



Caen, le 8 juillet 2015

Mr MAYER-ROSSIGNOL A PARIS : ILLUSIONISME ET EFFETS D'ANNONCE

Pas de pause estivale dans la campagne des élections régionales engagée depuis plusieurs mois par MM. Mayer-Rossignol et Beauvais. Le 7 Juillet à... la Préfecture de Paris en présence de Mr Philizot, Délégué interministériel à l'Aménagement de la Vallée de Seine (dépendant directement de Mr Valls), a l'issue de la réunion d'un n-ième comité de pilotage, ils se sont livrés devant la Presse à une nouvelle opération de communication concernant une soi-disant « nouvelle » étape de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) qui constituerait la seule solution pérenne, on le sait, aux problèmes ferroviaires normand¹. Il n'y a en réalité rien de nouveau dans les annonces qui ont été faites sur ce sujet sinon qu'elles s'inscrivent dans la perspective des élections régionales de Décembre 2015. Ayant conscience que rien n'a avancé sur ce dossier depuis 2012 il convient pour MM. Mayer-Rossignol et Beauvais de tenter de prouver le contraire.

Le 5 Avril 2012, peu avant les Présidentielles, le Conseil d'administration de « Réseau Ferré de France » (RFF)² maître d'ouvrage du projet de LNPN³ décide, après le Débat public qui s'était déroulé quelques semaines auparavant (Octobre 2011 - Février 2012) de poursuivre le projet. Il **lance immédiatement les « Etudes préalables à l'enquête d'utilité publique »**. D'après RFF lui-même, pour des projets ferroviaires de cette nature la durée des études préalables est de **4 années**. Ensuite a lieu l'enquête publique (1 à 2 ans) qui débouche sur le début des travaux. Bien entendu le démarrage de ceux-ci suppose que le financement du projet soit bouclé par les 3 financeurs habituels de ce type de projet⁴ : Etat-RFF (devenu SNCF-réseau en 2015) et les Collectivités territoriales concernées (les deux Normandie notamment), la règle courante étant que chacun d'entre eux assume le tiers du montant global. Après l'arrivée de François Hollande au pouvoir, Mr Cuvillier nouveau Ministre des Transports en visite à Cherbourg le 14 Juillet 2012, confirme que les études préalables de la LNPN (démarrées en Avril) se poursuivent. Mr Hollande lui-même en visite à Caen quelques mois auparavant ayant affirmé : « **Je m'engage à ce que le dossier de la LNPN soit mené à bien au cours du quinquennat** »⁵. On aurait pu penser que ce projet vital pour les Normands allait se concrétiser. Il en a été de cette promesse comme de tant d'autres de François Hollande qui a bien compris qu'en se conformant à celle-ci et au calendrier de RFF le démarrage des travaux devrait avoir lieu en 2017 ce qui impliquait naturellement d'annoncer le montant de la participation financière de l'Etat au montant global de ceux-ci (5,6 milliards € selon RFF). Mais plutôt que d'annoncer directement l'abandon de facto du projet aux Normands un stratagème a été trouvé : **la prolongation de la durée des études préalables à l'enquête publique**. Le Contrat de Plan Interrégional (CPIER)⁶ Vallée de Seine signé à Rouen le 25 Juin dernier par MM. Mayer-Rossignol et Beauvais entérine cette prolongation en programmant la fin des études préalables (commencées en 2012) à l'année 2020. Un record en terme de durée (plus du double de la normale) dans les annales de RFF (SNCF-réseau) mais qui a l'avantage pour Mr Hollande de différer le démarrage effectif des travaux donc de faire régler l'addition par ses successeurs.

La Conférence de Presse organisée à Paris par MM. Philizot, Mayer-Rossignol et Beauvais n'apporte aucun élément nouveau au dossier LNPN et ne fait que reprendre ce qu'on sait malheureusement déjà depuis 2012 à savoir que les « études préalables » se poursuivent (co-financées soit-dit en passant par les deux régions normandes). Cette prestation très médiatisée ne doit tromper personne et occulter le fait essentiel suivant : **en ce qui concerne la Normandie, l'Etat se désengage massivement du financement des infrastructures de transport déclarées pourtant par lui « priorités nationales » dans le cadre de l'Axe-Seine et qui devraient donc impliquer une participation significative de sa part.** Ce désengagement a pour conséquence de tenter de faire financer ces infrastructures par les Normands d'une part (c'est en cours pour certains investissements lourds)⁷ et à différer indéfiniment le démarrage des travaux de la LNPN pour permettre à l'Etat de ne pas s'impliquer dans son financement d'autre part. **La prestation parisienne de MM. Mayer-Rossignol, Beauvais et Philizot le 7 Juillet s'intègre parfaitement dans cette stratégie du Gouvernement et vise, par une politique de pure communication à dissimuler cet objectif en faisant croire aux Normands que le chantier de la LNPN est entré dans une phase « nouvelle ».** Il est vrai que nous sommes à 5 mois des élections régionales.

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.lnnpn.fr/>
2. <http://www.rff.fr/fr/presse/communiqués-de-presse/2012-875/desserte-ferroviaire-des>
3. LNPN - Dossier du Maître d'ouvrage (RFF), 2011 : http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnpn/site/INFORMER/DOSSIER_MAITRE_OUVRAGE.HTM
4. http://www.ceser-basse-normandie.fr/images/stories/CESR/etudes/2011/2_LNPN/rapport_lnnpn_avec_carte.pdf
5. Ouest-France du 6 février 2012.
6. <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>
7. Tel que le contournement routier Est de Rouen d'un coût supérieur à 1 milliard € : <http://www.debatpublic.fr/projet-contournement-est-rouen>

###