



Caen, le 13 avril 2015

LA LNPN, C'EST QUAND ?

La lecture du Contrat de Plan Interrégional Etat – Régions (CPIER)¹ Vallée de Seine (liant les deux Normandie, l'Ile-de-France et l'Etat) qui vient d'être adopté² par la majorité régionale des Conseils régionaux de Basse et de Haute Normandie a suscité une grande inquiétude chez les Normands quant à l'avenir de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)³. En effet ce document fait l'impasse sur la participation de l'Etat au financement de la LNPN. Une somme dérisoire (20 millions € sur 6 ans) est inscrite par l'Etat au titre de sa participation aux « études préalables à l'enquête d'utilité publique » concernant la LNPN, mais le compte n'y est pas sous quelque point de vue que l'on se place ainsi qu'on va le voir.

La décision de lancer le projet de LNPN qui est intervenue sous le quinquennat précédent répondait à deux justifications : d'une part ce projet s'inscrivait dans la réalisation du Grand-Paris (priorité nationale) et d'autre part elle correspondait à la volonté de la SNCF exprimée le 4 Mai 2010 au Havre par son Président Mr Pépy de réparer une injustice envers **la Normandie seule région française – disait-il – a ne pas avoir bénéficié de la modernisation de son réseau ferroviaire**. En conséquence Mr Pépy après avoir reconnu que la SNCF avait une « dette »⁴ envers la Normandie exprimait son intention de réparer cette « dette ». Comment ? Pas en « modernisant » les lignes historiques existantes (datant du XIXème siècle)⁵ qui en raison de leur saturation actuelle et plus encore future ne pouvait constituer une véritable réponse aux besoins des usagers (voyageurs et fret). **Il fallait donc construire une ligne nouvelle desservant Rouen, le Havre, Caen, et Cherbourg**. Très vite la procédure s'enclencha à cette fin. Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires RFF (Réseau Ferré de France) maître d'ouvrage se soumit à un débat public (entre Octobre 2011 et Février 2012) et immédiatement après, le **5 Avril 2012**, le Conseil d'administration de RFF décidait de poursuivre le projet de LNPN et de **lancer les études préalables à l'enquête publique**.⁶ L'alternance politique de 2012 ne semblait pas tout d'abord remettre en cause le projet d'autant que François Hollande en visite à Caen le 5 Février 2012 avant son élection déclarait à cette occasion en présence de Mrs Beauvais et Duron « **Si les Français me font confiance je m'engage à ce que ce dossier de la LNPN soit mené à bien au cours du quinquennat. La Normandie comme toutes les autres régions a le droit d'avoir des trains qui arrivent vite et à l'heure**. Du fait de mes origines normandes je connais bien ce problème » (Ouest-France – Ed. Calvados du 6 Février 2012). Après l'élection de François Hollande en Mai, Mr Cuvillier Ministre des Transports en visite à Cherbourg le 13 Juillet suivant confirme que **les études préalables à l'enquête publique** décidées par RFF en Avril « **vont se poursuivre** » (Presse de la Manche du 14 Juillet 2012). RFF, fixant la durée des études préalables à 4 ans (LNPN - Dossier du maître d'ouvrage p. 120) celles-ci devaient donc se terminer début 2016. L'enquête publique devant suivre (1 à 2 ans selon RFF) les travaux de la LNPN devaient débuter courant 2018 au plus tard. Concernant le financement de ceux-ci Mrs Fabius, Le Vern et Beauvais le 23 Mai 2011 à Rouen⁷ avaient indiqué **la clef de répartition suivante devant être exigée de l'Etat : 1/3 l'Etat – 1/3 RFF – 1/3 les collectivités territoriales** (les deux Normandie et l'Ile-de-France) concernant un projet d'un montant d'une dizaine de milliards d'euros (selon l'un des scénarios.)

En réalité la promesse de Mr Hollande le 5 Février 2012 à Caen n'a été suivie d'aucune concrétisation. Le CPIER l'indique : les études préalables à l'enquête publique de la LNPN vont reprendre pendant 6 ans (2015-2020) succédant à celles que déclarait poursuivre Mr Cuvillier à Cherbourg en 2012. Ce qui fera un total de 9 années d'études préalables, soit plus de deux fois la durée des études de ce type pour les projets similaires selon RFF. Bien entendu cette démarche de L'Etat n'est pas innocente : en prolongeant cette phase « d'études » d'un projet qui devient de plus en plus aléatoire il diffère considérablement dans le temps le début des travaux (s'ils démarrent un jour) et lui évite de ce fait d'annoncer le moindre financement. Par ailleurs l'argument selon lequel la situation contrainte des finances publiques ne permettrait pas de financer ce projet pourtant qualifié de « priorité nationale » par l'Etat lui-même est largement sujet à caution quand on constate les largesses financières dispensées par ce même Etat dans d'autres régions. La Bretagne par exemple à l'occasion de la signature de son CPER à Brest le 18 Décembre 2014 a reçu de Mr Valls en plus de l'apport de l'Etat (équivalant au total des deux Normandie) une enveloppe hors contrat de plan de 2 milliards € et on pourrait citer d'autres exemples de ce type en France.

Les Normands qui attendaient de la réalisation de la LNPN un surcroît d'attractivité pour leur région qui aurait été porteur d'activité économique et d'emploi apprécieront comme il convient les promesses électorales de Mr Hollande à Caen concernant celle-ci quelques semaines avant son élection et oubliées très vite une fois élu.

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.seine-maritime.gouv.fr/content/download/16402/110480/file/Contrat+de+Plan+Interr%C3%A9gional+Etat+R%C3%A9gions+2015+2020+CPIER.pdf>
2. <http://www.region-basse-normandie.fr/assemblee-pleniere-de-la-region-basse-normandie-2eme-jour>
3. <http://www.lnpn.fr/>
4. <http://normandie-magazine.fr/archives/nm-236-mai-juin-2010/economie-nm-236/681-la-promesse-du-4-mai.html>
5. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5657333d>
6. <http://www.rff.fr/fr/presse/communiqués-de-presse/2012-875/desserte-ferroviaire-des>
7. <http://www.axe-seine.fr/>

###