

Brèves de Normandie N°106

(Juin 2011)

En Janvier, ce fût les centièmes « Brèves de Normandie », en Juin, elles ont dix ans, l'âge de l'Association « Demain la Normandie » dont l'objet est de soutenir toutes celles et ceux qui œuvreront pour le développement social, économique, culturel, éducatif, sportif des cinq départements normands.

« Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer ».

Guillaume d'Orange.

Après réception par e.mail et avec l'aimable autorisation de l'un d'eux, j'ai décidé de publier leur texte in extenso plutôt que de tenter de réécrire ce qui a si bien été fait par d'éminentes personnes.

« **La Normandie : coopérer ou s'effacer ?**

Douze géographes des Universités de Caen, du Havre et de Rouen prennent position dans le débat sur la Normandieⁱ

La Normandie a occupé l'actualité à l'occasion des projets du Grand Paris. Le président de la République s'est prononcé en faveur de l'unification de la Haute et de la Basse-Normandie. Dans ce cadre, l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach a proposé une urbanisation linéaire de la capitale jusqu'à la mer. Jacques Attali a avancé cinquante propositions pour appuyer un tel projet. Des études sont en cours pour la réalisation de lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV). La réflexion sur l'avenir de la Normandie a été ainsi largement ouverte. Elle est essentielle. Elle doit se poursuivre.

Douze géographes des Universités de Caen, du Havre et de Rouen signataires de ce texte ont été associés individuellement à telle ou telle de ces démarches et ils en reconnaissent l'intérêt. Mais ils regrettent qu'une réflexion n'ait pas été engagée concernant l'ensemble du territoire normand, et que les intérêts de chacun, région, département ou grande ville, aient été le plus souvent préférés à une vision régionale et globale dans le cadre de l'hexagone et de l'Europe. Ils souhaitent que la démarche soit plus crédible aux yeux des populations. Conscients du temps qu'ils ont eux-mêmes consacré à ces questions, ils pensent utile de prendre position sur quelques points essentiels.

Province historique, la Normandie, Haute et Basse associées ou réunies, constitue une belle et grande région. Située à proximité des deux plus importantes métropoles d'Europe, Paris et Londres, elle est à la fois terrienne et maritime. Elle associe à toute la gamme des activités économiques, agriculture, élevage, industrie, commerce maritime, pêche, tourisme, un patrimoine naturel et culturel qui fait le charme de ses campagnes, de son littoral

et de ses villes. Le triangle des trois grandes cités, Rouen, Caen et Le Havre, vaut bien une métropole de niveau européen, d'autant plus qu'il est complété par un réseau serré de petites villes et de villes moyennes. Pour autant, tout ne va pas pour le mieux dans l'univers normand. Un seul indice : la démographie y est atone, le déficit migratoire sensible au profit de la région parisienne, surtout chez les jeunes. Et le nom de Normandie, pourtant connu du monde entier, semble plutôt dévalué en France et en Normandie même. Entre une métropole parisienne devenue mondiale, un Nord-Pas-de-Calais en renouveau, une Bretagne pourtant partie de plus loin et des Pays de la Loire redynamisés autour de Nantes, toutes régions très actives, les deux petites Normandie seraient-elles devenues un angle faible de l'Hexagone après en avoir été longtemps un point fort ?

La capacité d'initiative des collectivités locales n'est pas en cause, mais leurs actions se développent dans des périmètres limités et elles peinent à se coordonner. Leur impuissance récurrente à construire collectivement un projet territorial convaincant s'est traduite par les échecs successifs de *Normandie métropole* (1990-2002), du *Projet métropolitain normand* (2002-2007) et les difficultés incompréhensibles d'élaboration de la *DTA de l'estuaire* (1998-2004) et du *Pôle Régional de l'Enseignement Supérieur*. Fragmentée par ses rivalités internes, la Normandie n'est pas en mesure de combler son retard dans le domaine des communications. Elle est mal reliée à l'aéroport de Roissy, pourtant proche, et l'absence de liaison ferroviaire performante de Caen avec Rouen et Le Havre reste une question ouverte. Le port du Havre est dépendant d'un hinterland trop limité. Les responsables régionaux divisés ne pèsent pas d'un poids suffisant pour imposer une politique cohérente d'aménagement du territoire.

Dans ces conditions, il est impératif de rompre avec une vision traditionnelle du développement territorial en Normandie. Des activités phares sont fortement menacées à moyen ou long terme : le pétrole et le nucléaire comme sources d'énergie prépondérantes, les industries mécaniques (automobile, électroménager), l'élevage... Pour les renouveler et en créer de nouvelles, il faut soutenir des orientations transversales au développement dans le cadre d'un projet ambitieux d'aménagement et de promotion du territoire.

- La façade maritime de la Normandie ouvre la France sur l'une des mers les plus fréquentées du monde. Il convient de rompre avec l'absence d'une politique maritime nationale. La Région, consciente de cette position, doit participer à un renouveau en se donnant les moyens d'intervenir dans les échanges internationaux, plus généralement dans le domaine maritime.
- L'amélioration des connexions de la Normandie toute entière est un enjeu majeur : avec Paris, les aéroports internationaux, le réseau des trains à grande vitesse européen comme entre Caen, Rouen et Le Havre. Mais la question de la vitesse doit être combinée avec la qualité des services, l'interconnexion des modes de transport - notamment collectifs - pour une meilleure desserte de l'ensemble des territoires et des populations. Il faut, avec la même attention, étendre et structurer les arrière-pays portuaires en développant le fret ferroviaire et la navigation fluviale.
- Le développement futur de la Normandie impose d'amplifier et de diversifier les actions de formation initiale et continue, impulsées notamment par la Région, pour combler les retards en matière de compétences qui pénalisent son développement économique, social et culturel. Il faut stimuler et accompagner en tous domaines la recherche, l'innovation et les initiatives qui s'avèrent vitales pour relever les défis auxquels la Normandie est déjà et sera de plus en plus confrontée.
- Il est temps d'ouvrir sur ces questions un débat citoyen qui ne se limite pas à des manifestations médiatiques ou à une communication institutionnelle et qui soit capable de susciter une solidarité régionale et la compréhension du plus grand nombre. Il s'agit

de combiner le développement économique avec la qualité des relations sociales, le respect du cadre de vie et l'épanouissement culturel.

La Normandie qui a été illustrée par Guillaume le Conquérant, Alexis de Tocqueville, Gustave Flaubert, et qui a été le berceau de l'Impressionnisme et de beaucoup d'autres créations artistiques et culturelles, ne doit pas être seulement considérée comme un espace économique mais aussi comme un espace vécu, qui doit tenir toute sa place dans les grandes évolutions du monde. Ainsi pourraient converger, avec audace et esprit de coopération, les initiatives et les volontés pour promouvoir un nouveau modèle de développement.

6648 caractères (titre compris)

ⁱ Arnaud BRENNETOT (Rouen), Madeleine BROCARD (Le Havre), Pascal BULEON (Caen), Michel BUSSE (Rouen), Sophie de RUFFRAY (Rouen), Anne-Marie FIXOT (Caen), Armand FREMONT (Caen et Paris), François J. GAY (Rouen), Yves GUERMOND (Rouen), Robert HERIN (Caen), Bruno LECOQUIERRE (Le Havre), Laurent LEVEQUE (Le Havre). »

Unaniment, les politiques prônent l'UNION, seule solution qui permet de gagner !

La majorité des politiques locaux élu.e.s en Normandie prônent la désunion, la division administrative pour la Normandie.

Quelle insupportable duplicité !

Quel mépris des intérêts sociaux vitaux des populations qui habitent, vivent, travaillent en Normandie.

Unaniment, depuis trente ans tous les rapports commandés avec l'argent des contribuables normands concluent à l'intérêt vital pour les populations de réunifier les régions administratives normandes divisées SANS MOTIFS et SANS l'ASSENTIMENT DU PEUPLE.

Pourquoi ?

Moultes et moultes fois j'ai stigmatisé la stupéfiante volonté de la majorité des élu.e.s locaux de s'accrocher à leurs privilèges de nantis de la politique et de l'administration, de cumulards et de petits seigneurs locaux afin de préserver leurs indemnités, leurs privilèges sociaux et fiscaux au détriment de l'intérêt collectif des populations qu'ils sont censés administrer, emmener vers le développement social, économique et culturel.

Le Grand NORMANDIE-PARIS.

Fin Mai, s'est tenu en Normandie le deuxième colloque sur le développement de l'axe Seine.

Les dates fondatrices :

-17 septembre 2007 : le Président de la République annonce la volonté de l'Etat d'imaginer un développement du Grand Paris.

-16 Juillet 2009 : au Havre le même explique qu'il veut : « **réparer un oubli historique, l'oubli trop long qu'à fait la France de sa vocation maritime** ».

Il confirme la nécessité « **d’imaginer dès à présent un TGV qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen, en une heure et quart et qui profitera aux deux régions Normandie** ».

-de nouveau au Havre le président de la République, le 21 Avril 2011, annonce la création d’un Commissariat général au développement de la vallée de Seine confié à Antoine Rufenacht ainsi que le lancement immédiat d’une mission de financement de la nouvelle ligne normande à Grande vitesse Paris-Normandie.

Rappelons au passage que manifestement les politiques ont la mémoire courte. Napoléon lors de son séjour au Havre en 1806 avait déjà envisagé l’axe Seine comme une grande rue allant de Paris au Havre et le développement du port du Havre comme un impératif vital pour la France afin de concurrencer Anvers.

Il y a DEUX SIECLES.

En ce qui concerne la nouvelle ligne de chemin de fer du Havre à Paris un projet de ligne nouvelle sans tunnels et passant par Rouen avec gare centrale à Rouen avait été étudié et publié en Septembre et Mars 1910 et 1911.

Il y a UN SIECLE.

L’auteur dans une adresse à Monsieur le Ministre des Travaux publics écrit :
*« Si nous avons fait cette étude et publions ces lignes c’est dans le désir de contribuer, ..., à la solution d’une question qui s’impose- celle de l’amélioration des communication par voie ferrée entre **PARIS, ROUEN et Le HAVRE-mais en maintenant entre les deux grandes villes et grands ports de la Seine-Inférieure l’harmonie si désirable dans l’intérêt de tous.** Tout projet qui aurait pour conséquence de faire passer ailleurs que par Rouen la nouvelle voie ferrée si nécessaire aux DEUX PORTS, compromettrait gravement cette harmonie ».*

La gare centrale qui était prévue serait construite dans le quadrilatère, en bordure de Seine, compris entre le quai Saint-Sever, la rue Lafayette, la place Carnot et la rue Lemire...

En 1900, à ROUEN, il y avait quatre gares reliées entre elles par des trams :

- la gare rive droite ou de la rue verte.
- la gare du Nord, bd Gambetta.
- rive gauche ou Saint-Sever au faubourg Saint-Sever (quai d’Elbeuf).
- gare d’Orléans, place Carnot.

Une fois de plus l’Etat central Français a toujours sacrifié les intérêts vitaux des populations normandes, notamment laborieuses, à son propre intérêt et à celui des régions qu’il a outrageusement privilégiées pratiquant systématiquement la discrimination.

Daniel Lemoine
Citoyen Normand.