

« Normandie, terres d'histoire, terres d'avenir et de solidarité »

Synthèse sur la question régionale normande proposée au titre du collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie »

Présentation du collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie »

Notre collectif a été créé à Dozulé en 2006 (avec le parrainage de Luc Couillard, président du « Normandy day ») dans le but de produire une expertise citoyenne de la question régionale normande : apolitique et composé d'une dizaine de membres, nous participons à l'animation d'un Séminaire « Normandie » au sein de l'Université Populaire de Caen (Michel Onfray) et nous participons depuis peu à l'exercice de prospective régionale « Normandie 2020 » engagée par le Conseil régional de Basse-Normandie.

En guise d'introduction : Histoire et Avenir de la Normandie.

L'année 2011, année du 11^{ème} centenaire de la Normandie, sera décisive pour savoir si nos responsables politiques régionaux souhaitent continuer ensemble une aventure normande ou non, définitivement ! **Entre Grand Paris et Grand Ouest, il faut précisément choisir la Normandie !**

HISTOIRE

1° La Normandie, l'une des plus anciennes et l'une des plus historiques provinces françaises (911-1204 : duché-état indépendant / 1204- 1790 : province rattachée au Royaume de France)

Le « prestige » de la Normandie, l'une des matrices de l'Etat-Nation européen (le domaine « anglo-normand » des ducs- rois; l'Italie du Sud ; l'influence sur la France capétienne et le rôle encore actuel joué par le **droit normand** dans les pays anglo-saxons : le droit normand est toujours enseigné à l'université de Caen pour le compte des **juristes de Jersey et Guernesey où survit encore le souvenir de la Normandie ducal autonome**) .

911 –950 : fondation « **normande** » (Danois dans la Basse-Seine ; Norvégiens dans le Nord-Cotentin, le terme de « **Vikings** » ne datant que du XIX^{ème} siècle) dans le cadre romain et carolingien de l'ancienne « **Seconde lyonnaise** » ou « **province ecclésiastique de Rouen** » (Rouen ; Evreux ; Sées ; Lisieux ; Bayeux ; Coutances et Avranches) .

1066 : conquête de l'Angleterre par Guillaume le bâtard dit « **le Conquérant** », qui impose le respect de la « **coutume de Normandie** » permettant la conscience précoce d'appartenir à un état unitaire ; conscience qui se prolonge après **1204** dans la province normande désormais intégrée à la France.

1187 : première attestation de l'emblème aux « **deux lions d'or passant et gardant sur champs de gueules** » à savoir les « **léopards** » (bâtards de lion) choisis par Henri II Plantagenêt en guise de protestation contre le Pape après l'affaire du meurtre de Thomas Becket archevêque de Canterbury.

1339- 1456 : Guerre de Cent ans. Echec des rois d'Angleterre de recréer une « **Anglo-Normandie** » dans une province continentale devenue française : **la résistance du Mont**

Saint-Michel et le supplice de Jeanne d'Arc à Rouen deviennent même les premiers symboles de l'unité nationale française. Après la fin de l'occupation anglaise, l'université de Caen (fondée en 1432 par le roi anglais Henri VI) et le parlement de Rouen gardien de la « coutume », garantissent la permanence de la « *géo-histoire* » normande jusqu'à la fin de l'Ancien Régime voire au-delà puisque le découpage départemental de 1790 permet la continuité normande dans le nouveau régime révolutionnaire et républicain.

Le beau XVI^e siècle : la Normandie, puissance maritime à l'échelle européenne. Navigateurs, aventuriers et armateurs normands de Honfleur, Harfleur et Dieppe concurrents des Portugais en Afrique, aux Canaries, en Amérique et au Brésil ; fondation du Québec.

1517 : fondation du port et de la ville nouvelle du Havre de Grâce.

1562- 1594 : dans une Normandie devenue majoritairement protestante (sauf la ville de Rouen) les « *guerres de Religion* » ébranlent la prospérité de la province malgré une belle reprise au début du XVII^e siècle (règnes d'Henri IV et de Louis XIII) : c'est le temps de « *l'Athènes normande* » (Université de Caen) ou du « *pays de sapience* » (la majorité des habitants savaient à l'époque lire et écrire). C'est le temps de François Malherbe (Caen) ou de Pierre Corneille (Rouen). Caen et Rouen sont alors les seconds centres d'édition en France après Paris et Lyon... Création à Caen de la seconde « *académie* » de France.

Richelieu et Louis XIV ou l'anéantissement du potentiel normand : la Normandie, la province la plus riche de France et Rouen seconde ville du pays après Paris...

1639 : pression fiscale, révolte des campagnes « *Les va- nu- pieds* » ; **création des généralités de Haute et Basse Normandie** contre l'avis du parlement de Rouen avec déjà une **frontière administrative mais sur la Dives** et non pas comme on le croit trop souvent sur l'estuaire de la Seine.

1685 : **persécutions des protestants normands.** 25000 familles s'en vont à l'étranger et avec elles un savoir-faire technique et commercial qui manquera durablement à la France.

1692 –1815 : « *Seconde guerre de Cent ans* » (Jean Meyer) entre la France et l'Angleterre ouverte par Louis XIV et poursuivie jusqu'à Napoléon 1^{er} ; la Normandie y gagne la construction du port de Cherbourg mais la **Manche devient une zone militaire et le littoral normand est une frontière** qui entraîne le déclin durable commercial et maritime de la Normandie. Révolution : échec du rêve normand d'une monarchie constitutionnelle ou d'une république modérée et décentralisée (révolte girondine et « *fédéraliste* » ; Charlotte Corday ; **contemplation normande du modèle américain** : de Bernardin de Saint-Pierre à Tocqueville)

2° La Normandie « le visage de majesté qu'offre la France face à l'Angleterre et au Monde » (Jules Michelet) : la renaissance normande (1830 – 1944), entre Paris et la Mer...

1750 – 1820 : la Normandie, ou la première renaissance régionale en France après la Révolution (François Guillet) ou la contemplation archéologique, historique et esthétique du berceau de l'Angleterre par les touristes anglais, **les monuments de la Normandie**

ducale, la contemplation des « *sites* » : la baie du Mont Saint- Michel, les boucles de la Seine, la côte Sainte Catherine à Rouen, Etretat. **De Caumont stimule la création de sociétés savantes** : les érudits normands prennent la tête d'un mouvement national pour un « *fédéralisme provincial* » en France face au centralisme parisien.

1830 : « l'Entente Cordiale » entre la France et l'Angleterre pacifie enfin la Manche ; renaissance maritime de la Normandie, ports et bains de mer : Le Havre premier port français transatlantique ; Grande pêche à Terre-Neuve (Granville ; Fécamp ; Dieppe). Révolution industrielle sur le modèle anglais dans la Basse-Seine et dans le bocage bas-normand. « *Pasteurisation des campagnes normandes* » : grâce au chemin de fer, la Normandie herbagère et maritime fournit ses produits frais à la métropole parisienne...

1840 : Dieppe- Paris, première ligne de chemin de fer de France;

1872 : « Le HAC » (Le Havre Athlétic Club) premier club de foot créé sur le continent. Dès 1820 à Dieppe : les « bains de mer » ; à Granville la « *Monaco du Nord* », à Deauville – Trouville, Cabourg et Houlgate : la Normandie première destination touristique.

1860- 1900 : écrivains et peintres entre Paris et la Normandie : « Normandie Impressionnisme ». 1911 : fêtes du « Millénaire normand », défilé grandiose à Rouen devant 400000 personnes et le président de la République.

1914- 1918 : le camembert, dans la besace des Poilus, devient le fromage national.

3° La tragédie de 1944 et la modernisation autoritaire de l'Après- Guerre : une « illusion de prospérité » (Armand Frémont)

La Normandie est traumatisée avec ses villes en ruines : 29000 victimes civiles directes; bombardements du Havre et de Saint-Lô ; anéantissement patrimonial irrémédiable à Caen et Rouen ; destruction complète des ports, des usines et des infrastructures ; traumatisme mental chez les survivants. Libération de l'Europe du nazisme : la Normandie a été « sacrifiée » pour éviter une bataille de France.

Normandie 1944 : lieu de mémoire universel et fraternel (notamment pour les « *peuples libérateurs* » : Américains ; Canadiens ; Britanniques ; Polonais ; Norvégiens ; Russes).

1950 : la reconstruction des villes et des infrastructures est prise en charge totalement par l'Etat, malgré quelques velléités municipales notamment à Caen. Le plan « *Perret* » de reconstruction sur « *table rase* » du port et de la ville du Havre symbolise cette prise en charge, pour le meilleur et pour le pire...

1956 –1960 : au nom de l'intérêt national et dans le cadre de la « planification », l'Etat impose la division administrative des cinq départements normands en deux préfectures régionales (Circonscriptions d'aménagement régional de Caen et Rouen) pour permettre l'aménagement industriel, urbain et portuaire d'une « *Normandie utile* » à savoir, la Basse-Seine normande intégrée à la région parisienne (1965 : « *Plan Delouvrier* » ou Schéma de Développement et d'Aménagement Urbain de la Basse Seine étendu en 1969 à l'Estuaire). Dans ce cadre déterminé par l'Etat central et ses haut-fonctionnaires, la Normandie disparaît et les élites locales perdent toute autonomie de gestion ou de décision.

1945 – 1975 : après la période de la « *Reconstruction* » (1947- 1965), les « *Trente Glorieuses* » sont l'occasion d'une tentative de spécialisation économique des deux « *néo-régions normandes* » : agriculture et nucléaire en « Basse » Normandie ; industrie lourde, pétrochimie et logistique portuaire en « Haute » Normandie transformée en « *armoire technique* » de la Région parisienne, avec, dans les deux régions normandes, une forte valence industrielle renforcée par quelques décentralisations dans une Normandie réputée pour la qualité et la docilité de sa main d'œuvre d'origine rurale dans une vision « *fordiste et taylorienne* » (Lemenorel) : « *usines tournevis* » type Moulinex ; construction et assemblage, sous-traitance automobile.

1975- 1980 : « *illusion de prospérité* » en Normandie, région la plus moderne de France ? (Centre-villes neufs ; plein-emploi industriel ; turbo-train ; nucléaire ; proximité parisienne avec l'A13; Caen son université et son CHU « technopole » de l'Ouest ?)

Les deux régions normandes sont totalement dépendantes des décisions parisiennes : avec la crise économique des années 1980 et la perte des relais politiques en 1981 pour des régions normandes réputées de droite ou démocrate-chrétienne, le réveil va être extrêmement difficile...

4° Bilan, le déclin normand (1980-2000) : la question régionale normande est posée...

1972 , la question régionale normande est posée :

Les préfetures régionales sont transformées en « *Etablissements Publics Régionaux* » qui deviendront en 1982 et 1986 des « *Conseils Régionaux* », collectivités territoriales de plein-exercice : la question politique (« *réunification* ») est donc posée.

Dès 1972 : Gustave Héon, président du conseil général de l'Eure et maire de Bernay, s'oppose avec vigueur à la création d'un conseil régional « haut-normand » et provoque sa paralysie jusqu'en 1981 en exigeant la création d'un conseil régional commun aux cinq départements normands : Michel d'Ornano à Caen et Jean Lecanuet à Rouen s'opposent sur la question de la capitale administrative d'une Normandie unitaire. Le « *clochemerle* » entre Caen et Rouen va durablement handicaper la « *métropolisation* » du territoire normand pour le plus grand profit de Lille, de Rennes, Nantes et de la région parisienne.

1982, la décentralisation ou la « *stérilisation normande* » :

L'Etat transfère à des élus locaux la responsabilité de piloter l'aménagement et le développement d'un territoire régional tandis que le territoire national s'ouvre à l'Europe et à l'International... Le recours unique au préfet n'est plus la solution, l'Etat central décentralise et se désengage en mettant en œuvre une démarche contractuelle qui va valoriser les territoires et les projets les plus volontaristes : la Bretagne, s'appuyant sur une identité forte va profiter pleinement des nouvelles règles du jeu, la Normandie va les subir...

En effet, la question d'intégrer ou non le territoire régional des cinq départements normands qui n'était jusque là qu'une question « *technique* » va faire l'objet d'un enjeu « *politique* » qui va durablement stériliser la prise de conscience d'un « *intérêt général normand* ». Les projets ou la réflexion n'étant que « Bas » ou « Haut » normands, les décisions dépendent étroitement de l'Etat et de ses préfets régionaux .

1984- 2000 : faute d'une vision d'ensemble et de l'absence d'un « *lobby normand* » tant à Paris qu'à Bruxelles, les Contrats de Plan Etat –Région sont plutôt déséquilibrés au détriment des régions normandes tandis que la Normandie subit la plus grande crise de désindustrialisation de son histoire (fin de l'industrie textile ; de la sidérurgie ; des constructions navales ; fin des paquebots au Havre ; premières difficultés dans la filière automobile)

1993-1995 : fermetures de la SMN et de Moulinex. Le recours aux fonds européens FEDER dans les années 1990 permettent d'éviter le pire (reconversions industrielles à Caen et à Rouen ; rattrapage du retard pris dans le désenclavement routier du territoire) tandis que les agglomérations de Caen et du Havre tentent enfin de réagir face à la désindustrialisation, la crise portuaire et face à la concurrence d'autres territoires (Grand Lille ; région parisienne ; Grand ouest ligéro-breton) .

1986, à Caen : arrivée du Ganil et création du « *Mémorial* » ; d'une communauté d'agglomération en 1990 ; reconversion en technopole du site de l'ex SMN et reconversion du site de l'ancienne presqu'île portuaire, grâce aux efforts de Jean-Marie Girault, efforts poursuivis actuellement par Philippe Duron.

1995, au Havre : ouverture du « *Pont de Normandie* » ; mise en route de « *Port 2000* » et d'un Label UNESCO « *patrimoine mondial de l'Humanité* » pour l'œuvre d'Auguste Perret, reconversion urbaine de la friche portuaire grâce à la vision dynamique d'Antoine Rufenacht (maire du Havre jusqu'en 2010)

« *Rouen, la métropole disparue* » (Yves Guermond) : avec le refus obstiné de Lecanuet de créer une agglomération, le déclin rouennais devient absolu : Il faudra attendre... 2008 et la prise en main du dossier métropolitain par Laurent Fabius pour que s'amorce enfin un « *réveil rouennais* » (Les « Armadas » ; le « pont Flaubert » ; la reconquête urbaine des quais de Seine ; festival « Normandie Impressionniste »)

1993 : lancement de l'initiative « *Normandie métropole* » pour une coopération métropolitaine entre Caen, Rouen et Le Havre. Faute de projets concrets, cette expérience s'achèvera en janvier 2009.

2004 : pour la première fois, la campagne des élections régionales se fait sur le thème de la « *réunification* ». La droite bas-normande divisée sur le sujet perd les élections : les deux conseils régionaux normands sont de la même couleur politique et à gauche. Philippe Duron (CRBN) et Alain Levern (CRHN) promettent d'engager un cycle de coopérations structurelles entre les deux régions normandes pour préparer leur fusion à venir et

commandent un énième rapport sur les avantages et inconvénients d'une fusion régionale : le rapport du cabinet « *INEUM Edater* » achevé dès 2005 et trop ouvertement favorable à l'évidence de la « *fusion régionale normande* », ne sera rendu public qu'en avril 2008 après les élections municipales.

La gestion de l'aéroport de Deauville- Saint Gatien en tant qu'aéroport régional normand est donc expérimentée avec succès par les deux régions. Mais arguant d'un écart de richesse insurmontable ou d'une trop grande différence entre Haute et Basse Normandie, Alain Levern élude désormais l'idée d'approfondir les coopérations structurelles entre les deux régions normandes, approfondissement pourtant vivement souhaité par Laurent Beauvais nouveau président du CRBN... Faut-il expliquer ce changement d'attitude par la crainte très « politique » d'Alain Levern d'avoir finalement à tirer du feu les marrons de la fusion régionale normande pour le seul bénéfice d'un certain ... Laurent Fabius ?

Bilan de 40 années d'existence des régions Haute et Basse Normandie : un déclin relatif sinon absolu de l'ensemble normand et l'expérimentation dans la douleur d'une autonomie régionale de gestion et de décision : « passer d'une région de notables à une région de responsables » (Laurent Beauvais), c'est l'acquis positif de la « décentralisation » avec un bilan mitigé en raison des effets structurels de la division d'un potentiel régional unique en deux périmètres de gestion administrative. **Mais l'actuelle réforme des collectivités régionales inquiète les élus : en l'état du projet, les conseils régionaux perdraient toute autonomie financière et de gestion vis à vis de l'Etat...**

- **Echec de la métropolisation en Normandie devant la difficulté politique d'animer un réseau de villes (triangle Caen ; Rouen ; Le Havre)** avec pour conséquences : l'incapacité de « *fixer l'avenir* » dans les villes normandes et la fuite massive des jeunes diplômés et des talents formés dans les deux régions normandes ; **depuis 1999, c'est l'équivalent de 5% de la population normande qui vit et travaille en région parisienne : 90% des jeunes normands partis ne reviennent pas.** Dynamique démographique négative: les jeunes s'en vont, les retraités arrivent. **En 2020, un habitant sur deux en Normandie aura plus de 50 ans ! Sous-encadrement : 1 emploi sur 2 en Normandie dépend d'un donneur d'ordres extérieur ;** faiblesse des salaires (jusqu'à 200 à 300 euros de moins qu'ailleurs) ; fuite de nombreuses directions publiques ou privées hors de Normandie au profit de Rennes, Nantes, Lille ou la région parisienne. (ex : départ de la direction du CIN de Rouen à Lille)
- **Retard dans l'aménagement du territoire, vieillissement des infrastructures et de l'appareil industriel** : les grandes agglomérations du triangle Caen-Rouen –Le Havre génèrent un étalement urbain, l'urbanisation du littoral s'accélère avec la venue des résidents « franciliens » tandis que s'opère un **décrochage économique, social voire sanitaire des populations plus rurales au sud d'une ligne Valognes – Pont l'Evêque – Pont Audemer- Le Havre** (ex : revenu médian mensuel à Lisieux en 2008 : 576, 18 euros). **La misère devient « invisible »** et l'économie résidentielle permet d'organiser la survie ; ex : « le quai de Ouistreham » (Florence Aubenas). Chiffres significatifs : 14% d'illettrisme dans l'académie de Rouen ; 11% dans celle de Caen pour une

moyenne nationale à 9%. **Plus aucun dentiste dans le canton de Mortain.** Inachèvement du désenclavement routier dans le bocage de la Manche et de l'Orne ; toujours pas de train entre Rouen et Evreux ; saturation du nœud ferroviaire rouennais et des routes sur les deux rives de l'Estuaire ; une A13 **« tout à l'égoût à bagnoles »** (Antoine Grumbach) qui rend peu de service au territoire d'une Normandie traversée entre Paris, la « côte » ou l'Ouest (c'est à dire la Bretagne). Mono industrie de l'automobile ou du pétrole dans la Basse-Seine ou en Basse-Normandie ; mono industrie du nucléaire dans le Nord Cotentin...

- **La mesure du déclin global de la Normandie** : en part de PIB, les performances des deux régions normandes actuelles sont plutôt médiocres : **18^{ème} rang** national pour la Normandie basse et **13^{ème} rang** national pour la Normandie pas si haute que cela. Une Normandie fusionnée pouvait prétendre au **5^{ème} rang national avant 1990** : **c'est désormais au 6^{ème}** qu'elle peut prétendre dorénavant. Selon le rapport Edater (cité plus haut), **c'est l'équivalent de 30% du PIB régional normand global qui aurait été amputé par les effets et les complications de la division administrative.**
- **Une image régionale qui se « ringardise »** : clichés ; tropisme du **plouc** et de la **pluie** ; **marge récréative** de la région parisienne ; **région tristement historique** marquée par 1944 et le béton de la reconstruction. Deux INSEE ; deux académies ; **deux zones de vacances** ; **deux quotidiens « régionaux »** : ignorance voire mépris entre Haut et Bas Normands ; paradoxe normand : évidente notoriété à l'extérieur et **hésitation entre la « Normandie » et les deux actuelles régions administratives** : **l'espace vécu normand a semble-t-il été brisé...**
- **2004 – 2011 : la montée d'une prise de conscience normande, la Normandie déjà « réunifiée »**. Le thème de la **« fusion régionale normande »** est désormais dans tous les esprits des décideurs et acteurs régionaux : elle est perçue comme **inévitabile** ou comme **indispensable** notamment chez les plus jeunes et les plus dynamiques du territoire avec la **prise de conscience qu'il y a des atouts normands spécifiques** :
 - La notoriété internationale exceptionnelle de la Normandie
 - La densité patrimoniale, historique et culturelle (5 sites ou objets sur la liste du patrimoine mondial UNESCO)
 - La proximité avec la région parisienne et ses 12 millions d'habitants.
 - Une agriculture et des paysages ruraux relativement préservés des excès de l'agro-industrie (la « Gourmandie » : record national pour le nombre d'AOC)
 - La Normandie, 1^{ère} région de France pour l'économie maritime toute activité confondue sur le littoral (du GPM à la plaisance en passant par la pêche ou la conchyliculture et la construction navale...)

- La Normandie, terre d'élection du cheval en France (2014 : jeux équestres mondiaux en Normandie)
- Des niches en terme de savoir-faire de niveau mondial : imagerie médicale ; recherche fondamentale sur les ions à Caen ; production linicole ; flaconnage des parfums de luxe ; plasturgie et nouveaux matériaux
- La Normandie, 3^{ème} ou 4^{ème} région industrielle de France : automobile ; aéronautique ; production énergétique (sortir du tout pétrole ou du tout électro-nucléaire avec le potentiel des éoliennes ou des hydroliennes au large des côtes)

La Normandie déjà « réunifiée » : on ne compte plus désormais, le nombre d'institutions, d'associations, syndicats ; entreprises, mouvements, médias ou manifestations qui intègrent désormais l'évidence normande... **Liste non exhaustive :**

Le comité régional de tourisme ; la chambre régionale d'agriculture ; la banque alimentaire ; l'église catholique ; la CGT ; certaines fédérations ou unions patronales ; le pôle de compétitivité sur l'automobile « Mowe'o » ; l'aéroport de Deauville ; la fédération de tennis et d'autres fédérations sportives ; les écoles supérieures de commerce et prochainement celles d'ingénieurs ; la Caisse d'Epargne ; la Caisse primaire d'assurance maladie ; la fédération « à chœur joie » ; les sociétés savantes ; l'opération du « Normandy Day » ; l'équipe d'Heula pour un humour normand ; le réseau des agriculteurs sans OGM ; la presse magazine spécialisée normande ; FR3 « Normandie » ; les nouveaux médias sur Internet ; l'agence de promotion des entreprises normandes à l'international (« Normandie développement ») ; l'aide publique régionale au financement des entreprises (« Normandie investissement ») ; « Normandie incubation » (création d'entreprises innovantes) ; la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire ; la délégation régionale du conservatoire du littoral ; le contrôle de la qualité de l'air ; les délégations régionales de la SNCF (eh oui !) de France Télécom ou d'EDF ; l'institut régional de la qualité alimentaire ; certaines centrales d'achat de la grande distribution ; l'Office de développement de l'action culturelle ; la délégation régionale du CNRS et pour bientôt : la conférence portuaire interrégionale normande (Ports Normands Associés et GPM de Rouen et du Havre) ; l'association des CCI de l'Estuaire ; le Pôle de recherche et d'enseignement supérieur normand pour une mise en réseau des trois universités normandes... **Manquent à l'appel : les fédérations des partis politiques** (on se demande bien pourquoi !)

5° Le coup de tonnerre du « Grand Paris maritime » (Antoine Rufenacht et Antoine Grumbach à la manœuvre): « Le meilleur moyen de faire prendre conscience d'un intérêt général à des imbéciles est de leur faire peur » (d'après Hobbes)

Printemps 2009 : l'annonce de Nicolas Sarkozy qu'il faut un « **Grand Paris** » tourné vers la mer avec une ligne grande vitesse reliant Paris au port du Havre pour assurer l'avenir du pays dans la compétition mondiale fait l'effet d'un coup de tonnerre dans le ciel bien

morose ou brumeux du projet régional normand. Grâce à l'intelligence politique du maire du Havre soutenant le projet de l'urbaniste Antoine Grumbach d'un Grand Paris doté d'une densité en infrastructures de transports le long de la Seine jusqu'au Havre, **les décideurs politiques régionaux découvrent avec horreur qu'ils n'ont aucun projet pour penser la Normandie et en faire un enjeu national.**

La crainte est forte que le « *Grand Paris n'avale la Seine aval sans l'aval des Normands* » : les Haut-normands se laissent séduire par « *l'axe Seine* », axe utile des intérêts parisiens depuis toujours, oubliant peut-être qu'il faut « *une longue cuiller pour dîner avec le diable* ». En effet, dans le premier projet proposé par Grumbach « *Seine métropole* », les 800000 habitants des agglomérations du Havre et de Rouen sont associés aux... 12 Millions de franciliens ! Enfin, un TGV sur LGV nouvelle est proposé au Nord de Rouen entre Cergy-Pontoise et Le Havre : **on ne parle plus de Normandie !**

Avril 2009 : réaction très vive des élus et des citoyens de Basse-Normandie menacés d'une relégation définitive...

Été 2009 : les élus bas-normands, Laurent Beauvais en tête obtiennent finalement de l'Etat le principe d'une desserte ferroviaire modernisée irriguant l'ensemble de la Normandie avec un TGV roulant sur une LGV pour sortir de la région parisienne. Un nouveau discours du président de la République rectifie le tir et en août 2009 des lettres de mission sont envoyées à Jean-Pierre Duport, conseiller d'Etat chargé de piloter le groupe de travail « *TGV Paris- Normandie* » pour le compte de la Commission Nationale du Débat Public et au président de région Laurent Beauvais (Alain Levern ayant été oublié...)

Décembre 2009 : les deux CESER normands se mobilisent en créant une association pour suivre et défendre le projet ferroviaire, tandis qu'Alain Tourret vice-président du CRBN présente un nouveau rapport pour promouvoir la « *réunification normande* » au risque de présenter une « *Normandie caennaise contre une Normandie rouennaise sinon parisienne* ».

Mars –Avril 2010 : élections régionales dominées par la politique nationale. On parle, bien évidemment plus du dossier en Basse qu'en Haute. Les deux présidents sortants sont réélus.

4 Mai 2010 : colloque du Havre « Seine d'avenir ». Devant plus de 1500 acteurs et décideurs régionaux présents, **Antoine Rufenacht** (Le Havre) ; **Laurent Fabius** (Rouen) et **Bertrand Delanoë** (Paris) s'engagent à promouvoir et défendre l'intérêt national de « *l'axe Seine* » : les élus bas-normands présents ne sont pas associés à la déclaration finale.

Juin 2010 : à Caen, le CRBN s'engage dans une réflexion prospective normande globale pour associer un projet territorial cohérent au futur TGV. L'axe « Seine » ne suffit pas, il faut un projet « *Grand estuaire* » englobant l'ensemble de la Normandie, en tant que façade maritime privilégiée du « *Grand Paris* ». C'est autour des élus de l'Eure de craindre la marginalisation alors que le cœur des futures infrastructures ferroviaires seront dans ce département (« Y » de débranchement entre Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg). A Rouen, Laurent Fabius lance le festival « *Normandie Impressionniste* » montrant ainsi son intérêt pour le dossier normand...

Été 2010 : Les 50 propositions du rapport Attali. Jacques Attali, missionné par les CCI de l'Estuaire présente son livre « *Paris et la mer la Seine est capitale* ». Il propose la création d'un établissement public d'Etat pour mettre en œuvre les projets dans l'Estuaire car on

n'a plus le temps d'attendre l'émergence d'une région normande avec son projet régional. Dans plusieurs réunions publiques en Normandie, Jacques Attali déclare : *« il faut vous entendre pour qu'on vous entende »*

Octobre 2010 : à Caen, lancement de la prospective « Normandie 2020 » par le CRBN (en cours actuellement) avec la publication d'un « livre blanc » en avril 2011.

Novembre 2010 : Antoine Rufenacht quitte la vie politique havraise et normande. Il accepte le principe d'un TGV irriguant la Normandie et celui d'une gare TGV à Rouen sur la rive gauche. **Le consensus politique normand sur l'architecture générale du projet est enfin acquis** mais toutes les ambiguïtés ne sont pas levées : du côté du CRHN certains se contenteraient bien d'une simple prolongation du RER jusqu'à Mantes la Jolie (projet Eole). Le président du CRHN Alain Levern est élu président de la « C8 », conférence des 8 régions du Bassin Parisien : va-t-il défendre le projet normand global ou s'entendre directement avec la région Ile de France ? **Normand ou banlieusard ? Le choix ne semble pas encore fait à Rouen...**

21 décembre 2010 : après un recours des écologistes, **le tribunal administratif de Rouen annule le SCOT de l'Estuaire qui prévoyait les grands travaux pour un désenclavement ferroviaire du port du Havre** (tunnel sous l'Estuaire ; prolongement du canal port-fleuve ; écluse à Tancarville). A Caen : au colloque célébrant les 20 ans de l'agglomération caennaise, Philippe Duron déplore que ses collègues haut-normands soient *« fascinés par l'illusion de l'axe Seine »*. Un nouveau colloque *« Seine d'avenir »* doit se réunir en **juin 2011 à Rouen** : les élus bas-normands seront-ils enfin sur l'estrade ? Les élus haut-normands, notamment rouennais vont-ils enfin comprendre qu'une métropole telle que **Rouen qui se prétend régionale (« Rouen un R de capitale ») ne peut plus se permettre d'ignorer la Normandie ?**

Janvier 2011 : Lancement du 11^{ème} centenaire de la Normandie (911-2011) piloté et financé par le CRT Normandie et le seul Conseil régional de Basse-Normandie, le CRHN ayant refusé de façon dédaigneuse de verser le moindre centime. Conséquence : des collectivités territoriales haut-normandes désireuses de participer à l'opération vont bénéficier de l'effort financier du CRBN : une coopération interrégionale normande de plus !

CONCLUSION : L' AVENIR, la Normandie en 2020

C'est donc en 2011, année du 11^{ème} centenaire de la Normandie qu'il va falloir choisir... Bon anniversaire ou avis de décès ?

La Normandie, première région d'économie maritime de France est désormais réunifiée avec **un puissant réseau urbain couronné par une capitale atypique en réseau : Caen (siège du conseil régional ; technopole régionale) ; Rouen (siège de la préfecture régionale normande et de l'interrégion Normandie-Nord- Picardie ; métropole régionale : 6^{ème} département normand) et Le Havre (siège de la CRCI et de la conférence portuaire « Seine-Normandie ») en tant que port du Grand Paris et avant-port européen** . Les ports normands envisagent une coopération avec les ports de la côte sud de l'Angleterre. Le nouveau campus anglophone de l'université de Caen est un succès tandis que le réseau universitaire normand attire les étudiants de la région et d'ailleurs pour la qualité des formations et pour l'ouverture internationale et maritime. Le contournement ouest de

Philippe Cléris, p/o le collectif « Bienvenue en Normandie ». Caen, le 11 janvier 2011 10

Paris est achevé et deux grands corridors de fret ferroviaire partent de l'Estuaire vers l'Espagne et vers l'Allemagne. Rouen avec sa gare TGV est devenue le carrefour ferroviaire de la Normandie : dans cinq ans roulera le futur Eurostar Paris-Londres via la Normandie. La région normande est devenue pionnière dans la « chimie verte », tandis que des véhicules électriques sortent des chaînes de montage de Sandouville. Des « *maisons douces* », tels des « *béguinages* » modernes accueillent les personnes âgées dans la sérénité rurale ou rurbaine ; les villages de l'Orne ou de l'Eure revivent avec le télétravail et l'agriculture labellisée « *biocal* » qui alimente les AMAP des aires urbaines normandes et franciliennes qui tendent à se joindre définitivement. Chaque intercommunalité du territoire normand fait l'objet d'un contrat de projets sociaux et culturels à destination des populations dans le cadre d'un accord entre le conseil régional de Normandie et les 5 conseils généraux : des antennes locales avec regroupement des services publics ont été ouvertes dans toutes les petites villes normandes ! Les lignes à haute tension ont été enfouies et le second EPR a été abandonné au profit de parcs d'éoliennes off shore. Une scène nationale d'Opéra en réseau entre Caen et Rouen, un corps de ballet au Havre et un orchestre symphonique de Normandie participe au rayonnement national de la région qui s'est spécialisée dans la programmation **de festivals de la « vive saison »** (c'est à dire le contraire d'une « morte saison ») qui ravit les Parisiens, les Anglais et tous les autres tandis que **Caen accueille depuis peu la « cité nationale des arts du Livre ».** En 2025, Caen-Rouen-Le Havre (« Normandie métropole ») sera capitale européenne de la culture. L'exposition « *Normands peuple d'Europe* » va créer l'événement. L'autoroute de Normandie est devenue gratuite entre Caen et Rouen tandis que le tunnel sous la Seine permet de faire Caen Le Havre en train en 1 heure de même qu' il est possible de prendre **la navette maritime express au départ de Ouistreham, Trouville ou Honfleur.** **Le train touristique Paris-Le Mont St Michel** via le bocage normand (ex Paris-Granville) est apprécié par les touristes chinois et indiens tandis que **le carnaval de Granville attire la jeunesse de l'Ouest** : le départ de la nouvelle édition de la « *course en solidaire* » sur la route des Terreneuvas promet d'être une grande fête populaire . On lira le quotidien en ligne « *Normandie-Eclair* ». **Une liaison ferry relie à titre expérimental Granville à Saint-Hélier (Jersey)** : les jeunes du pays sont intéressés. **La liaison ferroviaire Caen-Flers a été rétablie** il y a trois ans : plus de 800 voyageurs par jour ! **L'école d'ingénieurs de Caligny est réputée** : il y a une liste d'attente ! Une tour de 100 mètres de haut a été construite au Havre tandis que la vieille tour de l'ancien CHU à Caen a été réhabilitée en logements et bureaux avec un restaurant panoramique... A Rouen, la rive gauche offre un nouveau front de Seine ultra-moderne avec le nouvel opéra et la nouvelle gare tandis que, rive droite, la cathédrale a fait l'objet d'une restauration complète : des promenades arborées ont été installées sur les quais avec des guinguettes et les paquebots viennent s'amarrer régulièrement en amont du pont Flaubert. A Evreux et à Vernon, on accueille désormais les laboratoires de conception du futur projet lunaire européen. La liaison ferroviaire Evreux-Rouen a été enfin rétablie. A Dieppe, le nouvel institut des énergies renouvelables accueille 200 étudiants . A Cherbourg, le terre plein des « Flamands » est encombré de conteneurs, trois navires attendent dans la rade, **le ferry pour l'Angleterre vient de partir** : c'est un prototype à propulsion nucléaire sorti des chantiers de l'ex DCN... Est-il nécessaire d'imaginer un autre scénario ?