la perception de péages. Il invite donc la Chambre de Commerce à présenter une nouvelle demande, ce qu'elle s'empresse de faire dans une délibération du 15 avril 1948, en soulignant que l'emprunt à contracter par elle avec la garantie de l'État serait d'autant plus facile à réaliser que la Chambre de Commerce serait concessionnaire de l'ouvrage et percevrait à ce titre des péages.

Le 9 juin 1948, séduit par l'argumentaire de la Chambre de Commerce, Christian Pineau donne son accord en éprouvant néanmoins le besoin de mentionner dans sa réponse : « J'ai l'honneur de vous faire connaître que la combinaison financière de l'Administration avait précisément pour objet d'éviter la perception de droit sur les usagers ». S'agissait-il d'un scrupule ou une précaution par rapport à la loi de 1880 ?

C'est donc dans sa séance du 21 décembre 1950 que l'Assemblée Nationale approuva le projet de loi portant ratification de la convention passée entre l'État 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. La durée de la concession est de 75 ans, soit jusqu'en 2025.

On notera dans cette convention que celle-ci ne concernait pas seulement le franchissement de la Seine à Tancarville, mais donnait à la Chambre de Commerce du Havre le monopole des franchissements de la Seine par le pont du Havre jusqu'à quatre kilomètres environ en aval de Caudebec-en-Caux. Ceci explique pourquoi le premier pont gratuit pour les usagers est celui de Brotonne, pont dont la réalisation et l'entretien sont à la charge du Conseil Général de Seine-Maritime.

Trois remarques d'entrée s'imposent :

- 1 - La remise en cause du principe de gratuité du passage sur les routes nationales, loi de 1880. Il faudra d'ailleurs deux lois dérogatoires à cette loi : 10 mai 1951, puis 12 juillet 1979 pour que les péages sur un pont, continuité d'une route nationale, soient juridiquement non contestables.
- 2 - La Chambre de Commerce du Havre voit loin et se garantit de n'avoir jamais de concurrence.
- 3 - L'État ne met pas un centime dans ce qui est pourtant un ouvrage structurant du développement du territoire. Bien au contraire, il récupérera une manne financière avec la TVA.

E1 Tract de Tourisme Loisirs Culture appelant à un rassemblement contre l'augmentation du péage du pont de Tancarville, 1988.

Le pont de Tancarville devait être gratuit depuis 1985, année où tous les emprunts ont été remboursés.



Dans cette concession, il est clairement stipulé (article 37) que les produits des péages serviront uniquement au remboursement des emprunts et à l'entretien du pont. On connaît la suite : les péages du pont constituaient une véritable mine d'or pour la Chambre de Commerce qu'elle entendait faire fructifier avec la bénédiction des élus de droite et centristes. De fait, si la convention avait été strictement appliquée, le pont de Tancarville devait être gratuit depuis 1985, année où tous les emprunts ont été remboursés.

Après Tancarville, le pont de Normandie, et le racket continue. Les usagers du pont de Tancarville ont déjà payé le pont, puis les voies d'accès. Qu'à cela ne tienne, ils continueront à payer. La loi du 12 juillet 1979 permet à la Chambre de Commerce d'utiliser les excédents des péages pour financer à hauteur de 52 % le futur pont de Normandie. En cela, nous sommes une exception française que, malheureusement, malgré de nombreuses luttes, nous n'avons pas réussi à lever à ce jour.

Alors aujourd'hui, à l'heure où nous parlons de réunification de la Normandie, les péages qui ceinturent la grande région havraise restent des barrières au développement économique, aux échanges touristiques et culturels.

La gratuité des autres ponts

Cela est d'autant plus inadmissible que, depuis la mise en service du pont de Tancarville en 1959, d'autres ouvrages de même importance ont été réalisés : le pont de Noirmoutier devenu gratuit en 1994, le pont de Saint-Nazaire devenu gratuit en 1992, le pont d'Aquitaine, le pont d'Oléron devenu gratuit en 1992, le pont de Brotonne devenu gratuit pour tous en 2005, comme les bacs franchissant la Seine. À cela s'ajoutent les récentes interventions du gouvernement par la voix de Madame la Ministre, et même du Président de la République, demandant aux concessionnaires des autoroutes de revoir les montants des péages sous peine de remise en cause des concessions.

La lutte contre les péages : une lutte tenace dont Tourisme et Travail et la CGT furent les fers de lance

Des 1969. Les Comités d'Entreprise et Tourisme et Travail entendant favoriser l'accès pour les salariés à la réalisation de leur terrain de camping à Clécy, dans le Calvados, lancent la première action contre les péages et s'adressent en ce sens aux élus, à la Chambre de Commerce concessionnaire du pont et au Port Autonome du Havre.

En 1971, une campagne unitaire est lancée à l'initiative de Tourisme et Travail sous la présidence d'Albert Perrot. Citons l'appel (toujours d'actualité) signé par l'Union Locale CGT du Havre, la CFDT, le Parti Communiste Français, le Parti Socialiste, le Parti Socialiste Unifié, la Convention des Institutions Républicaines, le Parti Radical, la Maison des Jeunes et de la Culture, qui se termine par un appel à un grand rassemblement le samedi 15 mai devant la Maison des Syndicats à Franklin.

Un trait d'union ou un barrage

Alors que le pont de Tancarville devrait être un trait d'union entre les deux rives de la Seine, le péage en fait un barrage. La plupart des gens hésitent à franchir ce pont, surtout pour des sorties week-end. Ainsi les Havrais se trouvent privés de toute une région touristique.

Région unie ou morcelée ?

On parle de la régionalisation. Mais on dresse un mur entre l'Eure et la Seine-Maritime, on divise la Haute et la Basse-Normandie. Cette action connut un véritable succès. La presse nationale en fit largement écho. Le Conseil municipal du Havre présidé par André Duroméa, dans sa séance du 24 mai, apporta son soutien aux organisateurs.

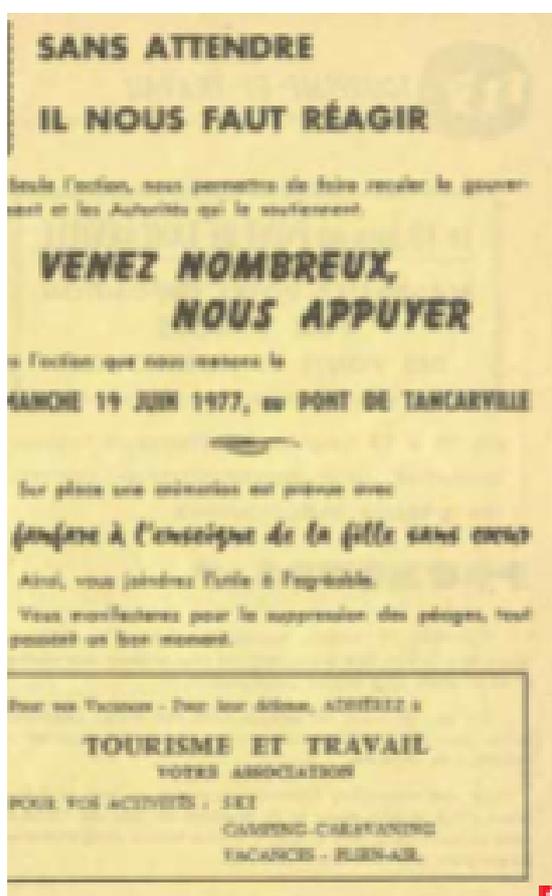


3

Alors que le pont de Tancarville devrait être un trait d'union entre les deux rives de la Seine, le péage en fait un barrage.

E Tract pour l'action contre les péages du pont de Tancarville menée par Tourisme et Travail, juin 1977.

E Manifestation contre le péage du pont de Tancarville.



4

En 1977, ce fut une année particulièrement active contre les péages. Deux manifestations furent organisées : l'une le 19 juin au pont de Tancarville, l'autre le 4 novembre à la Chambre de Commerce. Des milliers de pétitions furent signées dans les entreprises et sur les marchés. L'ouverture à la circulation du pont de Brotonne joua pour beaucoup dans cette mobilisation, entraînant tous les élus des communes environnant celui-ci, dans la campagne contre les péages. Sous l'impulsion de Daniel Colliard, 1^{er} adjoint au Maire du Havre et Conseiller général, le Conseil général de Seine-Maritime vota finalement la gratuité des passages pour les habitants du département. Ce fut une première brèche et une première grande victoire. Même Antoine Rufenacht, alors secrétaire d'État auprès du ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat, déclarait à la presse qu'il avait demandé que soit étudiée l'exonération des péages pour les usagers du pont pour lesquels les péages s'avèrent particulièrement lourds, et surtout la gratuité du pont le dimanche.

En 1980, nouvelle manifestation à la veille des premiers grands départs, le 4 juillet.

En 1982, grande année et nouveau succès. Charles Fitermann, ministre communiste des Transports répond en partie à notre attente et obtient la gratuité de passage pour les piétons et les 2 roues, ainsi qu'un tarif réduit le dimanche.

En 1987, c'est la douche froide, finies les promesses. Non seulement on ne parle plus de gratuité, alors que les emprunts sont remboursés, mais d'augmentations pour financer un nouveau pont reliant Le Havre à Honfleur. C'est ainsi que tous les élus UDF et RPR votèrent comme un seul homme, entraînant la colère des Havrais, qui devaient se résoudre à rester les seuls habitants de Seine-Maritime à devoir payer pour franchir la Seine. L'augmentation fut particulièrement douloureuse le dimanche : 12 francs au lieu de 2,50 francs.

En 1988, Tourisme Loisirs Culture s'associe à la requête introduite par Yves Dupont, fervent et très actif opposant aux péages qui, avec la Fédération Écologiste de Haute-Normandie, demande au Conseil d'État l'annulation du décret du 5 mai 1988 relatif à l'utilisation des recettes des péages du pont de Tancarville pour financer le « pont d'Honfleur ». Une nouvelle manifestation fut organisée le 4 juillet.

Avant l'ouverture du pont de Normandie, le syndicat CGT Atochem publia cette très éloquente caricature, dessinée par l'un de ses syndiqués, pour illustrer son opposition aux péages qui pénalisent fortement les salariés travaillant sur la Zone Industrielle.

D'autres actions furent organisées en 2000 et 2002, en liaison avec l'ouverture de l'A29 et du péage d'Épretoit. La CGT, et particulièrement ses syndicats de la Zone Industrielle, furent en première ligne pour exiger la gratuité de cette autoroute périurbaine.

■ Caricature d'Edouard Balladeur publiée par le syndicat CGT Atochem pour illustrer son opposition aux péages.



La réunification de la Normandie ne pourra pas se faire en gardant des péages pour franchir la Seine.

La CGT Normandie

Notons également les multiples interventions du groupe CGT au Conseil Économique Social et Environnemental refusant, entre autres, lors de la séance du 18 juin 2012, de voter l'avis d'amélioration des accès au pont de Tancarville et la garantie des emprunts accordés à la Chambre de Commerce du Havre à partir du moment où le pont restait payant. Cet avis fut néanmoins voté par tous les autres groupes. La Chambre de Commerce réussissant alors ce tour de force de faire passer au CESE sa demande de garantie d'emprunt par le Conseil régional de Haute-Normandie pour construire sa nouvelle gare de péages. Bis répéta le 11 mars 2013 sur le même sujet, mais là, notre vœu se trouva renforcé de 9 voix.

Nul doute que le combat continue et que la réunification de la Normandie ne pourra pas se faire en gardant des péages pour franchir la Seine.

BIOGRAPHIE

Pour écrire cet article, nous nous sommes plongés dans les archives :

- de Tourisme et Travail, des UL CGT du Havre et d'Harfleur,
- de la presse normande (*Havre Libre, Paris Normandie, l'Avant de Seine-Moritime*),
- de la presse nationale (*Le Figaro, France Soir, Ouest France, l'Humanité*),
- des courriers et publications de la Chambre de Commerce du Havre,
- des élus communistes (Roland Leroy, André Duromea, Jacques Eberhard, Daniel Collard, Paul Belhache, Gérard Eude, Jean-Paul Lecoq, Daniel Paul),
- des élus socialistes (Paul Dhaille, Joseph Menga).

Et pour l'introduction historique d'un article écrit par Jean Cottin, membre du Bureau de l'Association Tourisme et Travail, à partir du livre d'Esdras Gossé *Le Pont-Rouge de Tancarville ou le d'union Normand* édité par la société Vermone Rouen.