

Brèves de Normandie - 51 - février 2006

La carte scolaire pour la rentrée 2006

Le Monde du 10 Janvier 2006

Evolution du nombre de postes par académie pour la rentrée 2006.

Premier degré : PLUS 694 postes.

Région administrative basse-Normandie : MOINS 29.

Région Pays-de-Loire : PLUS 110.

Région administrative haute-Normandie : MOINS 12.

Région Bretagne : PLUS 52.

Second degré MOINS : 2.083 postes.

Région administrative basse-Normandie : MOINS 68.

Alors que la qualité de l'enseignement est la plus calamiteuse de France en Normandie, l'Etat au lieu de tenter d'y remédier continue sa politique de destruction du tissu social et économique des deux régions administratives Normandes avec la complicité passive des élus et administratifs locaux.. Il est vrai que celles-ci sont gérées par des Enseignants ! Faut-il y voir un rapport de cause à effet !

En Normandie l'Etat est le premier « délocaliseur » de France !

Challenges N°12 Fiscal

La taxe d'habitation intègre la redevance télé. Où croyez-vous que les services fiscaux de paiement de ces taxes et redevances soient installés ? A Rouen où à Caen ? Vous plaisantez ! A Rennes bien sûr. **L'Etat continue à détruire des emplois en Normandie pour les délocaliser ou créer dans d'autres régions.** En plus il recueille la béate soumission des élus et administratifs locaux !) quand ce n'est pas leur complicité active (n'est-ce pas M. Garrec) ! Ah ! J'oubliais ! Et le centre de gestion des amendes liées aux radars automatiques implantés en Normandie ? Où est-il ? Ne vous fatiguez pas à chercher : à RENNES bien sûr ! Continuons ce petit jeu du cynisme de l'Etat.

« L'armée normande rencontre son patron »

Paris-Normandie du 22 Décembre 2005

Première visite à Rouen du nouveau « patron » de l'armée de terre pour le Nord-Ouest : le général Bezacier... Vous vous dites Nord-Ouest ! Capitale géographique : CAEN, enfin une direction supra-régionale en Normandie. Rentrez dans vos foyers peuple servile, l'élite politique et étatique pense et décide pour vous. Alors où est donc le centre de gestion de ces 25.000 militaires ? (Excusez-du peu !). Eh ! Bien, je vous le donne en mille ! RENNES bien-sûr en même temps, tant qu'à faire que le quartier général de la zone de défense OUEST !

Célébration à Darnétal du 61ème anniversaire des Compagnies républicaines de Sécurité

Liberté Dimanche du 8 Janvier 2006

La CRS 31 fait partie de la « direction zonale Ouest ». Elle est rattachée au siège qui est...devinez où ? RENNES bien sûr . Il n'est plus drôle mon petit jeu des devinettes, il devient plutôt monotone et triste surtout pour l'emploi en Normandie ! Voilà comment l'Etat français, les politiques et administratifs locaux détruisent l'emploi des populations normandes, entretiennent un chômage endémique, une paupérisation intolérable, des services sanitaires et sociaux lamentables.

Dans les coulisses de l'exploit !

Ma Région de Janvier 2006

Rouen-Caen en 1H30...le train c'est plus malin. Les régions seraient chargées de l'organisation des transports régionaux des voyageurs. Que font-elles ? Dépenser l'argent des contribuables normands dans des investissements qui auraient dû être faits par l'Etat, la S.N.C.F, Réseaux ferrés de France. Que doivent-elles faire ? Réunir administrativement les deux régions pour construire un projet unique et cohérent de développement des transports ferroviaires en Normandie. Elaborer un véritable plan Marshall ! D'abord demander aux trois responsables un bilan financier et économique des sommes investies en Normandie, par habitant et par voyageurs pour les réseaux et train, y compris bien évidemment les T.G.V, depuis trente ans.. Comparer avec les autres régions riveraines, Ile de France, Bretagne, Picardie, Nord Pas de Calais, Pays de Loire. Demander à l'Etat le paiement du différentiel s'il a été moins investi en Normandie que dans les autres régions. Utiliser ces fonds à moderniser le réseau normand, à le rendre rapide et performant à l'instar des autres régions notamment celles bénéficiant du TGV. Exiger de l'Etat et autres organismes para-étatiques l'installation immédiate de TGV sur les lignes PARIS-EVREUX-CAEN-CHERBOURG, PARIS-ROUEN-LE-HAVRE, PARIS-DIEPPE etc... Les Normand.e.s ne peuvent cautionner la médiocrité des ambitions des politiques et des administratifs Normands. S'ils sont incapables de faire construire un véritable réseau ferroviaire modernisé et bénéficiant des technologies actuelles, ils doivent se démettre ! ROUEN-CAEN en 1H30 pour faire ce trajet d'environ 130 KLM, c'est une moyenne au mieux de 80 et quelques KLM/Heure digne des années 1960 et des ex-Pays de l'Est ou soviétiques ou d'avant guerre en France ! Paris-Caen : DEUX Heures soit 100Klm/H env !

Selon Rail-Passion N° 79

« L'axe Paris-Le Havre étant l'enfant chéri de l'Etat, celui-ci introduit au service de l'hiver **1935 (oui, oui vous avez bien LU MIL NEUF CENT TRENTE CINQ) ses fameux autorails** triple BUGATTI, qui doivent réaliser des économies par rapport aux rames vapeur et surtout offrir un service perlé. Quatre allers-retours rapides PARIS-LE HAVRE sont alors mis en marche en DEUX HEURES, dont trois sans arrêt à ROUEN. **Cette desserte de qualité ne sera pas reconduite par la S.N.C.F. à son avènement en 1938 où se met en place la région de l'OUEST...** En 1938, Paris- Rouen séparés d'environ 140 Klm est fait en 1H23 minimum : Il y a donc plus de SOIXANTE ANS ! En 1966, la mise sous tension électrique du réseau a permis un relèvement à 140 Klm heure en ligne, le trajet Paris-Rouen est ramené à 1H07. OUI, Oui, il y a QUARANTE ANS UNE HEURE et SEPT MINUTES ! En 1968 le temps de trajet Paris-Rouen est de UNE heure et TROIS minutes et Rouen Le Havre de QUARANTE et UNE minutes !

Dans ce même journal, en SEPTEMBRE 1988, la SNCF en plus du mépris à l'égard des populations normandes, pratique la provocation. En page 63 il est photographié un TGV sur le viaduc de Barentin avec la légende : TGV A en essais en Normandie, sur le viaduc de Barentin en (septembre 1988) ! EN 2006, certains trains en vitesse commerciale roulent à plus de 300KLM/H.

Le TGV Est (320 Klm/h) lui prend de la vitesse. Débuté en 2002 il devrait être mis en service en 2007, Reims à 45 minutes, Metz 1H30, Strasbourg 2H20 de Paris. Coût 5 MILLIARDS D'Euros. Oui, il y a de l'argent en France, beaucoup d'argent mais pas pour la Normandie ! QUI a décidé de la spolier de trains performants ? Pourquoi ? Dans quel intérêt ? Pourquoi nos dirigeants et élus sont-ils aussi minables dans leurs ambitions.

Rapprocher la capitale de la Normandie

Liberté Dimanche du 22 Janvier

Alain Le Vern et Philippe Duron, présidents des régions Normandes ont reçu le directeur de l'équipement Ile de France, afin d'examiner l'ensemble des propositions permettant un meilleur accès des régions Normandes à l'agglomération parisienne. Les deux présidents ont fait part de leurs désirs de voir leurs territoires raccordés au réseau TGV ... Oui, cela est bien minable. Les Normand.e.s veulent les T.G.V. dont ils ont été spoliés depuis trente ans. Les présidents doivent l'exiger ainsi que le début des travaux immédiatement. Si l'Etat, la S.N.C.F., RFF de France ne veulent pas obtempérer, les poursuivre en justice, même devant les instances judiciaires de la Communauté Européenne pour discrimination. Ils doivent également prendre des mesures de rétorsion contre les responsables. La puissance énergétique et industrielle de la Normandie le permet. Si tous les français (y compris les normand.e.s) sont égaux devant l'impôt, l'Etat crée de scandaleuses différences dans l'attribution des investissements.

NORMAND.ES, il y a manifestement depuis au moins QUARANTE ANS une volonté délibérée, un choix étatique discriminatoire de détruire le tissu social et économique normand par action et par omission, d'instaurer une discrimination à l'égard des populations normandes en privilégiant, au mépris des droits les plus élémentaires de tout état républicain et démocratique, d'autres régions selon des critères occultes de type république bananière avec la complicité active et/ou passive des élus normands !

Dans la rubrique : la Normandie terre privilégiée des Arts et des Lettres

Le Nouvel Obs du 24 Novembre 2005

Le plus long roman français. De 1649 à 1653 paraît en dix tomes, un roman qui tient en haleine ses lecteurs et lectrices. Ses auteurs : les Scudéry frère et sœur, étirent les aventures galantes d' « Artamène ou le grand Cyrus ». Plus de 13.000 pages. Réédité actuellement en condensé par Flammarion. L'intégralité est sur le site Internet « Artamène ». Les Scudéry étaient normands nés au HAVRE.

D. Lemoine.