

Brèves de Normandie N°105

(Mai 2011)

La Grande Normandie-Le Grand Paris.

Un cap décisif vient-il d'être franchi ?

La visite du Président de la République au Havre peut-elle être considérée comme un pas de plus vers une réalisation envisageable ?

Ce n'est pas Paris qui doit piloter le projet. Ce doit être une équipe normanno-parisienne à parité avec un pouvoir de décision commun et égalitaire.

Ne parlons pas du Grand Paris mais du Grand Normandie-Paris.

Il faut garder constamment à l'esprit ce postulat : Paris a plus besoin de la Normandie que l'inverse. La Normandie peut vivre sans Paris. Paris ne peut pas vivre sans la Normandie !

Le premier point positif pour les Normand.e.s est la désignation de l'un des leurs comme commissaire au développement de l'Axe Seine à savoir M. Rufenacht ancien maire du Havre.

Il s'agit d'une personne qui a prouvé ce qu'elle est capable de faire en réalisant avec son équipe municipale du Havre une ville dynamique, moderne, en fort développement social et économique, dont la notoriété et l'attractivité se sont renforcées par l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

De plus il a été, et je l'espère l'est encore, un militant actif dans le projet de réunification des deux sous-régions administratives normandes. A cet égard le président de la République souligne que la mission qui est confiée à M. Rufenacht « traduit l'engagement total de l'Etat en faveur du développement de la Normandie dans son ensemble ».

Le Président, le Conseil Régional et toute la population de la région administrative dite basse-NORMANDIE doivent impérativement être associés à part entière et égale dans les travaux et projets ainsi que son équipe aussi très motivée, notamment M. Touret (co-fondateur de l'Association pour la réunification de la Normandie) Président entre autres du Comité Régional du Tourisme de Normandie (LES CINQ DEPARTEMENTS NORMANDS).

La géographie s'impose à tout le monde même aux politiques et administratifs.

Un fleuve (La Seine) est composée de trois parties :

-une source,

-un cours,

-un estuaire ou embouchure. Celui de la Seine va donc du Cap de la Hève à la pointe de Barfleur, il concerne directement la Seine-Maritime, l'Eure, le Calvados et la Manche, indirectement l'Orne donc les cinq départements normands c'est-à-dire la NORMANDIE.

La région a.basse NORMANDIE a donc autant de légitimité que la région a.haute NORMANDIE à participer au projet.

De plus c'est une évidence que pour pouvoir faire le contre poids avec Paris seule une région unie à des chances de se faire entendre quand ce n'est pas imposer à Paris ses choix et décisions : Paris a plus besoin de la NORMANDIE que la NORMANDIE de Paris.

La Normandie a la mer, la plus grande longueur de côtes de France, Paris n'a pas un mètre de côte, une goutte de mer !

La NORMANDIE peut vivre et se développer sans Paris, l'inverse n'est pas possible.

Souhaitons que Monsieur Rufenacht ait l'honnêteté, l'intelligence, la compétence de faire travailler tous les élus locaux en Normandie ensemble quelque que soit leur appartenance politique et ce dans l'intérêt collectif des populations qui vivent en Normandie et qu'il fasse passer les intérêts idéologiques, partisans, personnels, financiers, de notoriété et autres bien après.

Lors de la visite du Président de la République d'autres points vitaux ont été abordés :

Le canal Seine-Nord, c'est une chance, un outil pour affronter la concurrence et détourner une partie des trafics qui alimentent la région parisienne des ports belges, hollandais, voire allemands et également une avancée environnementale importante en réduisant le nombre de camions sur les routes.

Le fret ferroviaire, un nouvel opérateur « Normandie Rail » (tiens, j'ai déjà lu cela quelque part !) rassemble les acteurs ferroviaires de la S.N.C.F. dans le port et dans sa périphérie proche. Le pire est à craindre ! Non seulement la SNCF a démontré depuis de nombreuses années son incapacité chronique à gérer convenablement les lignes et flux

normands mais encore elle a pratiqué ouvertement la discrimination et la spoliation à l'encontre des populations normandes notamment laborieuses.

Normandie rail doit rassembler tous les opérateurs français et européens voir internationaux. La SNCF c'est la destruction systématique de la modernisation du rail normand depuis plusieurs décennies.

N'oublions jamais que M. Pépy a déclaré en se pavanant dans le TGV Est : « Il n'y aura jamais de T.G.V. en Normandie ». Tirons les leçons de son mépris et de sa provocation : « viron » le des lignes normandes. Il n'a rien à faire dans notre région. Prenons notre destin en mains.

La plate-forme multimodale : « il faut faire venir le train dans le port ». Quelle découverte géniale ! La encore cela aurait du être fait depuis au moins cinquante ans !

La LGV. Entre Paris et le Havre. Les trains vont moins vite que dans les années trente !

Attention danger pour les intérêts NORMANDS. Il faut imposer à la SNCF un cahier des charges strict rédigé par les acteurs économiques, les usagers, les politiques et administratifs de NORMANDIE en donnant la primauté aux utilisateurs.

Première exigence : PARIS SAINT-LAZARE LE HAVRE, PARIS-CAEN en UNE HEURE soit SOIXANTE MINUTES comme cela avait été avancé initialement, méfiance : on veut encore nous « rouler dans la farine ».

REFUSONS une heure dix, puis subrepticement une heure quinze. Une fois de plus on nous trompe, on nous exploite.

Le coût : exigeons d'abord de la S.N.C.F. qu'elle reverse aux lignes normandes la part des investissements faits pour les TGV par kilomètres/voyageurs depuis trente ans date d'instauration du T.G.V. Ensuite négocions avec tous les exploitants éventuels qu'ils soient français, allemands, italiens, canadiens, japonais, chinois ou autres.

Elle est capable de créer 17 gares TGV en Bretagne, de dépenser un milliard d'euros pour faire gagner au T.G.V. quelques minutes sur Paris-Rennes et elle refuserait de moderniser les lignes normandes !

Mettons fin à la discrimination anti-normande des politiques, administratifs et autres affidés étatiques ou para-étatiques et autres vassaux de l'Etat français, tels le conseil régional de la région administrative haute NORMANDIE, ses conseillers ainsi que, le conseil économique et social ... qui n'ont de cesse de se coucher devant les décisions politico-

administratives de l'Etat et d'accepter tout le plus souvent par incapacité et omission de faire, d'agir contre celles-ci!

Je signe. Leur comportement par action ou par omission va le plus souvent à l'encontre des intérêts sociaux, économiques, patrimoniaux, culturels des populations normandes. J'en veux pour preuve un chômage endémique qu'ils sont incapables de résorber, une précarité et une pauvreté qui s'accroissent...Des trains rapides qu'ils n'ont jamais su faire installer en Normandie malgré des dépenses astronomiques pour acheter des trains qui sont passés je ne sais où puisque lors de mes derniers voyages à Paris j'ai eu la chance d'avoir à ma disposition des bétailières immondes vieilles d'au moins un demi-siècle, sales, usées jusqu'à la corde, bruyantes, inconfortables prises d'assaut par des hordes de passagers tous plus pressés les uns que les autres se précipitant afin d'espérer pouvoir disposer d'une place assise même lorsque l'on dépense SOIXANTE TROIS euros sur ROUEN PARIS pour un trajet de 120 Klm et retour !

Le Président de la région administrative dite haute-NORMANDIE a chauffeur et voiture de fonction, alors il se fiche éperdument du vulgaire peuple des usagers du rail et de leur galère quotidienne, de leurs fatigues, de leurs stress qui malheureusement les mènent parfois à la révolte après une journée de travail allongée souvent de trajets infernaux !

Derniers exploits de la S.N.C.F. *France-Soir du 4 Janvier 2011.*

« Pourquoi la S.N.C.F.déraille »

Les dix lignes de la S.N.C.F.les plus perturbées.

Dans celles-ci seule la ligne Paris-Granville est citée !

Exit Paris-Le Havre avec près de dix millions de voyageurs par an, Paris Caen, Paris Cherbourg, Paris Evreux. Voila un exemple de plus de la discrimination anti-normande.

Pour en revenir à la ligne Paris –Granville, sensée desservir le Mont-Saint-Michel site mythique normand mondialement connu et apprécié.

Dans un journal qui faisait un reportage de trois pages sur le Mont et son désensablement, Challenges je pense, était indiqué comme seul moyen d'aller au Mont-Saint-Michel : le T.G.V. Paris-Rennes-Saint Malo ! Un comble de cynisme et de partialité !

Mais que font donc le COMITE Régional du Tourisme, la région a.b.NORMANDIE, le département de la Manche, le Pays de la Baie du Mont Saint Michel pour empêcher la Bretagne de voler aux populations normandes les emplois, les ressources

économiques, la notoriété, l'attractivité du Mont Saint Michel et de sa baie...à moins qu'ils soient complices...qui sait !

Comprendrons-t-il un jour que le tourisme ce sont des emplois (au surplus non délocalisables), du pouvoir d'achat au profit des populations normandes déjà frappées par un chômage endémique, alors que la Bretagne a un chômage de plus de trois points inférieurs !

Seuls comptent les intérêts des voyageurs Normands

S'il le faut, lançons un grand emprunt normand garanti par l'Etat pour la participation régionale s'il faut compléter les sommes que la S.N.C.F. et l'Etat français doivent aux Normand.e.s pour les carences passées et celles pour les projets futurs normands prioritaires à tout autre !

Les chinois sont capables de faire rouler des trains à 320 kilomètres à l'heure en vitesse commerciale sur une distance de 120 kilomètres !

De même les japonais dans un des pays parmi les plus urbanisés de monde !

Si la S.N.C.F. n'en est pas capable boutons la hors de NORMANDIE.

« Virons » la du réseau NORMAND avec M.Pépy en prime.

Daniel Lemoine.

Citoyen normand.