

LE PLAN VALLS- PHILIZOT POUR L'AXE-SEINE :

UN MARCHÉ DE DUPES POUR LA NORMANDIE

22 AVRIL 2013 : L'ETAT PREND EN MAIN L'AVENIR DE LA NORMANDIE

Le 22 Avril 2013, le Premier Ministre Jean Marc Ayrault, par un décret, décidait la création d'un "Délégué interministeriel au développement de la Vallée de la Seine" placé sous son autorité directe. Il chargeait ce Délégué d'élaborer un "Schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine". D'entrée de jeu, le premier Ministre Ayrault définissait le territoire concerné : ce serait celui constitué par les régions de l'Île de France, de la Haute et de la Basse Normandie, le département de l'Orne étant écarté de celui-ci (alors qu'il sera amené à contribuer à certains financements de l'Axe-Seine en tant que partie de la Normandie.)

Une constellation de territoires et de structures étaient en principe « associés » à l'élaboration de ce schéma selon les modalités dictées par le Premier Ministre Ayrault

Les Normands devaient désormais savoir à quoi s'en tenir : l'avenir de leur région se déciderait en grande partie au sein des services du Premier Ministre via le "Délégué" qui fut désigné quelques jours plus tard en la personne du Préfet François Philizot. Moins de deux ans plus tard, le 16 Janvier 2015, à l'Abbaye aux Dames de Caen, siège du Conseil régional de Basse Normandie, Mr Philizot présentait le "Schéma Stratégique Vallée de Seine". Ajoutons que Mr Valls ayant pris la suite de Mr Ayrault début 2014 on peut légitimement parler, concernant ce document, de "plan Valls - Philizot".

LA NORMANDIE PARISIENNE SELON Mr PHILIZOT

Le Schéma stratégique Vallée de Seine qui se définit comme "Un projet de développement à l'horizon 2030" pour le territoire de la Vallée de Seine annonce clairement la couleur dans son introduction :

" L'Île de France qui se trouve en compétition avec les autres grandes régions à l'échelle européenne et mondiale doit développer ,cet atout géographique qu'est la Seine tirer tout le parti de cette vallée qui

prolonge son territoire avec ses villes ses ports ses bassins industriels ses centres de recherche et d'enseignement supérieur son dynamisme agricole ,son patrimoine culturel et son attractivité touristique » (p. 4)

Ainsi d'entrée de jeu , un rôle est assigné à la Normandie : celui d'être le "**prolongement** " **de l'île de France** , celle-ci devant être en mesure de "tirer parti" des nombreux atouts normands . Cet objectif central étant défini le « Schéma stratégique" précise plus loin que la Normandie (sauf l'Orne comme indiqué précédemment) "doit saisir cette opportunité" (p.4). De quelle façon ? Eh bien , en se dissolvant progressivement tout simplement dans une nouvelle méga-région en gestation qui ne dit pas (encore) son nom. Tel est le sort qui est en effet réservé sans la moindre ambiguïté par le « Schéma Vallée de Seine » à la Normandie .Comment doit se réaliser un tel processus programmé pour le moyen et long terme ? Il n'est que de lire ce document pour le savoir. Pour préparer les Normands à leur intégration progressive dans l'ensemble « Vallée de Seine » les deux premiers chapitres du "Schéma" intitulés « Diagnostic » et « Enjeux » nous indiquent tout d'abord qu'il convient de voir dans ce territoire un ensemble indissociable dont toutes les données le concernant doivent être globalisées (12 types de données globales sont ainsi recensées depuis la population (15 millions d'habitants) jusqu'au nombre d'étudiants (720.000) pour ne prendre que ces deux exemples. On nous indique ensuite que ce territoire homogène qui comporte de "nombreux projets à fédérer dans un projet commun " (p.8) doit bien sûr " fonder son développement sur une gouvernance solide " (p. 14) et tout naturellement " construire une identité commune valorisée par une politique de marketing territorial " (p.16) dépassant les " fragmentations institutionnelles " (p.24) (entendez par là les régions actuelles) ,la nouvelle identité "Vallée de Seine" devant être "relayée par un label " (p.17) . Pour mettre en œuvre ces premiers objectifs il faut " organiser la gouvernance en la dotant d'un cadre stable " (p.18) consistant notamment à rendre permanente la fonction actuelle de « Délégué interministériel » assisté d'un « Comité directeur » (p. 18) dont la composition a été fixée par le Premier Ministre (Décret 2013-336 du 22 Avril 2013) ainsi que les structures "associées" .Le cadre géographique de cette « quasi-région » en gestation ayant été délimité par le Premier Ministre comme il a été indiqué plus haut ainsi que les bases sur lesquelles devait s'appuyer sa gouvernance ,restait à lui fixer une feuille de route : c'est l'objet du troisième et dernier chapitre du « Schéma stratégique Vallée de Seine »: qui s'intitule « Des orientations aux actions » (p.23 à 59). Il n'est pas possible de restituer ici le détail de ces 36

pages qui fixe le programme assigné à la Normandie pour les 15 prochaines années mais l'introduction de ce chapitre indique très clairement que tous les domaines de l'action publique doivent être du ressort de cette nouvelle entité en gestation à un point tel qu'on peut se demander quelles domaines d'action va-t-il rester au Conseil régional de Normandie : « Le développement de la Vallée de la Seine a pour objet le développement économique, social, environnemental du territoire » précise ainsi cette introduction (p.23). Celui-ci doit s'appuyer sur un certain nombre de démarches dont les maîtres-mots sont "complémentarités" « "coopérations" "intégrations" avec les sens particuliers sous-tendus par le « Schéma stratégique » concernant ces termes et qui peuvent être résumés par celui global de "dissolution" de la Normandie dans l'ensemble défini par Mr Ayrault.

UNE NORMANDIE "SOUS INFLUENCE"

Les bases sur lesquelles doivent s'organiser les "complémentarités" et "intégrations" entre la Normandie et l'Ile de France découlent de certains postulats posés par le "Schéma" qui indique tout d'abord, comme cela a été rappelé précédemment, que la Vallée de Seine (dont la Normandie) doit être considérée essentiellement comme un "prolongement" de la région parisienne. Comment se répartiront les rôles futurs entre celle-ci et son "prolongement" normand ? Le passage suivant du Schéma (p.12) l'anticipe en décrivant les caractéristiques de leurs économies respectives :

" Les sièges sociaux restent concentrés en Ile de France (...).Alors que, de ce fait, l'économie francilienne peut présenter une certaine résilience, le tissu économique normand se trouve fragilisé à plusieurs titres : sur-représentation des fonctions d'exécution et faiblesse des fonctions supérieures, dépendance des établissements normands vis à vis des grands groupes dont les décisions sont prises en dehors du territoire ,fragilité des entreprises sous traitantes qui subissent les conséquences de ces décisions .Ces déséquilibres évidents en ce qui concerne les activités industrielles sont aussi très marqués pour les activités tertiaires ... "

A ces déséquilibres qualitatifs entre les «partenaires » soulignés par le Schéma il faut ajouter quelques données comparatives entre l'Ile de France et la Normandie qui les confirment : l'Ile de France a par exemple un PIB de plus de 600 milliards € contre 85 milliards à la Normandie ; dans les données comptabilisées par le Schéma telles que la population (15 millions hab.) de la Vallée de Seine près de 12

millions proviennent d'Ile de France , concernant le nombre d'étudiants, sur les 720 000 recensés 650 000 proviennent de l'Ile de France etc...

Condescendant envers le "prolongement" normand, le Schéma ne s'interdit pas , pour autant ; de « récupérer » au profit de la nouvelle entité « Vallée de Seine » des réussites normandes en les reformatant à sa façon . C'est ainsi qu'après avoir souligné (p.37) que l'édition 2013 de la manifestation « Normandie impressionniste » au delà de sa dimension culturelle comportait un intérêt touristique , le "Schéma" indique que **"L'enjeu Vallée de Seine autour de cette thématique commune à tout le territoire est maintenant la construction d'événements et produits touristiques et culturels à l'ensemble des trois régions (...) depuis l'amont de Paris jusqu'à la Baie de Seine"** (p.37) D'autres exemples de « récupérations » pourraient être cités qui montrent que pour Mr Philizot un certain nombre d'atouts normands sont recyclables en les intégrant dans la future méga-région dominée par l'Ile de France . Cette perspective de mise sous tutelle de la Normandie avait-elle au moins des compensations pour celle-ci ? Mr Philizot a tenté en diverses occasions de le faire croire mais les réalités démentent d'une façon absolue ses affirmations.

AXE-SEINE : LES PROMESSES DE MR PHILIZOT.

Pour "vendre" le Schéma Vallée de Seine" aux Normands , Mr Philizot n'allait pas être avare de promesses à leur égard.

Tout d'abord il fait inscrire dans ce Schéma la liste des infrastructures de transport qu'il convenait " **d'identifier et de financer**" comme l'indique l'extrait suivant du document (page 42) :

« III.2.2 – 1 – Identifier et financer les projets routiers , ferroviaires, fluviaux, portuaires et aéroportuaires d'échelle nationale et interrégionale

-LNPN -Ligne nouvelle Paris-Normandie – Cette opération a été déclarée prioritaire par le Premier Ministre (...) Il s'agit du seul projet assurant la desserte des 4 territoires métropolitains concernés qui permettra une interconnexion directe et rapide entre les différents pôles d'emploi de recherche et d'innovation et garantira la désaturation de l'axe ferroviaire historique.

-Modernisation de l'axe ferroviaire Serqueux-Gisors – Cette opération relève de la promotion des itinéraires alternatifs pour le transport du fret. (...).Nouvel itinéraire entre Le Havre et l'Ile de France il contribue au rééquilibrage des flux au profit d'un mode de transport massifié alternatif à la route ,libérant en contrepartie des capacités sur l'axe ferroviaire de la Vallée de la Seine . Il est indispensable à la

massification des transports de conteneurs pour assurer la desserte des ports

(...)Desserte terrestre routière et désenclavement des zones urbaines denses et des zones logistiques d'intérêt majeur

-Liaison A 28/ A13 avec la desserte de plateformes logistiques multimodales du Sud de Rouen – Opération déclarée d'intérêt national retenue comme prioritaire par le Premier Ministre en Juillet 2013,cette infrastructure améliorera les conditions d'accès au Port de Rouen,les conditions de vie des habitants de l'agglomération rouennaise (réduction des nuisances et développement des modes alternatifs à la voiture) et facilitera les échanges avec les autres territoires nationaux et européens en particulier pour les flux nord- sud »

Voilà la liste des principales infrastructures de transport de l'Axe-Seine que le « Schéma stratégique pour le développement de la Vallée de la Seine » de Mr Philizot avait formellement identifiées et se proposait de « financer »

LA PROMESSE D'UN FINANCEMENT PAR UN CONTRAT DE PLAN SPECIFIQUE

Dans la mesure où le document précise dès son introduction que « le territoire de la Vallée de Seine est identifié comme « un enjeu national » (p. 2) il va sans dire que ce financement devait logiquement comporter une participation très significative de l'Etat . Aussi quelques semaines après sa désignation Mr Philizot s'empressa t-il de confirmer qu'un Contrat de plan Etat-Régions (CPIER) spécifique constituerait la « déclinaison » financière du Schéma et donc apporterait des précisions sur les modalités de ce financement.

Mr Philizot nous précise tout d'abord (p.42) que les coûts de ces investissements devront se référer à ceux indiqués par la Commission “Mobilités 21” présidée par P .Duron (Rapport remis en Juin 2013) . En se reportant à ce document on apprend que le montant global des principaux investissements identifiés par le “Schéma stratégique” dépasse 10 milliards € (LNPN : 8 ,5 Mds € - Serqueux-Gisors : 240 millions € -Contournement routier de Rouen : 880 millions €) .Il est à noter que ces chiffres exprimés en euros 2012 et se référant à des hypothèses basses (selon la Commission Duron) doivent être revus très fortement à la hausse. Pour ne prendre qu'un seul exemple le coût estimé du contournement routier de Rouen dépasse aujourd'hui largement 1 milliard € . La promesse de financement incluse dans le Schéma Vallée de Seine concernant les trois infrastructures "identifiées" par celui-ci s'applique donc à un montant supérieur à 10 milliards €.

SECONDE PROMESSE DE Mr PHILIZOT : RENFORCER ROUEN ET LE HAVRE FACE AUX PORTS NEERLANDAIS ET BELGES

La seconde promesse que fit Mr Philizot aux Normands quelques mois après sa nomination fut d'affirmer que sa mission avait également pour objectif de faire en

sorte que les ports du Havre et de Rouen soient à même d'affronter la concurrence des ports belges et néerlandais. En effet dans une interview à « Haropa Mag » magazine des ports de l'Axe-Seine (N°4- Automne 2013) il déclarait « **La concurrence des ports du Havre et de Rouen avec les ports du Bénélux a poussé vers une démarche de reconquête** » . Mr Philizot confirme cette promesse le 24 Octobre 2013 en faisant la déclaration suivante : « **Mon ambition est de promouvoir la croissance des activités portuaires de la Vallée de la Seine et de prendre des parts de marché aux ports du Bénélux** »

DES PROMESSES DE Mr PHILIZOT AUX REALITES

Examinons maintenant si les promesses faites par Mr Philizot dans le cadre du "Schéma Vallée de Seine" se sont inscrites dans la réalité.

Concernant les 3 infrastructures mentionnées précédemment Le "Schéma stratégique" ayant précisé que celui-ci serait "décliné" par un contrat de plan interrégional spécifique , le CPIER ,couvrant la période 2015 -2020 , il suffit de s'y reporter pour connaitre notamment l'implication financière de l'Etat dans les équipements précités, déclarés "priorités nationales" à de multiples reprises

LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)

Le volet ferroviaire du CPIER indique que l'apport financier de l'Etat s'élève à 51,36 millions € (pour 6 ans) . Ce montant dérisoire par rapport au montant global de la LNPN (8 ,5 milliards € selon le chiffrage Duron) s'explique par un stratagème utilisé par l'Etat dans le cadre du CPIER . En effet les études préalables de la LNPN commencées en Avril 2012 devaient se terminer en Avril 2016 selon le calendrier prévisionnel du Maître d'ouvrage RFF (4 ans d'études) .Toujours d'après ce calendrier, l'enquête d'utilité publique devait suivre (1 à 2 ans) .En respectant le calendrier du Maître d'ouvrage (RFF) établi en 2011 les travaux de la LNPN devaient donc être engagés en 2018 . Bien entendu le respect de ce calendrier aurait eu comme conséquence d'obliger l'Etat à annoncer le montant de son implication financière dans la LNPN ce qu'il ne voulait faire à aucun prix .Aussi décida t-il tout simplement de prolonger la durée des études commencées en 2012 jusqu'en 2020 soit plus du double de la durée normale et de reporter après cette année l'annonce par le successeur (probable) de Mr Hollande, du montant de l'engagement de l'Etat .Ce stratagème explique le chiffre de 51,36 millions € inscrit dans le CPIER correspondant à l'apport de l'Etat pour financer de 2015 à 2020 la prolongation des « études préalables » ,études auxquelles participe d'ailleurs la Normandie .On voit que sur le dossier LNPN ,au désengagement financier de l'Etat et au report des travaux à une lointaine et hypothétique échéance s'ajoute une véritable tromperie de sa part envers les Normands.

MODERNISATION DE LA LIAISON SERQUEUX -GISORS

Concernant le financement de la liaison Serqueux-Gisors (montant: 260 millions € d'après le CPIER) **particulièrement importante pour le désenclavement ferroviaire du Port du Havre**, le CPIER n'annonce aucun financement. Le mandat de négociation donné par l'Etat au Préfet Maccioni pour le CPIER précise que celui-ci fera l'objet d'une enveloppe « spécifique » avec les participations aléatoires (compte tenu de leur situation financière précaire) de l'AFITF (Agence pour le financement des Infrastructures de Transport) et de SNCF-Réseau (Gestionnaire d'infrastructures) . Concernant l'implication financière éventuelle de SNCF Réseau, le mandat de Mr Maccioni précise que celle-ci ne saurait être que « non engageante » !! Le même mandat de négociation précise donc que pour le financement de la liaison Serqueux-Gisors les collectivités territoriales normandes seront mises à contribution (la participation de l'ex « haute Normandie » étant actée à hauteur de 90 millions €) ,déduction faite de la participation européenne. Notons également que le mandat donné au Préfet Maccioni lui prescrit de ne pas participer au financement de la future (et hypothétique!) gare de Rouen Saint-Sever .

LIAISON A28 / A13 (CONTOURNEMENT ROUTIER DE ROUEN)

Concernant le contournement routier de Rouen (Liaison A28 /A 13) « **opération d'intérêt national retenue comme prioritaire par le Premier Ministre en Juillet 2013** » selon le Schéma stratégique Vallée de Seine (p.44) et partie intégrante du développement de ce territoire , le CPIER est totalement silencieux sur son financement et pour cause : le Gouvernement a décidé de mettre cet équipement en concession. Ce qui signifie que ce sont les Normands qui financeront principalement cet investissement de plus de 1 milliard € comme usagers (péages) et par le versement d'une « subvention d'équilibre » (50% du coût total selon les indications officielles) soit environ 500 millions € à la charge des collectivités normandes (Région Normandie en particulier)

Ainsi les implications financières respectives de l'Etat et de la Normandie concernant les trois infrastructures identifiés formellement par le « Schéma Vallée de Seine » telles qu'elles ressortent du CPIER (en y intégrant « l'oubli » par l'Etat du contournement de Rouen formellement inscrit dans le Schéma) sont les suivantes :

LNPN («études »)	Etat : 51,36 millions€	Normandie :	38 millions €
Serqueux-Gisors :	Etat : 0	Normandie :	90 millions €
Contournement -Rouen	Etat : 0	Normandie :	500 millions €

Total Etat : 51,36 millions € Total Normandie : 628 millions €

(les 500 millions € représentent le montant approximatif de la subvention d'équilibre qui sera acquittée essentiellement par les collectivités normandes)

Cette comparaison se passe de commentaires. Il convient d'ajouter que l'argument selon lequel ce désengagement massif de l'Etat dans les infrastructures ferroviaires et routières majeures de l'Axe-Seine s'expliquerait par la situation contrainte des finances publiques n'est pas recevable dans la mesure où des projets d'infrastructures sont engagés par l'Etat en France mobilisant des montants

cosidérables (LGV Bordeaux- Dax Toulouse – LGV Le Mans Rennes – Canal Seine Nord – Tunnel Lyon-Turin ...) et dont la justification économique est mise en cause par de nombreux organismes indépendants (Cour des Comptes -Inspection Générale des Finances -Commission d'enquête publique...). Il est également nécessaire de souligner que la mise à contribution des collectivités territoriales normandes (dont la Région Normandie) aux financements de l'Axe-Seine intervient au moment où l'Etat réduit d'une manière drastique les dotations aux collectivités locales.

Mr PHILIZOT ET LA CONCURRENCE DES PORTS DU BENELUX

Après le constat du désengagement financier de l'Etat dans l'Axe-Seine , la promesse de Mr Philizot rappelée précédemment de favoriser les ports du Havre et de Rouen face à la concurrence des ports belges et néerlandais a-t-elle été suivie d'effet ? Il suffit d'indiquer pour y répondre qu' au moment même où ce dernier faisait cette promesse (Septembre -Octobre 2013) **le Gouvernement Ayrault accélèrait les procédures pour le démarrage rapide du Canal Seine Nord qui renforce précisément ceux-ci au détriment des ports normands**, ce que n'ignorait pas, bien entendu, Mr Philizot , le projet de LNPN (qui avait une finalité "fret" au profit du Havre et de Rouen) était reporté à des échéances lointaines par la prolongation indéfinie des "études" le concernant cependant qu'aucun financement étatique n'était prévu pour la liaison Serqueux-Gisors. Tout cela démontre l' absence totale de crédibilité de Mr Philizot qui a été confirmée par ailleurs plus récemment avec la déclaration qu'il a faite -sans rire- au quotidien Paris-Normandie du 13 Juillet 2015 selon laquelle concernant l'Axe-Seine "on entrainait dans le concret" sans apporter bien sûr la moindre preuve chiffrée de son affirmation.

Ainsi trois constats majeurs peuvent être faits à la lecture du "Schéma stratégique Vallée de Seine" et de sa "déclinaison" le CPIER Vallée de Seine : tout d'abord, une véritable mise sous tutelle de la Normandie y est programmée d'ici 2030 . En second lieu le désengagement financier massif de l'Etat dans les équipements déclarés par lui "prioritaires" et "urgents" dans le cadre de l'Axe-Seine (LNPN- Liaison Serqueux-Gisors -Contournement routier de Rouen...) y apparait d'une façon aveuglante .Ce désengagement s'accompagne par ailleurs d'une volonté de l'Etat de faire porter à la Normandie le poids de certains investissements qui sont parties intégrantes de celui-ci. Cette situation imposée par l'Etat et acceptée docilement par MM Mayer-Rossignol et Beauvais lors de leurs mandatures ne saurait l'être par la nouvelle Normandie issue des urnes en Décembre 2015 .

LA NOUVELLE NORMANDIE ET L'AXE-SEINE

Depuis toujours des relations étroites existent entre Paris et la région parisienne en général et la Normandie : la géographie physique et humaine l'impose ,l'Histoire le démontre. La proximité géographique entre les deux entités, renforcée par le fait même qu'elles ont un fleuve en commun : la Seine , puissant vecteur d'échanges économiques et humains, rend évidente ces relations . Pour ne prendre qu'un seul exemple, Il ne faut pas oublier que l'hinterland des ports normands de Rouen et du Havre est largement constitué par la région parisienne première région européenne par l'importance de son P.I.B . Mais ces relations nécessaires, devant être profitables à tous les territoires de la Vallée de la Seine ne sauraient revêtir l'aspect qu'elles ont pris depuis près de trois ans celui d'un véritable marché de dupes au détriment de la Normandie qui non seulement se voit dépouillée à moyen terme de son identité mais se voit réduite au rôle de financeur quasi exclusif des priorités nationales que sont l'axe-Seine et le désenclavement des grands ports du Havre et de Rouen.

A partir de ces considérations, les grands axes d'une véritable stratégie normande concernant l'Axe-Seine doivent être les suivants :

I - Concernant le Schéma stratégique Vallée de Seine

1/ -considérer comme caduque le document « Schéma stratégique Vallée de Seine» pour deux raisons capitales : tout d'abord parce qu'il programme de façon explicite la «dissolution » de l'entité normande dans un ensemble territorial indifférencié et technocratique regroupant l'Île de France et l'ex «haute » Normandie et ensuite parce que le CPIER- VS qui devait en être la «déclinaison » financière n'a aucun contenu pour le financement des grandes infrastructures de transport relevant de l'Axe-Seine et notamment de la participation de l'Etat dans celui-ci . Ce dernier point constituant à lui seul une clause de nullité du Schéma Vallée de Seine.

2/ -exiger de l'Etat qu'il mette en conformité sa reconnaissance formelle du caractère de «priorité nationale» des infrastructures de l'Axe Seine avec une implication significative directe et via les opérateurs qui dépendent de lui (SNCF-Réseau -AFITF...) dans le financement de celles-ci . Les ratios suivants concernant la clé de répartition entre les différents financeurs : Etat (AFITF) :1/3- SNCF -Réseau (à l'époque RFF)- : 1/3 – Collectivités Axe-Seine dont régions : 1/3 tels qu'ils étaient exigés avant 2012 par MM Fabius ,Le Vern ,Beauvais constituant une **base minimum** sur laquelle doit s'appuyer la Normandie (envers qui, de surcroit, la SNCF a une « dette » qu'il convient de rembourser selon son Président Mr Pépy)

3/ -le caractère de «priorité nationale » des infrastructures de l'Axe-Seine souligné par l'Etat lui-même implique également que le délai de réalisation de ceux-ci ne soit pas reporté indéfiniment dans le temps . A ce sujet la prolongation jusqu'à

2020 des «études préalables» de la LNPN commencées en 2012 et qui devaient se terminer en 2016 selon RFF ne saurait être acceptée .L'exemple de la gestion exceptionnellement rapide(moins de deux ans) du dossier Canal Seine Nord Europe par le Gouvernement et de la décision récente de celui-ci de réaliser deux lignes de LGV au départ de Bordeaux sans s'embarasser des procédures usuelles montre bien quand on compare ces deux exemples avec le projet de LNPN que l'Etat observe la règle de « deux poids -deux mesures » au détriment de la Normandie.

II – Concernant le système de gouvernance de l'Axe-Seine

Dans la mesure où se manifesterait dans un avenir plus ou moins lointain et éventuellement dans le cadre d'une alternance politique nationale, une volonté de l'Etat de s'impliquer autrement qu'en paroles et d'une manière significative dans le financement de l'Axe-Seine , un autre dispositif de gouvernance de celui-ci doit être mis en œuvre écartant le système du «pro- consulat» actuel et garantissant une représentation de la Normandie conforme au «poids» et aux intérêts de celle-ci.

Il est en effet littéralement scandaleux que l'avenir de la Normandie pour les 15 années à venir soit fixé par un fonctionnaire n'ayant aucune légitimité électorale et que parmi les diverses structures que l'Etat a décidé d'une façon discrétionnaire d'«associer» à la définition de l'avenir normand (à travers le « Schéma Vallée de Seine») une majorité d'entre elles est totalement étrangère à la Normandie telles que la Région Ile de France, les départements de Paris ,des Hauts de Seine, de la Seine Saint-Denis, des Yvelines,du Val d'Oise , la CCIR d'Ile de France ,le CESER d'Ile de France ,la Chambre d'Agriculture d'Ile de France ,les établissements étatiques VNF (Voies navigables de France) SNCF-Réseau. (cf. Décret du 22 Avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine)

Dans la mesure où ce qu'on appelle «l'Axe-Seine» comporterait un véritable contenu il est impératif de revoir d'une façon radicale la composition de la structure de gouvernance de cette entité afin de faire en sorte que la Normandie ne soit pas littéralement dépossédée de la maîtrise de son propre avenir comme cela a été décidé par Mr Ayrault le 22 Avril 2013 et est poursuivi depuis par Mr Valls Il faut souligner que cette exigence n'est pas contradictoire avec la mise en œuvre d'une politique de coopération interrégionale avec l'Ile de France qu'il conviendrait de mettre en œuvre dans le cadre d'un Axe-Seine doté -répétons-le- d'un véritable contenu.

Un an avant l'accession de François Hollande à la Présidence de la République , le 23 Mai 2011, au Zénith de Rouen, lors du second Colloque sur l'Axe-Seine, **Bruno Le Maire**, alors Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Agriculture qui ,comme on le sait, est, depuis longtemps, élu de l'Eure définissait ainsi ce que devait être la place de la Normandie dans l'Axe-Seine :

« Le défi que nous devons relever c'est de tirer parti de la proximité de la région capitale sans perdre l'âme de la Normandie .Nous avons vocation à développer économiquement, socialement, culturellement, industriellement la Normandie à côté de la Région parisienne, avec la Région parisienne ; pas sous

l'autorité de la Région parisienne ,pas dans la dépendance vis à vis de la Région parisienne .Normandie et Région parisienne doivent travailler main dans la main sur un pied d'égalité et de complémentarité »

A l'opposé de cette voie de la dignité et de l'équité pour la Normandie a été imposée depuis Mai 2012, la voie de la vassalisation à la région parisienne à laquelle s'ajoute l'absence d'implication significative de l'Etat dans le financement des grandes infrastructures de transport de l' Axe-Seine. Dans ces conditions, la nouvelle région Normandie en place depuis le 1er Janvier 2016 ne doit pas se considérer comme liée par les décisions prises par les gouvernements de MMrs Ayrault et Valls et avalisées par MMrs Le Vern, Mayer-Rossignol et Beauvais. Elle doit mettre en place un cadre nouveau de ses relations avec l'Etat et l'Île de France reposant sur les bases qui viennent d'être indiquées.

Union pour la Région Normande

Caen le 7 Février 2016

Principaux documents de référence

-
- Schéma stratégique Vallée de Seine
 - C.P.I.E.R Vallée de Seine – 2015-2020
 - C.P.I.E.R Vallée de Seine -2015-2020 -Mandat de négociation pour le Préfet Maccioni
 - C.P.E.R -Etat-Région Haute Normandie 2015-2020
 - Contournement de Rouen -Dossier de concertation (Juin-Juillet 2014)
 - Site d'information sur le contournement Est de Rouen
 - Décret N°2013-336-(22-04- 2013)portant création d'une Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine
 - Haropa- Mag -N° 4 -Automne 2013
 - LNPN -Dossier du Maître d'ouvrage (RFF)-Septembre 2011
 - Mobilité 21 - « Pour un schéma national de mobilité durable » (Rapport au Ministre des transports - P. Duron- Juin 2013)
 - Rapport sur le projet de Canal Seine Nord (Inspection générale des Finances -Janvier 2013)

Union pour la Région Normande – [www. union-region-normande.com](http://www.union-region-normande.com)

02 33 54 52 80 – 06 32 24 41 71

