

Ligne nouvelle Paris < > Normandie

Contribution déposée par Philippe Rousselle, Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées honoraire
107 boulevard Raspail, 75007 Paris, courriel rousselleph@free.fr

Les observations ici présentées à titre personnel n'ont pas pour objet de critiquer tout ou partie du projet, mais de faire ressortir quelques éléments qui, d'une part, confortent l'idée qu'on peut se faire du caractère indispensable de sa réalisation, d'autre part énoncent quelques dispositions, dans le cadre ou à côté du projet proprement dit, dont la prise en compte semble impérative pour éviter des erreurs ou des difficultés ou impossibilités ultérieures. Il s'agit de la question du dimensionnement de la future nouvelle gare de Rouen, et du problème du phasage de la réalisation

1 – Pourquoi l'État et les collectivités locales doivent-ils « faire quelque chose ».

Ainsi que le dit le texte de présentation du projet de RFF (page 15), « Basse et Haute-Normandie connaissent un *développement économique modéré* [...] en dessous de la moyenne nationale ». L'émigration est également forte, et la faible croissance démographique encore constatée provient d'une natalité encore vigoureuse. Du fait de cette évolution défavorable, le développement des agglomérations principales a été bien entendu à l'unisson. Si Caen ne s'en tire pas trop mal grâce à son rôle de marché régional et à son université, Le Havre a longtemps stagné, et Rouen a perdu la position de métropole qui eût dû être la sienne, sans pour autant remonter au 16^e siècle, quand elle était la deuxième ville de France. À chaque recensement elle perd du terrain sur ses concurrentes, telles que Grenoble, Rennes, Montpellier, Strasbourg, pour ne citer que des villes d'importance comparable. Pour simplifier, constatons que la région, surtout la Haute-Normandie, a très mal traversé la mutation du pays vers la tertiarisation.

Parmi les causes de cette déchéance relative, certaines sont sans doute locales, d'autres sont plus générales.

Au chapitre des **causes locales**, on peut penser que la Normandie s'est longtemps distinguée par une division politique et un manque de personnalités aptes à imposer une entente et à assurer un « leadership » indispensable aux relations avec le pouvoir central. C'est sans doute moins vrai aujourd'hui.

Pour ce qui concerne plus particulièrement Rouen, l'absence historique d'université (dont le développement ne date que des années 60) a sans doute joué son rôle, en orientant systématiquement les étudiants vers la capitale (le rattachement théorique à Caen n'étant pas très attractif dans la pratique), lieu d'où ils ne revenaient plus. Cela concerne moins, certes, les générations actuelles, mais la tendance ne se redresse pas si vite.

Pour Rouen comme pour Le Havre, la présence d'un port important a eu un effet économique évidemment positif, mais la gestion de ces ports, jusqu'aux années récentes, par des ingénieurs de l'État, malgré le dynamisme de ceux-ci, ou à cause de ce dynamisme, a eu pour effet adverse de cristalliser l'image de la ville, aux yeux de ses responsables comme de ses habitants, en tant que ville portuaire, dont l'avenir était tout tracé par l'action de l'État vers un développement industriel lié au port, et de détourner l'attention des véritables facteurs de l'évolution moderne. Ce n'est que tout récemment que les responsables politiques se soucient du développement du tertiaire, de la recherche, de la haute technologie. Et c'est bien sûr difficile car il faut du temps pour faire naître une nouvelle vocation là où l'avenir semblait à tort assuré.

Cependant, accuser les responsables locaux et régionaux de tous les maux serait trop simple et inexact. Des **causes plus globales et nationales** jouent depuis des siècles dans le mauvais sens. La carte (fig. 1) est éloquent quant à l'influence que la distance à Paris joue dans un sens ou dans l'autre. Interpréter ce constat en termes de causes et de remèdes à apporter est difficile. On peut cependant oser quelques remarques qualitatives.

- Au dessous d'une certaine distance à Paris, qui s'allonge avec les années et correspond actuellement au « *cercle de coprosperité* » de la carte, les entreprises à la recherche d'implantations nouvelles se sentent comme à Paris, avec des coûts inférieurs et un environnement plus plaisant, joints à la possibilité d'occuper des surfaces importantes, ce qui n'est plus possible dans le centre de la métropole.

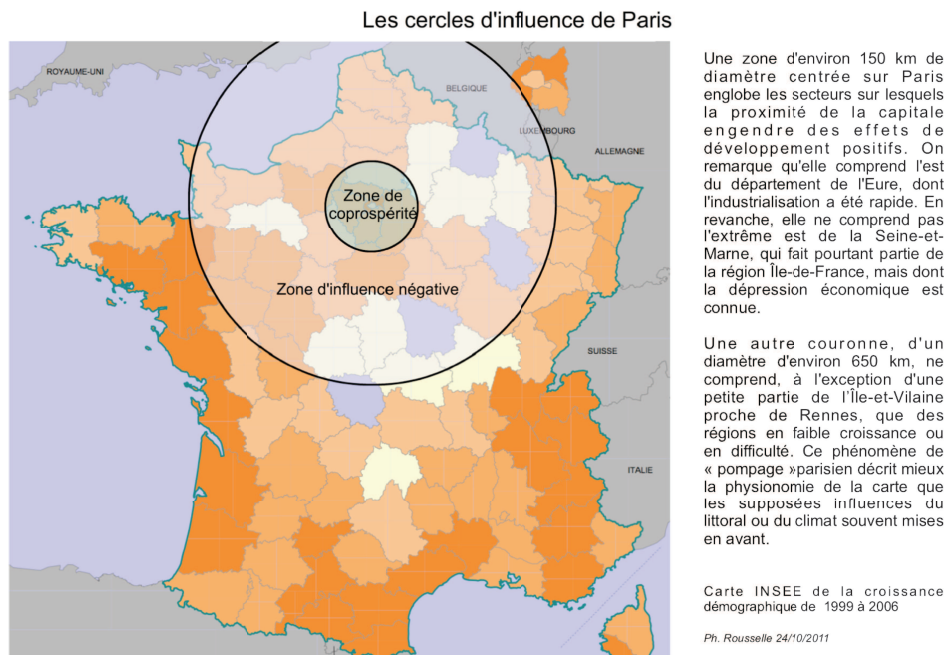


Figure 1

- Au delà de cette distance, les coûts et durées de déplacement quotidiens ou même pluri-quotidiens deviennent dissuasifs, l'implantation éventuelle perd son caractère « parisien » pour devenir « provinciale », sans bénéficier pour autant de l'effet séducteur d'un « ailleurs ».

Parallèlement, les effets attractifs de la capitale sur les habitants de cette grande couronne, qu'on pourrait dénommer « *zone d'aspiration* », sont à leur maximum : offre abondante en matière d'emplois, de commerces, d'équipements exceptionnels, d'établissements d'enseignement supérieur, le tout à une distance encore raisonnable. La fuite des élites parvenues au niveau supérieur d'éducation n'a plus de frein.

Le résultat final est une variante du « désert français » de Jean-François Gravier, dont les thèses, discutables si on les applique à l'ensemble du territoire, semblent pourtant bien s'appliquer dans cette couronne.

Au delà de celle-ci, l'atmosphère change : on n'est plus à même de recourir quasi quotidiennement aux ressources de la capitale. Il faut donc bien que des ressources semblables existent à portée de main, et le développement de véritables capitales régionales, dont les élites n'ont pas été aspirées par Paris, s'en trouve favorisé.

Tout ce contexte, dont la description est simplement ébauchée ici, se traduit en Normandie par le sentiment délétère d'une sorte d'abandon par la nation de toute une région, jadis l'un des piliers agricoles et industriels du pays. Une action vigoureuse doit être entreprise pour lui redonner espoir et confiance en elle-même. C'est nécessaire non seulement pour l'avenir de la région elle-même, mais aussi pour l'ensemble de la nation, qui n'a pas les moyens de laisser une part non négligeable de son potentiel s'étioler dans une sorte d'oubli. L'amélioration des liaisons ferroviaires ne constitue certes que l'une des composantes de l'action nécessaire, mais elle est majeure, si notamment on considère le retard pris dans ce domaine.

Le *dossier du maître d'ouvrage* explique bien les principaux objectifs de la liaison nouvelle envisagée, qui sont donc :

- l'amélioration et l'accélération des liaisons vers Paris,
- la création de liaisons rapides entre les trois principales agglomérations normandes, et vers les autres régions,