



Caen, le 16 février 2015

## VALLS A HONFLEUR : DES PAROLES AUX REALITES

Le 4 Mai 2010, Guillaume Pepy, Président de la SNCF<sup>1</sup> s'exprimait ainsi au Havre : « **La SNCF a une dette vis-à-vis de la Normandie.** D'un côté la fréquentation des lignes normandes est croissante, de l'autre les performances sont décroissantes. Les trains mettent de plus en plus de temps et sont de moins en moins à l'heure. **Cette dette nous devons la réparer (...). Voilà vingt ans que l'on parle du désenclavement ferroviaire normand. Maintenant nous n'avons pas le droit d'échouer.**<sup>2</sup> » Plus de 5 ans après – alors que la situation du réseau ferré normand a empiré – la SNCF (donc l'Etat) a-t-elle commencé à rembourser sa dette envers la Normandie en s'impliquant (via RFF) notamment très fortement et majoritairement dans le financement des infrastructures normandes qui doivent assurer un minimum de qualité de service aux usagers et aussi répondre à la nécessité d'assurer aux grands ports normands (en particulier Le Havre) les dessertes massifiées (notamment ferroviaires) qui leur font actuellement défaut et sont nécessaires pour lutter à armes égales avec leurs grands concurrents, Rotterdam, Anvers, ... ?

Pour répondre à cette question il convient de consulter les contrats de Plan Etat-Region (CPER)<sup>3</sup> qui viennent d'être signés à Honfleur le 13 Février par Mr Valls et les Présidents des deux régions normandes<sup>4</sup> et de s'assurer si l'Etat, conformément à ce qu'a dit Mr Pepy en 2010, allait « réparer la dette » envers la Normandie en engageant des moyens budgétaires significatifs très supérieurs aux contributions des régions normandes concernant les investissements ferroviaires prévus de 2015 à 2020 :

**CPER Etat – Basse Normandie – Volet ferroviaire :**  
**Etat : 36,5 millions € – Région : 123, 3 millions €**

**CPER Etat – Haute Normandie – Volet ferroviaire :**  
**Etat : 20,4 millions € – Région : 44 millions €**

*(Rappelons que ces moyens se répartissent sur 6 années.)*

L'extrême faiblesse des dotations et le déséquilibre Etat-Régions normandes au détriment de celles-ci indiquent éloquemment que l'Etat n'a pas la moindre intention de rembourser la « dette » contractée vis à vis de la Normandie évoquée par Mr Pépy en 2010. Les moyens budgétaires engagés par l'Etat concernant le volet ferroviaire dans le cadre du CPIER (contrat de plan interrégional Vallée de Seine)<sup>5</sup> sont aussi dérisoires (51, 4 millions€ pour 6 ans).

Pourtant de nombreux projets ferroviaires essentiels intéressent la Normandie toute entière notamment concernant ce qu'il est convenu d'appeler la LNPN (ou plus exactement ce qu'il en reste après « l'optimisation » de Mr Cuvillier de Juin 2013) : la réalisation de la séparation du trafic entre trains normands et trains de banlieue entre Paris et Mantes, la construction de la gare de Rouen Saint

Sever, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, tous projets inscrits comme « prioritaires » par la Commission « Mobilités 21 » en Juin 2013<sup>6</sup>. Ces projets ont un coût global de 4,9 milliards € (Source : Mobilités 21<sup>7</sup>). Il est évident que ce n'est pas avec les sommes dérisoires inscrites dans les CPER normands (et le CPIER Vallée de Seine) que de tels projets pourront être engagés. Aussi les mandats adressés aux différents Préfets dans le cadre de ces CPER précisent-ils qu'ils doivent « *faire l'objet d'un financement spécifique dans le budget de l'AFITF (Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France) sur la base d'un principe de financement paritaire avec les collectivités territoriales* »<sup>8</sup>.

Examinons cette disposition de plus près. L'AFITF<sup>9</sup> (présidée depuis 2012 par Philippe Duron, Député de Caen) est une agence finançant les infrastructures de transport pour le compte de l'Etat. Ses ressources proviennent de taxes et redevances diverses et de subventions de l'Etat. La reculade du Gouvernement face aux émeutiers bretons lors de la tentative de mise en place de l'écotaxe dont le produit était destiné à l'AFITF a privé cette dernière de 800 millions € / an. Des taxes de substitution n'ont pas compensé cette perte de recette. D'autre part, l'annulation en 2015 de la subvention de l'Etat a aggravé la fragilité financière de l'Agence d'autant plus qu'elle doit faire face à des dépenses considérables pour le financement des infrastructures en cours de réalisation (lignes TGV...). Un document rédigé en Septembre 2014 par l'Association TDIE (co-présidée par Philippe Duron) et intitulé « **Le financement des mobilités terrestres**<sup>10</sup> » fait état de « l'impasse financière » à laquelle est confrontée l'AFITF qui l'a obligée en 2014 à « **reporter un grand nombre de projets dans le cadre des CPER** ». En même temps que paraissait ce document **Philippe Duron**, lors de son audition par le Parlement le 9 Septembre 2014<sup>11</sup>, faisait état de ses inquiétudes quant à la réalisation des infrastructures de transport prévues pour les prochaines années : « Le budget actuel de l'AFITF – soulignait-il – est de 1,8 milliard €. Pour réaliser les engagements pris par l'Etat ce sont au minimum 2,2 milliards € qui sont nécessaires. **Pour mettre en œuvre le scénario 2 de « Mobilités 21 » il faudrait un budget annuel de 2,5 milliards €** » (Rappelons que les projets ferroviaires normands étaient inscrits dans les scénarios prioritaires).

A « l'impasse financière » de l'AFITF soulignée par Mr Duron il faut ajouter la situation financière très préoccupante d'un autre important financeur des investissements ferroviaires, Réseau Ferré de France (RFF)<sup>12</sup>. D'après le document de TDIE précité, la dette de RFF ajoutée à celle de la SNCF se chiffre à 44 milliards € et pourrait atteindre 80 milliards € en 2025 si rien n'est fait. A eux seuls les frais financiers atteignent 1,5 milliard € / an et qui pourraient doubler d'ici 2025.

On peut fortement douter à la lumière de ce qui vient d'être rappelé de la capacité et de la volonté de la SNCF (et de RFF) – donc de l'Etat – de rembourser la « dette » contractée envers la Normandie telle que l'a évoquée Mr Pepy en 2010 ou de s'impliquer substantiellement dans les CPER normands. Il reviendra dès 2016 aux représentants de la Normandie unifiée s'appuyant sur un rapport de forces plus favorable de rappeler fermement l'Etat à ses obligations dans ce domaine.

Le voyage très médiatisé du Premier Ministre en Normandie le 13 Février et les annonces sans véritable contenu qui l'ont accompagné n'ont apporté quant à eux aucune réponse véritable aux attentes des Normands concernant une amélioration décisive et pérenne du réseau ferroviaire de leur région qui est inséparable de son attractivité et de sa croissance.

**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](http://www.union-region-normande.com)

1. <http://www.sncf.com/fr/portrait-du-groupe/equipe-dirigeante>
2. <http://normandie-magazine.fr/archives/nm-236-mai-juin-2010/economie-nm-236/681-la-promise-du-4-mai.html>
3. <http://www.gouvernement.fr/contrat-de-plan-etat-region-normandie-il-pose-les-fondements-d-un-avenir-en-commun>
4. [http://www.paris-normandie.fr/detail\\_image/articles/2534472/manuel-valls-a-honfleur](http://www.paris-normandie.fr/detail_image/articles/2534472/manuel-valls-a-honfleur)
5. <http://www.hautenormandie.fr/LES-ACTIONS/Contrat-de-Plan-Interregional-Etat-Regions-Vallee-de-Seine-2015-2020-CPIER>
6. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remise-du-rapport-Mobilite-21-pour.html>
7. [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21\\_-\\_27\\_Juin\\_2013\\_vers2\\_9h38\\_sans\\_traits\\_de\\_coupe-2.pdf](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/15510/105029/file/Mandat%20de%20négociation%20-%20VALLEE%20DE%20LA%20SEINE.pdf>
9. <http://www.afitf.net/>
10. <http://www.tdie.eu/images/Version%20definitive%20V2.%2027.11.2014.pdf>
11. <http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr-dvp/13-14/c1314086.asp>
12. <http://www.rff.fr/fr>

###