

Brèves de Normandie n°96 (Juin 2010)

Le Grand Pari de la Normandie.

Le Grand Paris doit être le Grand Normandie-Paris.

Normandie Métropole et la métropole parisienne doivent être un groupement qui réunit sur un pied d'égalité les deux régions normandes et parisienne..

Ce doit être un corps qui repose sur deux jambes. Il ne peut tenir debout que dans les conditions de stricte égalité entre celles-ci.

L'Etat français ne doit pas être le maître du jeu même s'il détient le pouvoir national, même si l'enjeu est d'intérêt national, il doit être force de propositions et mettre à disposition des deux régions ses compétences, ses prérogatives, les financements etc...dans un cadre de concertation permanente.

L'interlocuteur normand doit parler d'une seule voix et être mandaté par l'ensemble des acteurs politiques, administratifs et socio-économiques normands.

Qui mieux que Normandie Métropole peut être cet interlocuteur unique et crédible.

Qu'est-ce que Normandie Métropole ?

Curieusement cette association est ignorée, voire volontairement écartée.

Pourquoi ?

Créée en 1993 pour fédérer les actions des trois villes normandes Caen, Le Havre et Rouen, cette association vient d'être dissoute dans la plus parfaite ignorance et indifférence par le maire de Rouen semble-t-il.

Le poison de la division qui engendre le mépris des intérêts socio-économiques des populations normandes notamment laborieuses prévaut une fois de plus au nom d'idéologies ringardes et obsolètes quand ce n'est motivé par la haine de l'autre, c'est-à-dire de celle ou celui qui ne pense pas comme vous !

Faire du refus du dialogue et du refus du « travailler ensemble » quelques que soient ses origines, ses opinions politiques ou autres critères est indignes d'élus responsables.

Ils trahissent le peuple, ils trahissent celles et ceux qui les ont élus en leur faisant confiance. C'est indigne d'une démocratie digne de ce nom, des valeurs républicaines qui sont le fondement du vivre et travailler ensemble d'un grand pays comme la France.

Faire régner la division plutôt que de s'employer à se battre unis sans relâche pour l'entente, l'union, la solidarité et la construction n'est non seulement pas une preuve d'intelligence mais encore c'est une preuve que ces élus font passer leurs intérêts idéologiques, électoraux, voire financiers (en multipliant les « fromages ») avant ceux des populations.

Ce mauvais coup porté à la démocratie est d'autant plus grave qu'il résolvait la question d'une capitale Normande, puisque les trois principales villes de Normandie formaient une seule capitale.

La ville de Rouen en étant l'initiateur de ce mauvais « coup » paraît-il, ne se rend même pas compte qu'elle se tire « une balle dans le pied ».

En effet, en éliminant Normandie Métropole cela renforce la position de Caen qui géographiquement s'impose comme Capitale Normande !

Le 18 Octobre 2000 se tenait au Havre un colloque intitulé « Les enjeux du réseau de villes, sous l'égide de Normandie Métropole Caen Rouen Le Havre ».

Après avoir mis en perspective le potentiel de Normandie Métropole par rapport aux ensembles urbains équivalents à travers la présentation des travaux sur les services moteurs le colloque s'organise autour de quatre thèmes de recherche :

-Normandie Métropole dans le pôle parisien notamment pour brancher la nation dans la mondialisation.

-Quelle forme d'urbanisation pour le réseau de villes ?

-La perception des identités urbaines dans les villes du réseau Normandie Métropole.

-Les nouvelles technologies de l'information et de la communication et le réseau de villes.

Quatre ateliers étaient animés par d'éminentes personnalités : chercheurs au C.N.R.S., Maire-adjoint de Cherbourg (qui devait rejoindre Normandie Métropole ainsi que Dieppe d'ailleurs), Maître de conférences, professeurs etc... des trois villes pilotes et d'autres de Normandie et de Paris. Ce fut un colloque de grande qualité qui aurait dû déboucher sur des actes d'une non moins grande qualité et efficacité.

La présentation des rapports de synthèse revenait à l'éminent géographe Armand Frémont, Directeur du conseil scientifique de la DATAR.

Les discours de conclusion revenaient aux maires de Caen, Rouen et Le Havre.

Des bonnes idées « torpillées » jusqu'à ce que les ennemis de la concorde, de l'union et de la solidarité aient la « peau » de Normandie Métropole. C'est fait, c'est réussi ! Ce qui fonctionne le mieux et le plus efficacement en Normandie ne serait-il pas la destruction de l'intérêt collectif, la désunion, la division.

La présidence de Normandie Métropole devait être tournante entre chaque maire des trois villes pour une période de deux ans

Exit Normandie Métropole au nom de la discrimination et du sectarisme politico-administratif.

« Une Seine d'avenir, Paris-Rouen-Le Havre ».

Sur l'invitation du Maire du Havre un colloque s'est tenu au Havre qui a abrité un « moment exceptionnel et peut-être même historique ».

Les élus d'Ile de France, de haute et basse NORMANDIE ont affirmé leur détermination conjointe de faire aboutir le projet de LGV Paris-Normandie en gestation depuis près d'un quart de siècle.

Le tracé de son trajet est actuellement en discussion dont les solutions alternatives seront présentées en débat public en 2011. L'un des principaux objectifs serait 45 minutes pour Rouen, 1h15 pour Le Havre... et Caen, et Cherbourg et Granville, et Evreux ?

Ces temps sont trop longs, seuls sont tolérables : UNE heure maximum pour Le Havre, 35/40 minutes maximum pour Rouen.

Cela représente une moyenne d'environ 220 kilomètres/heures. C'est un MINIMUM.

DEPUIS 1967, rappelons pour mémoire que par la grâce de l'électrification les 228 kilomètres de Paris-Saint-Lazare Le Havre étaient parcourus en 1h55 contre 2h15 actuellement !

Encore une fois de plus l'illustration flagrante des scandaleuses discriminations sociales et économiques voulues, décidées, organisées et réalisées à l'encontre des droits sociaux et économiques des populations laborieuses normandes.

Ne cherchez pas de faux-fuyants ou des excuses techniques à cette situation. Ouvrez les yeux !

Il s'agit bien de volontés politiques et administratives.

Dans les années 1980 les T.G.V. ont été envisagés puis réalisés dans la plupart des grandes villes (y compris à Rosporden et Landerneau...) françaises sauf volontairement et systématiquement en Normandie. Pourquoi ?

Ne me dites que cela était techniquement impossible à cause de ceci ou de cela. Pendant ce temps là le tunnel sous la Manche a été réalisé et les voies ferrées avec !

La gare Saint LAZARE est encombrée par les lignes banlieues ? Elles peuvent être remplacées par des métros. Là encore c'est une volonté discriminatoire car les grandes lignes sont depuis toujours prioritaires et doivent le rester.

Attention ! Vigilance maximale de la part des normand.e.s et surtout de leurs élus.

Paris-Rouen-Le Havre c'est PARIS-SAINT-LAZARE-ROUEN-LE HAVRE ce n'est pas négociable.

Autre argument des ennemis des intérêts de populations normandes c'est : la distance est trop courte pour faire rouler un TGV.

Paris-REIMS : 144 km en 45 minutes ! Et d'autres...

Les Chinois font rouler leurs trains à 313 km/h en vitesse voyageurs. Le TGV Est lui : c'est 272 km.

Les Japonais font rouler des trains à grande vitesse dans un pays dont la densité de populations est très supérieure à celle de la France.

Autre argument des détracteurs de la modernisation ferroviaire normande : cela coûterait trop cher !

De l'argent la SNCF en a et beaucoup. Un milliard d'euros de profit en 2005, un milliard en 2007

Pour la LGV Tours-Bordeaux 7,2 milliards d'euros, un milliard pour faire gagner quelques minutes sur le TGV Paris- RENNES...

Nouvel Obs du 14/20 Janvier 2010 : « La SNCF à la conquête du monde. L'entreprise ferroviaire française met les bouchées doubles pour postuler l'exploitation de lignes ferroviaires à l'international. Déjà en lice en Floride, elle est candidate pour la ligne Las Vegas-Los Angeles, mais aussi en Arabie Saoudite, ou encore la ligne Moscou Saint Petersburg. »

Les Echos Octobre 2009 « La S.N.C.F. veut chasser sur les terres de la Deutsche Bahn ». La ligne Hambourg-Cologne attise ses convoitises.

Tout cela avec quel argent ? Et il n'y aurait pas assez d'argent pour moderniser les lignes normandes pour faire voyager DIX MILLIONS de personnes par an sur Paris-Le Havre.

La SNCF reconnaît sa « dette » aux usagers normands !

Hypocrisie, larmes de crocodile de la société et de son dirigeant.

Il y a quelques mois Monsieur Pépy campé dans son orgueil et sa suffisance administrative répondait avec mépris dans le TGV Est à un journaliste normand : « il n'y aura jamais de T.G.V. en Normandie »

Il faut bouter hors de Normandie M. Pépy et la SNCF.

Ouvrir la rénovation et l'exploitation des lignes normandes à l'international conformément à la réglementation européenne et que ...le meilleur gagne.

Daniel Lemoine.
Rouen-Normandie.