



Caen, le 10 avril 2015

C.P.I.E.R. VALLEE DE SEINE : OU COMMENT FAIRE FINANCER LE GRAND-PARIS PAR LES NORMANDS

Toute réflexion et décision sur le financement des équipements de l'Axe-Seine (notamment ceux concernant les infrastructures routières et ferroviaires – LNPN¹) et en particulier les parts relatives des différents financeurs potentiels doivent impérativement prendre en compte les considérations suivantes :

- 1 ces équipements sont parties intégrantes d'un projet qualifié de « **priorité nationale** » par les plus hautes autorités de l'Etat hier et aujourd'hui (N. Sarkozy et F. Hollande notamment) dans le cadre du « Grand-Paris »
- 2 a été également définie comme « **priorité nationale** » la nécessité d'assurer aux ports normands (notamment le Havre et Rouen) une desserte terrestre massifiée (en particulier ferroviaire) dont ils ne disposent pas actuellement et leur permettant de lutter à armes égales contre leurs concurrents étrangers (Anvers, Rotterdam, ...)
- 3 de l'aveu même du Président de la SNCF, G. Pepy, celle-ci a une « dette » envers la Normandie², cette dernière étant la seule région française à ne pas avoir bénéficié de la modernisation de ses infrastructures ferroviaires inchangées pratiquement depuis le XIXème siècle, ce qui explique l'état d'obsolescence dans lequel se trouve le réseau ferroviaire normand actuel (voyageurs et fret)

Ces 3 considérations impliquent impérativement que les parts relatives de l'Etat et du gestionnaire d'infrastructures (RFF, remplacé depuis 2015 par SNCF-Réseau³) dans le financement des infrastructures ferroviaires nouvelles en Normandie soient **très largement prédominantes** par rapport à la part apportée par les collectivités territoriales concernées (Normandie et Ile-de-France). Etant donné que pour des équipements de même nature en France (voir Rapport CESER – Basse-Normandie Avril 2011⁴) l'apport des collectivités territoriales est d'environ 1/3 du montant total, compte tenu des considérations qui viennent d'être rappelées, l'apport financier de la Normandie doit être **très inférieur à ce ratio**.

Il est à noter que cette clef de répartition était celle qui était exigée de l'Etat par Mrs Fabius, Le Vern et Beauvais avant l'arrivée au pouvoir de Mr Hollande en 2012 (voir leurs déclarations sur le sujet lors du second colloque Axe-Seine le 23 Mai 2011 au Zénith de Rouen⁵).

Le besoin de financement concernant les investissements en matière d'infrastructures ferroviaires (LNPN) à réaliser sur l'Axe-Seine s'élève à 5,6 milliards € (Note de synthèse RFF du 25 Avril 2013⁶) et comprend notamment la section Paris-Mantes, le tronçon Mantes-Evreux, la nouvelle Gare de Rouen (St Sever) et la section Rouen-Yvetot, ces équipements devant être réalisés à l'horizon 2025 (Note RFF). A ces investissements s'ajoutent la modernisation de Serqueux-Gisors (260 millions €) et le contournement routier Est de Rouen (1,1 milliard €). Ces équipements de l'Axe-Seine partie intégrante du Grand-Paris – déclaré **priorité nationale** répétons-le – ont été également **caractérisés comme tels en Juin 2013 par la Commission Mobilités 21**⁷ présidée par Philippe Duron et chargée de « hiérarchiser » les projets d'infrastructures de transports. Le total des investissements déclarés « prioritaires » de l'Axe-Seine et relevant donc du Grand-Paris se monte donc à : $5,6 + 0,260 + 1,1 = 6,9$ milliards € 2012.

Le Contrat de Plan Interrégional (CPIER⁸) Vallée de Seine (les deux Normandie + l'Île de France + l'Etat) aurait dû constituer le cadre financier approprié par lequel l'Etat aurait indiqué notamment quel était le montant de son implication financière dans un projet déclaré par lui « priorité nationale ». Le contenu du CPIER montre non seulement qu'il n'en est rien mais que l'Etat compte faire financer les équipements de l'Axe-Seine par les Normands eux-mêmes. C'est déjà fait concernant le contournement routier Est de Rouen puisqu'en 2012 la mise en concession de cet équipement a été décidée. Ce qui revient à faire financer son coût (1,1 milliard) par les usagers (péages) majoritairement Rouennais et par les collectivités normandes (dont la future Normandie) via le versement d'une « subvention d'équilibre » d'un montant considérable. Les Normands finançant le contournement Est de Rouen la part de l'Etat dans le volet routier du CPIER est naturellement égale à ... **zéro**.

En ce qui concerne les projets ferroviaires de l'Axe-Seine la discrétion absolue du CPIER sur leur financement montre d'une façon éloquente que l'Etat compte là aussi sur la Normandie pour régler l'essentiel de l'addition. En effet que lit-on dans le CPIER concernant l'apport de l'Etat sur le volet ferroviaire : celui-ci se monte à ... 51,4 millions € (sur 6 ans) dont une partie est consacrée aux études préalables à l'enquête d'utilité publique qui ont été lancées en Avril 2012 par RFF et se poursuivront jusqu'en ... 2020 soit durant 8 années (le double de temps de la procédure normale suivant la norme RFF). Cette prolongation indéfinie des « études préalables » n'est bien sûr pas innocente car elle permet à l'Etat de différer l'engagement des travaux et lui évite donc de s'engager financièrement. C'est effectivement ce qu'on observe depuis 2012 puisque l'Etat est silencieux sur les modalités de financement de la LNPN et notamment de sa participation à celui-ci. La lecture du mandat de négociation du Préfet Maccioni dans le cadre du CPIER vient confirmer cet état de chose⁹. On y apprend en effet que « l'Etat ne participera pas financièrement en études ou en travaux aux projets de gare nouvelle sur LGV » (St Sever) ou que « Serqueux-Gisors devra faire l'objet d'un financement spécifique » en provenance de l'AFITF¹⁰ dont la situation financière précaire a été reconnue par son Président P. Duron ou de RFF très lourdement endetté et dont la participation « ne peut – indique le mandat au Préfet – qu'être une estimation non engageante » ! (Il faut ajouter à propos du Serqueux-Gisors que la Haute Normandie participe d'ors et déjà à son financement.) On le voit, l'Etat, tout d'abord en tant qu'entité et via les opérateurs qui dépendent de lui – AFITF, SNCF-Réseau – 4 ans après le lancement du projet de LNPN, ne prévoit aucun engagement financier dans celui ci, laissant aux Normands le soin de régler la facture concernant les opérations évoquées ci-dessus. Les responsables régionaux du PS (Fabius – Le Vern – Beauvais) intransigeants avant 2012 quant à l'urgence de démarrer la ligne nouvelle et de voir l'Etat s'impliquer fortement dans son financement sont devenus totalement silencieux sur ces sujets depuis que Mr Hollande est à la tête de l'Etat.

En faisant adopter par leurs majorités respectives le CPIER Vallée de Seine qui entérine cet état de chose Mrs Beauvais et Mayer-Rossignol portent une très lourde responsabilité sur l'hypothèque qu'ils vont faire peser sur les finances de la future région normande aggravées par ailleurs par la baisse drastique des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales (moins 11 milliards € d'ici 2017). Il conviendra qu'en 2016 la nouvelle Normandie issue des élections régionales rééquilibre le cadre de ses relations avec l'Etat et que la « priorité nationale » qu'il invoque à propos du Grand-Paris soit autre chose que ce qu'elle est aujourd'hui, c'est à dire une formule vide de sens.

Yves LOIR

Union pour la Région Normande

2 Avenue de Courseulles – 14000 Caen

02 33 54 52 80 – 06 32 24 41 71

www.union-region-normande.com

1. <http://www.lnpn.fr/>
2. <http://normandie-magazine.fr/archives/nm-236-mai-juin-2010/economie-nm-236/681-la-promise-du-4-mai.html>
3. <http://www.rff.fr/fr>
4. http://www.ceser-basse-normandie.fr/images/stories/CESR/etudes/2011/2_LNPN/rapport_lnpn_avec_carte.pdf
5. <http://www.axe-seine.fr/>
6. http://www.rff.fr/?page=ajax_view&real_action=download&file_url=IMG/pdf/130425_LNPN_Etude_Optimisation-note_de_synthese.pdf
7. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21_-_27_Juin_2013_vers2_9h38_sans_traits_de_coupe-2.pdf
8. <http://www.seine-maritime.gouv.fr/content/download/16402/110480/file/Contrat+de+Plan+Interr%C3%A9gional+Etat+R%C3%A9gions+2015+2020+CPIER.pdf>
9. <http://www.seine-maritime.gouv.fr/content/download/16385/110390/file/Mandat+de+n%C3%A9gociation+-+VALLEE+DE+LA+SEINE.pdf>
10. <http://www.mobilicites.com/011-3053-AFITF-Philippe-Duron-espere-sortir-d-un-budget-de-crise.html>

###