

Monsieur le Président du Conseil Régional,

Nous souhaitons porter à votre connaissance, bien vous en soyez sans doute déjà informé, les problèmes rencontrés par les élus et habitants de Quillebeuf-sur-Seine et sa région.

L'une des particularités de la Normandie est de disposer d'une flotte de 8 bacs qui permettent de traverser la Seine, à des endroits stratégiques.

Parmi ces 8 bacs, 6 sont de catégorie « bacs fluviaux », jaugeant moins de 50 tonnes, et 2 sont de catégorie « maritime » (plus de 50 tonnes) : celui dit « de Duclair » qui relie Duclair à Anneville-Ambourville (2000 véhicules/jour), et celui dit « de Quillebeuf » qui relie cette commune à Port-Jérôme (1600 véhicules/jour). Le trafic enregistré par ces deux bacs représente environ 50% du trafic total.

Le bac de Quillebeuf a une particularité supplémentaire, c'est le seul qui relie deux départements, l'Eure et la Seine-Maritime. Cette particularité n'est pas sans conséquence sur son financement. Celui-ci, d'un total d'environ 2,8 millions d'euros est assuré conjointement par les deux départements, la part de l'Eure s'élevant à environ 1,1 millions d'euros.

Or ce bac, qui transporte également quotidiennement une trentaine de poids lourds, intéresse principalement les habitants de l'Eure qui travaillent sur la zone industrielle de Port-Jérôme, ainsi que les industries de cette zone. Par rapport au pont de Tancarville, Il permet également un gain de temps d'une vingtaine de minutes sur chaque trajet, ainsi qu'une économie substantielle de péage et de carburant pour les usagers.

Pour être tout à fait exhaustif dans cette introduction, il faut signaler que certaines entreprises de la zone de Port-Jérôme, évidemment intéressées par le service du bac, participent à son budget de fonctionnement. Par exemple Exxon, à hauteur de 30 000 €.

Le département de l'Eure estime que, quand bien même l'utilité du bac n'est pas remise en cause, le modèle économique n'est plus viable, et envisage la mise en place d'un péage, dont les modalités ne sont pas encore fixées.¹

¹ Réponse de M. Sébastien LECORNU au comité de défense du bac de Quillebeuf, 30 mars 2016

D'autres solutions seraient envisagées par les départements financeurs, telles qu'une participation des entreprises, une participation des collectivités concernées, l'optimisation des coûts du bac.

Si l'on voit bien à quoi font référence les deux premières solutions (la deuxième s'adresse implicitement aux communautés de communes ou aux communes), on voit moins bien ce que peut signifier la dernière, hormis une diminution du nombre de rotation et/ou un arrêt pendant le week-end²

Pour nous, cette dernière solution n'est pas envisageable car elle induit une rupture du service public. En effet, le bac est une continuité de la route et celle-ci ne peut être fermée. De plus, cela pourrait avoir des conséquences en termes de sécurité : Que se passerait-il par exemple si un grave accident sur la zone industrielle de Port-Jérôme empêchait l'arrivée de secours par la terre, et si des blessés ne pouvaient être évacués par voie terrestre ?

La solution du péage a déjà été testée et a été abandonnée en 2005, tant sur les bacs que sur le pont de Brotonne. Sur l'ensemble des bacs de seine et du pont, les péages ne ramenaient en caisse que 1 million d'euros pour 4 millions de passages, soit à peine 0.25 euro par passage, pour des péages oscillant entre 1 et 2 euros. Un bénéfice bien faible comparé aux coûts d'encaissement des péages. De plus, cette mesure serait une rupture d'équité par rapport aux autres bacs de seine. De plus, le bac de Quillebeuf ne représente qu'un peu moins de 600 000 passages à l'année, soit, si l'on estime que le bénéfice net du péage serait du même ordre que ci-dessus, une recette nette de 150 000 euros, - à moins de fixer le tarif du péage à un niveau exorbitant – recette à comparer avec les 2,8 millions nécessaires, et les 1,1 millions que le département de l'Eure s'estime aujourd'hui incapable d'assumer.

Les transports sur le territoire Normand sont maintenant une compétence de la région. S'il nous semble important, à nous élus du groupe Communiste et du Front de Gauche, d'avoir une vaste réflexion d'ensemble sur l'articulation et le financement de tous les modes de transports urbains et ruraux, une mesure d'urgence s'impose néanmoins pour le bac de Quillebeuf, et il nous semblerait

² En effet, le nombre de personnels sur le bac est régi par les textes : « Au-delà de 50 tonnes, les équipages se composent obligatoirement d'un capitaine, d'un chef mécanicien et de deux matelots. ». De plus, une « optimisation » des coûts de maintenance aurait des conséquences en matière de sécurité. Ces deux leviers d'optimisation – au sens libéral du terme – ne peuvent donc pas être envisagés.

normal que la région s'engage financièrement aux côtés des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime.

Nous souhaiterions discuter de cette possibilité avec vous, ainsi qu'avec des représentants des collectivités concernées (départements, mairie de Quillebeuf, de Port-Jérôme-sur-Seine) et des usagers (comité de défense du bac de Quillebeuf).