

Brèves de Normandie n°89 (octobre 2009)

Le grand pari de la Normandie et du grand Paris. Paris a plus besoin de la Normandie que la Normandie de Paris !

« L'avenir est enfant de l'histoire ».

L'intérêt actuel de Paris pour la Normandie tient essentiellement à la façade maritime de notre région.

Les politiques actuels n'ont d'ailleurs rien inventé ni rien innové.

La mer ne peut être physiquement présente à Paris. Les ports de mer les plus proches sont Rouen et Le Havre situés tous deux en vallée de la Seine qui traverse la capitale.

Il devient donc évident que les politiques et administratifs de Paris veulent faire de Rouen et du Havre le port de mer de Paris et la vallée de Seine l'artère vitale qui nourrit la région parisienne.

La mer : c'est la Normandie. La région qui détient la plus grande longueur de côte de France. Toutes les richesses de la mer dans tous les domaines sont entre les mains des populations normandes. La question est donc : qui sera capable de profiter des besoins parisiens pour valoriser le territoire normand et sa façade maritime afin de faire sortir une bonne fois pour toutes les populations normandes du chômage et leur permette de disposer d'un pouvoir d'achat à la hauteur des fabuleux potentiels sociaux, économiques, culturels et autres ressources de leur région ?

Sans remonter à Strabon (avant l'ère chrétienne) contentons-nous tout d'abord de nous référer à Henri IV qui en manifestant son désir de Paris « Port de mer » se vit contrecarrer par le scepticisme de Sully. Puis Louis XIV en rêva. L'idée continua son chemin et se heurta dans la deuxième moitié du XVIIIème siècle à l'administration des Ponts et Chaussées et au prévôt des marchands de Paris jaloux de la situation de Rouen, seul gros port de mer de négoce important. Le Comité de Salut public sous la révolution reprit le projet selon les préconisations de l'ingénieur Forfait, mais les travaux ne furent pas exécutés ! Il fut remis sur l'ouvrage en 1830 mais surtout en 1886-1890 avec celui de l'ingénieur Bouquet de La Grye et ses résurgences en 1911.

Les réactions de Normands furent multiples et variées.

Au XVIIIème Siècle, Rouen et Le Havre s'opposaient. Les Havrais étaient pour que leur ville soit « Paris port de mer ». Ils avaient même inventés des bateaux spéciaux pour remonter la Seine.

Cela évitait la rupture de charge à Rouen, donc le transbordement des marchandises. Les Rouennais sentirent bien là qu'ils ne seraient plus concurrentiels et que leur commerce maritime risquait d'en pâtir lourdement.

Un siècle plus tard Rouen et Le Havre sont unis contre...Paris.

Un partisan convaincu du projet, Alfred Feriot, est persuadé que Rouen et Le Havre y ont tout intérêt. Il est en effet démontré qu'à chaque fois que la navigation croissait, l'augmentation du tonnage des deux grands ports maritimes normands était simultanée. Pour la première fois les

Normands furent consultés via les Chambres de Commerce. Une large consultation engloba les chambres de France, d'Algérie et des colonies. Sur 114 consultations 58 furent défavorables et 54 favorables dont une seule en Normandie, celle d'Alençon, trois neutres dont Flers et parmi celles nettement opposées douze normands : Bolbec, Caen, Cherbourg, Dieppe, Elbeuf, Granville, Honfleur, Le havre, Pont-Audemer, Rouen et Le Tréport.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées fut toujours hostile aux projets de Paris port de mer quels qu'ils soient ! Historiquement l'administration est un handicap au progrès social et économique et nuit aux populations concernées qui ne peut passer outre ni exercer des recours contre le totalitarisme administratif !

Il ressurgit à propos de cette idée le vieux serpent de mer d'un canal réclamé quasi-unanimement par les communes riveraines du fleuve.

Aujourd'hui les données ne sont plus les mêmes. Il semblerait que les ports normands ont compris qu'il valait mieux travailler en complémentarité et non en rivalité !

Le port d'Honfleur est géré par Rouen !

Il y surtout de nouvelles données économiques et techniques avec l'apparition des portes conteneurs, des hydrocarbures, du gaz et d'autres produits ou pratiques nouvelles.

Intelligemment mené et négocié ce projet peut être extrêmement bénéfique pour les populations normandes notamment laborieuses.

Une fois de plus (après le grand port susceptible de concurrencer Anvers de Napoléon), avec deux siècles de retard, nous reviendrions à un projet du même Napoléon.

La Seine serait la grande rue de la même ville que formeraient Paris, Rouen et Le Havre !

.. Certains de ces renseignements ont été extraits des Actes des sociétés historiques et archéologiques de Normandie. Paris, 3-6 Septembre 1986 dont l'objet était « La Normandie et Paris ».

Ces livres sont plus connus sous le nom des « Cahiers Léopold Delisle » édité par la Société Parisienne d'histoire et d'archéologie normandes

Qui suis-je ?

Dans les « Brèves de Normandie » de Septembre 2009 N°88 j'ai tenté d'esquisser le portrait « carriériste » d'un personnage connu politiquement en région administrative haute-NORMANDIE. La clef n'est pas très sophistiquée, je l'admets bien volontiers. Il s'agit de Monsieur Le Vern président entre autres de la région administrative dite haute-NORMANDIE.

De plus je dois de vives excuses à mes lectrices et lecteurs pour m'être trompé.

En effet j'ai découvert dans le Paris-Normandie du 14 Septembre 2009 qu'être : Président d'un Conseil Régional **ET** Conseiller Régional **ET** Sénateur, **ET** Président d'une Communauté de Communes, **ET** maire-adjoint, **ET** Président d'un Comité Régional du Tourisme, **ET** Président d'un Opéra, **ET** Directeur de publication d'un journal d'information distribué à plus de 792.000 exemplaires n'est pas du cumul !

Un journaliste sous le titre « Le Vern remonte en selle » le questionne entre autre sur le non-cumul des mandats. Réponse « **Le non-cumul, je ne me sens pas concerné. A ce niveau, on a été bons** ».

Il faut oser ! Culot ou mépris des citoyennes et citoyens normands qui l'ont élu !
A vous de choisir.

Alors, à la réflexion je me suis peut être trompé et j'ai par la même induit en erreur mes lectrices et lecteurs. Ce dont je les prie de bien vouloir m'excuser !

La réponse de Monsieur Le Vern peut se lire ainsi : le NON-cumul ne me concerne pas puisque JE SUIS CUMULARD. Il ajoute qu'à ce niveau on a été bons. Cela est certain : en matière de cumul on peut en effet difficilement faire mieux. C.Q.F.D.

Je persiste et signe que tout l'argent donné à un seul homme publique (enfin qu'il se donne puisque tant comme député que comme sénateur ces personnes se votent leurs prébendes et autres avantages fiscaux et d'exonérations de cotisations sociales) serait bien mieux utilisé à être partagé pour, notamment, créer des emplois, aider celles et ceux qui vivent dans la difficulté en un mot faire preuve de solidarité en partageant au profit des populations normandes laborieuses dans la difficulté. Lorsque l'on est élu du peuple et que l'on vit grassement de l'argent de la sueur des citoyennes et citoyens n'est-ce pas la moindre des choses ?

Quand la Normandie fait la UNE de l'événement culturel !

Les stars débarquent en Normandie titre le Journal Challenges du 3 septembre 2009. On peut y croiser tous les ans une pléiade d'artistes.

Créé en 1975 par Lionel Chouchian et André Halimi le festival a découvert de nombreux grands films ce qui permis de rendre hommages à de nombreuses légendes hollywoodiennes.

Dans l'odeur du sel et sous le ciel lumineux et le soleil de Normandie les stars arpentent les planches. C'est un festival chaleureux et amical conclut le rédacteur de l'article. A Deauville tous les ans le cinéma américain (le plus important du monde) est roi.

Le palmarès du festival du film américain de Deauville a in fine honoré « The Messenger » de Oren Moverman, film sur la guerre en Irak en phase avec l'Amérique d'Obama..

Ce festival fut une réussite chargé d'émotion puisqu'il a permis de rendre hommage à Harisson Ford en tant qu'invité d'honneur. Il n'a pu s'empêcher d'essuyer une larme tant le public a été chaleureux et reconnaissant pour son comportement et son œuvre.

Une fois de plus les Normand.e.s ont à déplorer la partialité d'un medium publique.

Arte chaque jour faisait des reportages sur la Mostra de Venise et laissait complètement dans l'oubli Deauville et la Normandie !

Le palmarès de la Mostra de Venise fut annoncé et seulement le titre du film qui a remporté le premier prix du festival du film américain. Ni Deauville, ni la Normandie n'est citée.

La partialité et la discrimination sont scandaleuses sur une chaîne publique dont les salarié.e.s sont payé.e.s avec les impôts de tous y compris des normand.es !

Que vont faire les politiques et administratifs normands ?

Chômage

En r.a.h NORMANDIE le chômage a fortement progressé en un an

Le nombre des demandeurs d'emploi de catégorie A a progressé de plus de 31% en une année alors que le moyenne nationale annonce une croissance de 25,6%. En prenant en compte l'ensemble des catégories l'ensemble des catégories la r.a.h.NORMANDIE compte à fin Juillet 120294 personnes sans emploi. Soit une hausse de 1,3% sur un mois et de plus de 21% sur les douze derniers mois. La encore une progression supérieure à la moyenne nationale qui s'élève à 19,3%.

Qui osera dire que la région administrative haute-NORMANDIE est bien gérée ?

Une région bien gérée crée plus d'emploi qu'elle en détruit, est attractive tant pour les entreprises que pour les salariés, étudiants et autres populations.

*

**

Du site de la région a.b.NORMANDIE, voici un extrait qui conforte la discrimination ferroviaire exercée à l'encontre des populations normandes alors que Le Havre, Caen, Rouen et Cherbourg devraient être privilégiées par rapport à toute autre région puisque la Normandie comporte des ports de stature nationale et internationale. Rouen est le premier port céréalier d'EUROPE. Un port ne peut se développer que si les voies de communication sont performantes tant au niveau nombre que qualité.

La Basse-Normandie, oubliée de «l'engagement national pour le fret ferroviaire »

Communiqué de presse du 18 septembre 2009

Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, et Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont présenté, le mercredi 16 septembre 2009, en Conseil des ministres « l'engagement national pour le fret ferroviaire ».

Si cette démarche porte, globalement, des avancées réelles en faveur du développement du fret ferroviaire (développement des autoroutes ferroviaires, du transport combiné, des opérateurs fret de proximité, TGV fret), elle semble ignorer quelque peu notre région.

En effet, à la lecture de la carte des projets retenus en faveur du développement du fret ferroviaire, il est regrettable de constater que l'Etat n'a pas intégré les opportunités offertes par le complexe portuaire normand (Le Havre, Caen et Cherbourg) et par certains axes ferroviaires bas-normands qui recèlent pourtant de nombreux atouts stratégiques, se limitant à n'utiliser que le seul axe de la Seine.

Comment imaginer le développement du fret ferroviaire sans tenir compte du grand ouest et plus particulièrement de la Normandie, façade maritime de la région parisienne ? Comment associer simplement Le Havre alors que l'association de l'ensemble des ports du grand estuaire de la Seine de Cherbourg à Dieppe est attendue ? Comment ignorer le maillon ferroviaire Mézidon – Le Mans –Tours alors que l'ensemble des régions du Bassin Parisien viennent de demander son inscription dans le cadre de la révision du réseau transeuropéen de transport de fret ? Cet oubli affaiblit en conséquence notre démarche interrégionale auprès des instances communautaires en faveur de l'extension du réseau transeuropéen.

Le schéma proposé ne fait que renforcer l'axe Est-Rhodanien nécessitant des moyens de désaturation lourds et le transit francilien déjà congestionné du fait de la croissance des déplacements de voyageurs. L'alternative de contournement complet de l'Ile-de-France, sous la forme d'une rocade fret en cours de modernisation par tronçon, à l'initiative des régions, aurait pu être promue dans le cadre de cette démarche. Elle permettrait de libérer de la capacité en Ile-de-France et de répondre, à l'Ouest, au besoin de la création d'une autoroute ferroviaire Lille-Bayonne, via Amiens-Rouen-Caen (Mézidon)- Le Mans – Tours, ainsi qu'aux rabattements nécessaires aux ports de la façade Manche-Atlantique.

De plus renforcer l'axe rhodanien c'est augmenter l'attractivité et le développement des ports belges, néerlandais et allemands au détriment bien évidemment des ports français notamment normands.!

Répétons ce que nous disons inlassablement à longueur de Brèves : seule l'union nous permettra de sortir du gouffre social et économique dans lequel les politiques et administratifs nous ont mis et se complaisent à nous maintenir.

C'est la seule solution tant dans le domaine ferroviaire que dans le maritime et tous les autres....

Vive « PORT NORMANDIE » qui regroupe TOUS les ports de Normandie afin de travailler dans la complémentarité et non dans la stérile, mesquine, primaire et destructrice rivalité.

NORMAND.E.S nous tous dans le même Drakkar ! Ramons ensemble !

Daniel LEMOINE.
Rouen Normandie.