

Brèves de Normandie N°41 (Mars 2005)

Paris-Normandie du 7 Janvier 2005.

« L'avenir, on le prépare ».

Renforcer la coopération avec Caen et Le Havre....

Les destinées de ROUEN, de CAEN et du HAVRE sont étroitement liées. C'est du moins ce qu'a rappelé avec insistance le maire de Rouen... Il a souhaité que la coopération entre les trois ports normands soit « plus active en 2005 ». Depuis une dizaine d'années, les trois villes ont cherché à mettre en place une synergie à travers NORMANDIE METROPOLE. Chaque maire assure à tour de rôle la présidence de ce réseau.

En Octobre dernier, le maire de Caen a pris le relais.

Jouer collectif.

Quelle coopération ?

Il s'agit de jouer collectif et non plus individuel en matière de développement universitaire, scientifique, culturel mais aussi économique a souligné Pierre Albertini. Pour le bonheur du million d'habitants que revendiquent les trois villes et agglomérations concernées également.

Ainsi le renforcement de cette coopération devrait prendre un tour marquant le 27 Janvier avec l'officialisation en préfecture de l'intérêt que porte l'Etat (merci Votre Seigneurie !) à cette synergie. Le projet de réhabilitation des friches portuaires de ces trois villes, porté par NORMANDIE METROPOLE, a en effet été retenu par la Délégation à l'aménagement du territoire parmi cinquante autres projets.

ENFIN !

Dans la saga « La S.N.C.F méprise, humilie et exploite les Normands ».

Pour la SNCF la Normandie n'est pas en France !

Les Echos du 15 Février 2005.

Lancement des études du barreau TGV Limoges-Poitiers !

TGV : la réalisation du Toulouse-Paris « en 2015 » confirmée.

Quand à la liaison Paris-Est elle continue son train deTGV.

Oui, il y a de l'argent pour les TGV pour les autres régions mais pas pour la Normandie !

La discrimination et le traitement inégalitaire des citoyens par l'Etat Français continuent, bien que ces équipements soient aussi financés par les impôts des Normand.e.s.

Aujourd'hui en France du 12 Février 2005.

La SNCF décide de supprimer la desserte marchandise d'Honfleur, ce qui provoque l'indignation des responsables économiques et politiques qui ont fait des efforts soutenus pour investir dans une zone commerciale et industrielle en développement ! Mépris des intérêts sociaux et économiques normands.

Les Echos du 8 Février 2005.

« Le TGV est une question de survie... » pour la NORMANDIE !

Normand.e.s, ne rêvez pas ! Nos politiques et administratifs régionaux menés par MMRS Duron et Le Vern sont bien indifférents et incapables de telles déclarations !

J'ai paraphrasé une déclaration de J.Peyrat Sénateur Maire de NICE !

Au moins eux, ils ont la chance d'avoir des politiques capables de se manifester dans une pleine page d'un quotidien économique alors même que la construction d'un TGV Paris-Nice est déjà acquise et qu'il s'agit seulement de savoir où il va passer ! Heureux Niçois !

La Presse de la Manche du Lundi 14 Février 2005.

« Le train rapide Cherbourg à Paris et au reste de l'Europe, ce n'est pas pour demain ».

« Les Bas(sic)-Normands ont payé de leur poche l'électrification de Paris-Cherbourg ».

En 1996 l'électrification de la ligne, Cherbourg, Caen et Mantes, est financée pour 1,3 milliards de francs soit 42% du coût global apporté par les Normands ! Des portions à 200 km/h devaient permettre un gain de temps. Près de 10 ans après un seul train réalise PRESQUE l'horaire prévu à l'époque, pour les autres ils mettent entre un quart d'heures et VINGT minutes de PLUS qu'à l'époque !

Pourquoi : l'Etat Français, le CIADT, la DATAR, la SNCF et d'autres ont décidé il y a plus de VINGT ans de défavoriser les populations Normandes afin de favoriser les populations d'autres régions.

La SNCF est incapable de gérer le réseau ferroviaire Normand et les approches de la gare Saint-Lazare qui n'ont pas changé significativement depuis le milieu du XIXème siècle. Gérer c'est prévoir ; non seulement elle savait mais elle a sciemment développé d'autres réseaux pour privilégier qui elle voulait.

Les Normands sont-ils victimes de sa part de détournement de fonds ? Qui la fera rembourser, qui la fera payer ?

Faut-il dessaisir la SNCF de la gestion des réseaux ferrés Normand et Ouest Francilien ?

Quel.le.s élu.e.s normand.e.s auront le courage de poursuivre l'Etat et la SNCF pour discrimination, sélection des citoyens français à favoriser et inégalité devant la loi républicaine ?

Le journal ajoute : « alors que tout le monde refuse la perspective d'un TGV Normand, l'électrification de Rennes-Saint-Malo se mène tranquillement pour permettre de pousser le TGV jusqu'à la cité malouine. Saint-Malo : 50.000 habitants.....Cherbourg 90.000 habitants ». Et Rouen, une agglomération de 400.000 habitants, et Caen, environ 200.000 habitants et Le Havre, la plus grande ville de Normandie, et...Evreux et Alençon ...

Normand.e.s, levez-vous ! Agissez ! Protestez ! Secouez vos élus !

UNISSEZ-VOUS ! LUTTEZ !

Les Echos du 15 Février 2005.

Budget : la Basse-Normandie relève sa fiscalité de 15%.

« Le conseil régional de Basse-Normandie a adopté son budget 2005,.....et qui prévoit une hausse de la fiscalité de 15%. Le surcoût de la décentralisation plus le désengagement de l'Etat, nous conduisent à inscrire 15 millions d'euros de dépenses supplémentaires, soit très exactement le montant de l'augmentation de la fiscalité, a affirmé le président de la région.

Quant à la r.a.haute-NORMANDIE, elle n'a pas encore annoncé la couleur !

Les régions administratives avaient une chance historique de ne pas augmenter les impôts et surtout d'affecter des sommes importantes au développement social, économique, culturel des cinq départements Normands.

En effet la réunification administrative de la Normandie aurait permis de faire de substantielles économies d'échelles notamment en frais de fonctionnement et de dégager des sommes importantes pour DYNAMISER l'essor économique de la NORMANDIE par exemple en soutenant la RECHERCHE Normande.

Malheureusement l'intérêt personnel, l'incompétence et l'incapacité en matière de développement social et économique aveuglent et limitent le champs de vision des élus et administratifs régionaux et leur affidés.

La région NORMANDIE aurait une plus forte capacité pour négocier avec l'Etat et n'aurait pas eu besoin de supporter autant de charges en étant unie plutôt que divisée. Mais il eut fallu que les élus et administratifs pensent, réfléchissent, décident en fonction de l'intérêt collectif des Normand.e.s et non en fonction de leurs motivations personnelles, qu'elles soient financières, idéologiques, claniques, identitaires ou autres considérations anti-collectives et anti-sociales.

Normand.e.s, taisez-vous, obéissez, payez !

Union Agricole 76.

Sur 35 pages de journal, 35 lignes de trois mots en moyenne dans la « minable » rubrique Normandie !

Liberté Dimanche du 16 Janvier 2005.

Normandie-TV mise sur l'info.

Le web héberge depuis septembre dernier une toute nouvelle chaîne de télévision. Normandie-TV qui s'est positionnée sur le créneau de l'actualité locale et n'entend pas se contenter d'Internet encore longtemps puisqu'elle pourrait arriver sur le câble d'ici trois mois.

« Nous comptabilisons déjà entre 30.000 et 35.000 téléspectateurs par mois...Nous traitons de l'actualité des deux Normandie (sic)...Prochainement nous déménagerons à Caen. Cela nous permettra de nous situer dans un endroit stratégique. Moins loin du Havre et de Rouen notamment ». Dommage que ces journalistes se soumettent au diktat de la toute puissante et autoritaire division administrative (il n'y a qu'une Normandie indivisible !).

Caen est effectivement la capitale géographique de la Normandie, du Nord-Ouest de la France et de l'interrégion Manche-Sud, dommage que les élus Caennais jouent la vassalisation à Rennes et favorisent sa « banlieusardisation », les délocalisations envers la Bretagne et les Pays-de-Loire, car cette ville a aussi une fantastique carte de leader de la Normandie à jouer !.

Les Echos du 18 Janvier 2005.

Cherbourg se positionne sur les « autoroutes de la mer »

Soutenues par la Commission européenne comme alternatives au transport routier, les « autoroutes de la mer » permettant aux camions de prendre le bateau sur la majeure partie de leur trajet, pourraient voir le jour en Normandie malgré le **Volontarisme affiché par le gouvernement pour les voir se développer en priorité sur la côte atlantique.**

La CCI de Cherbourg a en effet réussi à fédérer plusieurs ports européens, des armateurs et les chemins de fer italiens pour donner corps au projet qu'elle devrait défendre en juin devant les services de la Commission européenne. « Le projet consiste à transférer de la route vers la mer des trafics routiers qui sont notamment échangés entre le Nord de l'Allemagne ou la Scandinavie et l'Espagne ». Ce réseau desservirait l'Irlande, la Grande-Bretagne, les pays Scandinaves, le Nord de l'Allemagne, la France, l'Espagne, Portugal et Italie, ce dernier pays étant desservi par rail par les chemins de fer italiens Trenitalia.

Quel fantastique projet ! Quelle image de dynamisme pour Cherbourg et la Normandie !

Toutes les institutions régionales, départementales, politiques, administratives et économiques, toutes les chambres de commerce Normandes, la communauté maritime et tous les Normand.e.s doivent soutenir Cherbourg dans sa démarche et renverser l'hostilité chronique incessante et inégalitaire de l'Etat Français au développement social et économique des populations Normandes afin de favoriser celles d'autres régions.

La Tribune du 30 Novembre 2004.

La filière cheval sollicite les régions.

« La Basse-Normandie, une région pionnière. »

Un pôle touristique avec trois projets phares : dans l'Orne au Haras du Pin un pôle touristique incluant un musée du cheval, dans la Manche un centre de promotion de l'élevage de Saint-Lô, la construction de terrains d'entraînement et de compétition. Dans le Calvados un centre d'imagerie et de recherche sur les affections locomotrices équinnes est sorti de terre en 2001. On ne lui connaît semble-t-il pas d'équivalent au plan mondial. Son équipement se continue. La basse-NORMANDIE est d'autre part candidate à l'accueil des Championnats du monde d'équitation en 2010, sorte de grand-messe des disciplines sportives.

Toutes les institutions Normandes, tous les Normand.e.s doivent soutenir ces initiatives, quand l'un quelconque d'entre nous avance, c'est la collectivité Normande qui avance.

Il n'y a pas de « basse » parties du cheval, pas plus que de « haute ». Heureusement que le découpage administratif n'atteint pas ces pauvres bêtes ! Elles laissent bien volontiers aux humains ce genre d'ineptie !

Les Echos du 19 Janvier 2005.

Recensement : la population augmente plus rapidement mais vieillit.

Accroissement démographique 1999-2004.

r.a.haute-NORMANDIE plus 0,27%

Bretagne plus 0,73%

r.a.basse-NORMANDIE plus 0,30%

Pays-de-la loire plus 0,76%

France 0,60%

Une fois de plus la médiocrité est pour la Normandie ! N'est-ce-pas une des conséquences de plus de la destruction de l'attractivité et de la notoriété de la Normandie menée par l'Etat, les politiques et administratifs régionaux !

Paris-Normandie du 23 Décembre 2004.

L'esprit d'aventure et de conquête est toujours vivant chez les Normands.

« Le Havrais Nicolas Vanier raconte son dernier film : L'appel du grand Nord ».

Quelques dates de sa vie :

-1982 : expédition à pied en Laponie.

-1983 : traversée en canoë du Grand Nord Québécois.

- Hiver 1983-1984 : traversée en traîneaux à chien de la Péninsule Québec-Labrador.

- 1986-87 : 7000 km à travers les Rocheuses et l'Alaska.

- 1990-91 : un an et demie de traversée de la Sibérie.

Et ainsi de suite , des livres, des traversées, des courses Ykon quest, Traversée Blanche et en 2004 des livres, un film...

Osons affirmer que les Normand.e.s ont encore beaucoup à apporter pour développer les valeurs humanistes qu'elle promet depuis de nombreux siècles.

D.Lemoine.