

Directeur de la Publication :
Didier PATTE
Rédacteur en Chef :
Guillaume LENOIR
Secrétaire de Rédaction :
Franck LE DUN

Services Administratifs :
Emma DAVESNE
Le Gab. Les Bruyères
27290 Écaquelon
☎ 02 32 42 65 57.
Fax : 02 32 57 58 66.

I.S.S.N. : 0243-5640
Commission Paritaire : 0107 G 81177

Février 2004

n° 271

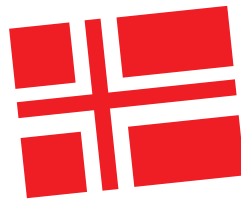
LE DOSSIER DU MOIS

La campagne des élections régionales

Pages 6 à 8



l'unité normande



Organe de Presse Mensuel du Mouvement Normand - E. mail : « Unite.Normande@wanadoo.fr »

2,30 €

L'ÉDITORIAL DE GUILLAUME LENOIR

Le gros bluff

L'émission télévisée du 21 janvier dernier, sur *France 3 Normandie*, dont le thème portait sur la réunification, a révélé un curieux « scoop ». Le Président Le Vern rapportait qu'il avait, en liaison avec son collègue Garrec, mis en place un Comité d'Experts chargé d'étudier les possibles convergences en matière de coopérations entre les deux (demi)-régions de « Haute »-Normandie et de « Basse »-Normandie... Là n'était pas le scoop mais dans la stupéfiante réplique de Monsieur le Sénateur Goulet, clamant qu'il n'était pas au courant et que, d'avance, il contestait les conclusions de ces soi-disant experts... etc.

Daniel Goulet est le premier vice-Président du Conseil régional de « Basse »-Normandie. Renseignements pris, il disait la vérité : il n'était pas au courant de la mise en place de cette commission. Ce qui paraît pour le moins étrange sur la manière dont le Président Garrec mène la direction de sa demi-région.

Il convient, en conséquence, de mettre nos lecteurs au parfum et, au-delà les citoyens de la Normandie, sur une démarche-alibi destinée à bluffer l'opinion publique par un simulacre de concertation dont les conclusions sont, d'avance, frappées d'insignifiance et les méthodes de travail totalement circonscrites à un supposé « **politiquement correct** ».

DE QUOI S'AGIT-IL ?

L'affaire remonte au dernier Salon de l'Agriculture de mars 2003, dont la Normandie – unifiée, faut-il le rappeler ? – était la vedette. Les deux présidents de la Région, qui en rajoutaient sur le parrainage de l'opération et se faisaient ainsi une publicité à bon compte, pris, sans doute, par l'ambiance unitaire de cette emblématique manifestation, émitent l'idée de la réunion d'un comité d'experts pour étudier les conditions d'une éventuelle réunification... Cette dernière phrase, à dire vrai, est sujette à caution ou, plutôt, mérite une explication.

D'après nos sources, il semblerait que Le Vern ait compris cela. Dans une lettre au Président du Conseil Économique et Social régional de « Haute »-Normandie, c'était, en tout cas, la tonali-

té du propos initial. Le Vern (et ce dernier pensait que Garrec en eût fait de même) mandatait le Président Plantiou pour mettre en place ce comité d'experts, en liaison avec son homologue de « Basse »-Normandie, M. Droulin... L'affaire traîna en longueur. Visiblement quelqu'un jouait la montre. Le printemps passa et, bien entendu, l'été... « On » avait gagné suffisamment de temps pour que le dit comité ne pût rendre ses conclusions avant les élections régionales... Imaginez que ces experts fissent savoir la pertinence de la nécessité de réunifier la Normandie : cela aurait gêné certains... conservatismes... Il fallut tout de même se décider (cf. : il est facile de ne rien faire, mais il ne faut pas en abuser!) et, après un échange épistolaire entre les deux responsables des exécutifs régionaux, on réduisit fortement la voileure.

De deux choses l'une, ou bien Le Vern avait mal compris l'ambition esquissée au Salon de l'Agriculture, ou bien, Garrec, rentré dans ses pénates, avait réalisé le « **danger** » d'une telle commission. Toujours est-il, qu'il ne s'agissait plus de discuter de l'éventualité ou même des conditions de la réunification de la Normandie, mais d'étudier les possibles et nouvelles coopérations interrégionales normandes dans le cadre des récentes lois de décentralisation de M. Raffarin. Quant aux experts, il n'y en avait plus d'extérieurs à l'institution régionale... Ce serait des membres des deux CESR qui, dans des groupes de travail, étaient invités à réfléchir... pour donner leurs conclusions en automne 2004. Ouf ! « **On** » avait eu chaud : la période électorale serait ainsi passée... La qualité d'experts des membres des CESR n'est pas à remettre en cause : après tout, ne représentent-ils pas la « **société civile** » ? Et leurs appréciations proches du terrain sont à prendre en considération. À une seule condition : c'est qu'ils soient libres d'investiguer, d'émettre des propositions, de tirer des conclusions.

Sont-ils vraiment libres ? Comme l'eussent été des personnalités indépendantes comme Armand Frémont, éminent géographe, François Gay, son collègue qui a beaucoup travaillé sur ces questions, Jean Levéque, que la télévision avait choisi l'autre jour comme témoin, des responsables écono-

Suite en page 20

**Entretien
avec Didier Patte
à propos
des
élections régionales**

Lire en page 2

**Derniers échos
des campagnes
régionales
et cantonales**

Lire en page 6

**Le point de vue
de Gérard Simon**

Lire en page 10

**Défense
du transport routier**

Lire en page 9

**Lettre ouverte à
L'Eure Agricole**

Lire en page 17

**Les rubriques
légumières du mois**

Lire en page 18

Retrouvez l'Unité Normande chaque mois
sur le site du Mouvement Normand :
<http://www.mouvement-normand.com/>

Reproduction même partielle des textes
et illustrations strictement interdite
sans accord écrit préalable.

Entretien avec Didier PATTE à p

Entretien avec Didier Patte, Président du Mouvement Normand, à propos des élections régionales recueilli par Franck Ledun au nom de la rédaction de l'Unité Normande.

Le problème normand, c'est d'abord et avant tout, celui de la réunification. Mais il ne faut pas le réduire à ce seul aspect : l'aménagement équilibré du territoire normand et la promotion de l'identité et de la culture normandes en font partie... Et chacun de ces aspects du problème normand se décline en de multiples chapitres : les infrastructures, les retards en matière scolaire ou de recherche scientifique, la transmission de l'héritage culturel normand, etc. J'en passe et je ne suis pas certain que les listes candidates aborderont tous les aspects du problème normand.

• **Franck Ledun :** Alors, Président, quelles sont vos premières impressions sur ce début de campagne des élections régionales 2004 ?

• **Didier Patte :** Impressions mitigées. Des motifs de satisfaction et d'autres de mécontentement. Pour la première fois, peut-être, le problème normand est posé. C'est bien le moins pour des élections régionales. Mais il reste des pollutions dans ce débat : les interférences de politique nationale. D'autre part, si le problème normand est posé, celui de la régionalisation l'est de façon imparfaite...

• **FL :** Qu'entendez-vous par « problème normand » et par « problème de régionalisation » ?

• **DP :** Le problème normand, c'est d'abord et avant tout, celui de la réunification. Mais il ne faut pas le réduire à ce seul aspect : l'aménagement équilibré du territoire normand et la promotion de l'identité et de la culture normandes en font partie... Et chacun de ces aspects du problème normand se décline en de multiples chapitres : les infrastructures, les retards en matière scolaire ou de recherche scientifique, la transmission de l'héritage culturel normand, etc. J'en passe et je ne suis pas certain que les listes candidates aborderont tous les aspects du problème normand. Je ne parle pas non plus, du défi de la santé, où la Normandie est confrontée à une situation désastreuse : la santé relève jusqu'à maintenant de la politique de l'État, mais qui peut nier que les effets de cette carence étatique se traduisent sur le terrain régional par un mal vivre des populations locales ? Autrement dit, va-t-on continuer à mettre la région entre parenthèses dans cette affaire de la politique de santé ? Comme on peut le voir avec cet exemple, on franchit rapidement les limites du problème normand pour aborder celui de la régionalisation. Jusqu'à présent, peu de candidats se prononcent sur les textes de l'Acte II de la décentralisation, sinon pour les réfuter s'ils sont dans l'opposition, ou pour s'en défendre car ils sont réticents sur l'extension des prérogatives régionales.

• **FL :** N'allons pas trop vite. Je vais essayer de structurer cet entretien en suivant une progression dans mes questions, dont certaines pourront être dérangeantes pour vous, Président...

• **DP :** J'accepte ce jeu... Sinon ce n'est pas la peine de m'interroger...

• **FL :** Et pour commencer, une question qui va vous fâcher peut-être : pourquoi n'êtes-vous pas candidat ?

• **DP :** Cela ne me fâche pas du tout. Mais je vous dois une explication. D'abord personnelle, ensuite « institutionnelle » si l'on considère le Mouvement Normand comme l'institution à laquelle je me rattache et que je représente.

Au plan personnel, depuis très longtemps, j'ai fait un autre choix que celui de l'engagement politique partisan. J'ai exercé des responsabilités syndicales, qui m'ont amené à assumer des responsabilités sociales : je suis président d'une Caisse d'Allocations familiales et je suis administrateur national de cette branche de la Sécurité Sociale. Cela demande du temps, des disponibilités et, surtout, une certaine neutralité dans le nécessaire partenariat à mener avec les collectivités locales. J'ai la fierté d'avoir toujours su travailler avec toutes les tendances dirigeant les collectivités locales, de droite comme de gauche. J'en ai d'ailleurs tiré le sentiment qu'il convient de séparer les Élus en deux catégories : les efficaces et les autres. Et il y en a dans toutes les tendances... Ne croyez surtout pas que cet engagement social m'éloigne du combat normand. Au travers du « social », il y a la préoccupation d'un aménagement équilibré du territoire. On n'en parle jamais.

On a bien tort. La lutte contre la désertification rurale passe par l'introduction de services sociaux efficaces largement disséminés sur le territoire. Depuis 1984 que je suis Président de la CAF de l'Eure, je peux témoigner d'une évolution de la présence la plus large possible des interventions de la CAF dans le département. Sortons de ce sujet sans oublier cependant que la question démographique est essentielle et inséparable de la politique familiale menée...

D'autre part, je suis membre du Conseil Économique et Social de « Haute-Normandie » : à ce titre, il convient de ne pas mélanger le rôle de « conseiller » à celui de « payeur ». Un élu régional est responsable puisqu'il vote le budget régional. Il a le nez sur le guidon (cela dit sans idée péjorative). Un Conseiller économique et social réfléchit, imagine, rêve même peut-être, c'est un autre exercice. Tout aussi indispensable que la gestion directe. Mais il ne faut pas mélanger les genres. Par coefficient personnel, je me sens plus à l'aise pour « penser la Normandie » que pour la gérer au quotidien. Et disant cela, ne pensez pas que je méprise la gestion au quotidien. C'est une autre disposition d'esprit. Un point, c'est tout.

Il est évident que, depuis les trois décennies que je milite au Mouvement Normand et que je rédige maints articles dans nos différentes revues, je « pense » plus la Normandie que je ne la gère. J'évalue plus le résultat de sa gestion que je n'ai à trancher dans les choix de cette gestion. Je suggère plus que je ne gère. Ce rôle, il faudrait que je l'abandonnasse si je choisissais la voie politique et électoraliste. Je ne suis pas fait pour cela. Je n'ai pas envie de changer, d'autant que ce rôle doit être tenu. Et il n'est pas si facile qu'on le croit. Plus de trente ans de militantisme quotidien me dispenseront de vouloir m'expliquer sur les supposées facilités de la fonction « tribunicienne », ce que notre défunt ami René Guyomard appelait « la magistrature d'influence »

Et puis, pourquoi le nier, j'ai mon coefficient personnel : il m'est impossible de faire partie d'un mouvement



Propos des élections régionales

politique quel qu'il soit. C'est une allergie, quelque peu anarchisante à tout ce qui ressemble à un embrigadement, à une discipline de groupe qui, dans les votes, implique de devoir passer sur ses convictions personnelles. Le respect de la « ligne » du parti m'est insupportable. Un auteur a dit que chaque homme était une guerre civile. C'est bien mon cas : j'ai des idées de droite, des sentiments de gauche, un refus du libéralisme, une disposition dirigiste, une allergie au collectivisme, un immense besoin de liberté, un mépris de l'égalitarisme (et de l'argent)... Bref, c'est pas simple et je ne supporte pas d'être embringué.

Assez parlé de moi. Pourquoi le Mouvement Normand ne se lance-t-il pas dans la bataille électorale ? Parce que la Normandie n'est pas réunifiée et que l'idée de réunification ne peut être confisquée par quiconque. Il y a des partisans de l'unité normande dans tous les milieux. Je n'en veux exclure aucun. Cette idée ne nous appartient pas : l'unité est le « **to be or not to be** » de la Normandie. En tant que Président du Mouvement Normand, moi, moins qu'un autre, n'ai le droit de me présenter sur une ou l'autre des listes favorables à la réunification. À l'inverse, nombre de membres du Mouvement Normand sont candidats et sur toutes les listes se réclamant de la réunification...

• **FL** : Cela signifie donc que des membres du Mouvement Normand vont se combattre entre eux...

• **DP** : Évidemment ! Et où est le problème ? Cela prouve que, d'une part, la question de la réunification n'est pas la seule face du problème normand, et que, d'autre part, la question régionale n'est pas la seule qui oppose les listes. C'est ce que j'appelle la pollution extérieure du système. Dans une élection de ce type, qu'on le regrette ou non, on ne répond pas à la seule question de savoir qui l'on juge le plus digne de diriger la région, on juge aussi la politique gouvernementale... Ou le programme de l'opposition, des oppositions. De plus chacun sait que les élections dites intermédiaires sont des occasions de défolement.

• **FL** : Donc, en premier il y a le problème de la réunification. Vous jugez qu'il est bien posé cette année...

• **DP** : Oui, et nous le devons aux parlementaires qui, au travers de l'**Association pour la Réunification de la Normandie**, ont réussi à rendre le problème incontournable. Le Mouvement Normand n'aurait pas pu le faire. Je le reconnais bien volontiers. De ce fait, je remercie **MM. Morin et Tourret**, pour prendre les deux têtes les plus emblématiques (mais je n'oublie pas les autres : François Loncle, Franck Martin, Pierre Albertini, Denis Mervillé ou Antoine Rufenacht, et combien encore ?) : ils ont réussi à placer la question essentielle de la réunification au centre du débat normand. La Presse nationale ne s'y trompe pas : *l'Express*, *le Point*, *le Monde*, *le Figaro*, *le Nouvel Observateur*, etc. ont multiplié les enquêtes et toutes convergent. C'est le

problème central de ces élections de 2004. Ma détestation de nos adversaires va donc graduellement vers ceux qui refusent, avec plus ou moins d'opiniâtreté, de seulement en discuter. **Garrec-la-Honte**, à ce sujet, a la palme. **Le Vern**, qui n'est pas un chaud partisan de la réunification, accepte au moins d'évoquer la question et n'élude pas la perspective d'une évolution.

• **FL** : ... Mais il n'y a pas que le problème de la réunification...

• **DP** : C'est évident. La réunification n'est pas la panacée à tous les problèmes. C'est la condition sine qua non pour enrayer le déclin. Mais les causes du déclin ne résident pas seulement dans la division. Il y a aussi le manque de projet régional des exécutifs sortants (qu'ils aient ou non la vision d'une seule Normandie). Où est le projet de **Le Vern** pour la « Haute »-Normandie, celui de **Garrec-la-Honte** pour la « Basse » ?

Et bien évidemment, ni l'un ni l'autre n'ont un projet pour la Normandie. Ils ne parlent que bilan de leur gestion. En dissimulant d'ailleurs l'effrayant déclin de l'ensemble normand sous leurs mandatures. **Le Vern** peut, certes, se targuer d'avoir rétabli les finances de la « Haute »-Normandie, mais quid de la désindustrialisation ? Quant à **Garrec-la-Honte**, ses dix-huit ans de mortifère gestion de la « Basse »-Normandie sont un terrible acte d'accusation de sa malfaisance satisfaite.

• **FL** : Vous semblez, Président, en vouloir plus à **Garrec** qu'à **Le Vern**...

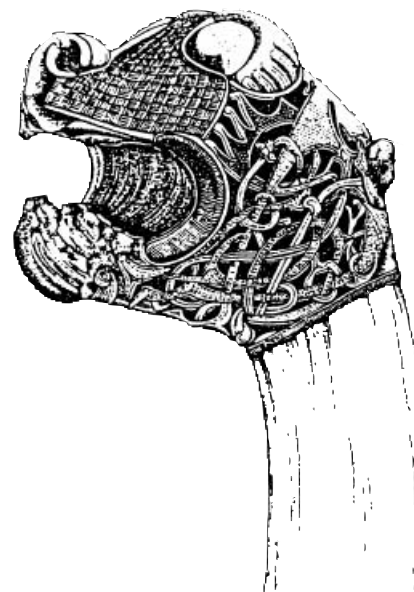
• **DP** : Oui ! **Garrec-la-Honte** est un menteur. Il trompe l'opinion publique normande sur l'état véritable de sa mini-région. C'est un homme malhonnête intellectuellement qui utilise toutes les manœuvres les plus dilatoires pour refuser le débat. De plus ses méthodes maffieuses – le mot n'est pas de moi mais de ses adversaires qui, publiquement, ont utilisé ce terme très fort – en font un roitelet, un potentat local voulant ériger en système une gestion calamiteuse et improductive. Ce système n'a qu'une finalité : placer les petits copains, supprimer toute contestation, étouffer la moindre des critiques pour établir un consensus mou destiné à pérenniser son emprise sur son fief.

Il a tout essayé : l'accaparement de la notion de Normandie à la seule « Basse »-Normandie, le nombrilisme bas-normand, la disparition de la notion même de Normandie dans un fuligineux Grand Ouest. Faute de projet régional, il flatte les localismes les plus médiocres. De plus, il manipule l'opinion par des sondages bidons qui sont une honte pour la science des sondages politiques.

• **FL** : Ce qui importe pour vous, Président, c'est l'élaboration d'un projet régional normand.

• **DP** : Effectivement, c'est cela l'essentiel et c'est là-dessus qu'il faudrait juger des programmes. Les électeurs, cette année, ont un véritable choix : en

La réunification n'est pas la panacée à tous les problèmes. C'est la condition sine qua non pour enrayer le déclin. Mais les causes du déclin ne résident pas seulement dans la division. Il y a aussi le manque de projet régional des exécutifs sortants (qu'ils aient ou non la vision d'une seule Normandie). Où est le projet de **Le Vern pour la « Haute »-Normandie, celui de **Garrec la Honte** pour la « Basse » ?**



Pour moi, ce n'est pas secondaire: la transmission de l'héritage patrimonial et culturel. Si je suis impitoyable avec les élus qui ont failli, je suis véritablement enragé contre l'Éducation Nationale (je la connais de l'intérieur!) qui, depuis des décennies, trahit sa mission qui est d'abord de transmettre l'héritage normand en l'occurrence, puisque nous sommes en Normandie.

« Haute »-Normandie, la liste *Unis pour la Normandie*, celle de M. Morin et celle du Front National développent de véritables projets régionaux. Je ne connais pas présentement celle des écologistes menée par M. Frau. La liste de Le Vern s'appuie plus sur son bilan, ainsi que je l'ai dit: peut-être la campagne nous en dira-t-elle plus? En « Basse »-Normandie, les listes de MM Augier, Tourret et du Front National (là, plus encore qu'en « Haute »-Normandie nous semble-t-il) ont un véritable projet régional normand. Ce qui n'est absolument pas le cas de la liste de Garrec-la-Honte, consternante d'autosatisfaction béate et infondée, ni de la liste socialiste, décevante depuis le retrait de Jean-Pierre Godefroy. Je ne parle pas des listes de l'ultra-gauche LO-LCR qui sont sur une autre planète.

• **FL**: *Un projet régional normand, cela suppose quoi?*
 • **DP**: D'abord un exact positionnement de la Normandie, dans sa globalité, dans la France, dans l'Europe, au niveau mondial. Plus concrètement, la réaffirmation de sa coïncidence merveilleuse entre la mer (la Manche) et le fleuve (la Seine). Pour moi, la Normandie, c'est le Grand Estuaire, des terroirs à la rencontre des mondes...

• **FL**: *Pourquoi des mondes?*
 • **DP**: Parce qu'il y a des modalités normandes d'ouverture de la France au monde. Nous, ce sont les ouvertures vers les mondes britannique, nordique, baltique, atlantique. J'ai développé cette idée dans ma théorie des cinq cercles: le cercle de nos origines, le cercle de notre héritage de la Normandie ducale, le cercle de la francité, celui de la francophonie, enfin celui du vaste monde. Bref, tout le contraire d'une conception fermée, d'un repli sur nous-mêmes. Qui parmi les sortants nous parle de cela?

• **FL**: *Le projet régional normand, ce n'est pas que l'ouverture?*
 • **DP**: C'est aussi, la recherche des équilibres: dans l'aménagement du territoire, entre l'urbain et le rural, entre le littoral et l'intérieur, entre les couches sociales, entre les activités primaires, secondaires et tertiaires. La Normandie a une grande vocation agricole, une grande tradition industrielle. Elle pourrait avoir – grâce à sa vocation internationale, puisque matrice des deux grandes cultures universalistes, la française et l'anglo-saxonne – une grande vocation tertiaire, appuyée notamment sur le grand commerce maritime... Mais l'équilibre, c'est aussi la recherche de la conciliation entre le développement économique et la préservation de l'environnement. Parce que la Normandie dispose – et c'est un signe fort de puissance industrielle et énergétique – d'une grande présence de centre de production dit Seveso, j'estime que notre Région se devrait d'être leader dans la maîtrise des risques et le traitement des déchets y compris ceux des autres...

• **FL**: *Vous ne poussez pas un peu loin le bouchon?*
 • **DP**: Non, car je suis certain que si nous savions nous spécialiser dans le traitement des déchets, industriels ou autres, nous serions les mieux protégés d'une part, les experts, d'autre part, à la tête d'une spécialité reconnue mondialement, juteuse en termes de profits et les plus aptes, de ce faire, à préserver notre envi-

ronnement. Ce pourrait être une vocation de la Normandie.

• **FL**: *Les écoles vont gueuler...*
 • **DP**: Pas obligatoirement. Il y a deux façons de combattre les pollutions: ne pas en faire et cela aboutit à l'économie de musée... ou bien être de plus en plus pointus dans la gestion des processus de pollutions, de gestion des déchets et de leur élimination, dans la reconquête des zones polluées, abîmées ou en péril. C'est bien évidemment dans la seconde perspective que je me place.



• **FL**: *Dans le projet régional normand de vos vœux, y a-t-il autre chose?*

• **DP**: J'ai une vision globale. J'embrasse tout, toute l'activité humaine. Lister les chapitres de ce projet régional normand que je souhaite serait fastidieux et long. Parlons des priorités: les infrastructures. Hélas! On en est encore là, en ce début du 21^{ème} siècle, mais c'est incontournable. Terminer le réseau routier et autoroutier. Relancer le ferroviaire. Relancer le fluvial, le cabotage. Réaliser le bon choix aéroportuaire, sur Deauville St Gatien, et les liaisons rapides sur

Orly et Roissy, voire Beauvais... Et ce n'est pas en 2012 qu'il faut réaliser la liaison rapide avec Roissy Charles De Gaulle, ou en 2025, qu'il faut améliorer la desserte ferroviaire avec Paris. Garrec et Le Vern trompent l'opinion publique avec leur soi-disant liaison rapide (sic!) Normandie – Vallée de la Seine – Roissy...

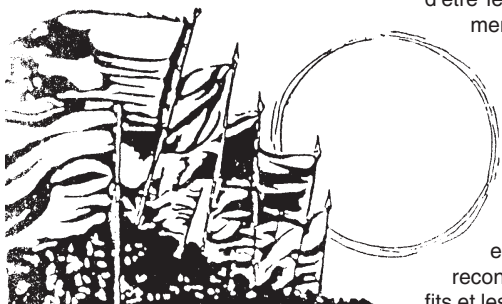
Autre priorité: l'emploi industriel, en promotionnant ce qui nous reste. Pour le tertiaire: trois pistes L'inter-national, j'en ai parlé. Les services publics: refaisons de la Normandie un pôle au lieu de tout laisser filer à Rennes ou à Lille. Les services à la personne: là est la mine des nouveaux emplois. Évidemment, c'est un problème de société qui dépasse le cadre normand, mais la Normandie, en ce domaine, est plus en attente que beaucoup d'autres régions (Santé, Vieillesse, plus forte natalité, nécessités de meilleurs suivis sociaux à cause du surendettement où nous sommes, hélas, en tête, etc.).

Enfin, et pour moi, ce n'est pas secondaire: la transmission de l'héritage patrimonial et culturel. Si je suis impitoyable avec les élus qui ont failli, je suis véritablement enragé contre l'Éducation Nationale (je la connais de l'intérieur!) qui, depuis des décennies, trahit sa mission qui est d'abord de transmettre l'héritage, normand en l'occurrence, puisque nous sommes en Normandie. Et qu'on ne vienne pas me dire que c'est un refus d'ouverture sur les autres cultures: c'est exactement l'inverse. Être de quelque part, ce n'est pas être de nulle part. Connais-toi toi-même, deviens qui tu es... et tu comprendras mieux les autres. L'hostilité rabique d'une grande partie du monde enseignant contre sa mission de transmission de notre vouloir vivre ensemble sur notre territoire est tellement ancrée qu'il faudra bien que les collectivités locales se substituent à cette « *alma mater* » indigne.

Il paraît évident que mon combat personnel se situe surtout à ce niveau et qu'il transcende le seul combat politique.

• **FL**: *Y a-t-il des consignes de vote de la part du Mouvement Normand?*

• **DP**: Oui et non. Oui, dans la mesure où nous disons qu'il faut éliminer ceux qui veulent faire sortir la Normandie de l'histoire. Non, pour le choix d'une ou plusieurs listes mettant la réunification au centre de chacun des programmes. Il faut peut-être se poser la question de ceux ou celles qui vous paraissent les plus cré-



dibles pour diriger une région mais la question la plus importante est celle de savoir qui sont les candidats les plus pertinents pour mener à bien la salvatrice réunification.

• **FL**: *En même temps que les élections régionales, il y a l'élection d'une partie des conseillers généraux...*

• **DP**: Je le regrette. Chacune de ces élections possède sa logique et est, en elle-même, un grand moment de démocratie. Les régions méritent mieux qu'un ramassage de scrutins. Et je dirais que la gestion des départements mérite, elle aussi, mieux qu'un débat obligatoirement rendu flou par les interférences avec le scrutin régional.

• **FL**: *Y a-t-il un débat entre « régionalistes » et « départementalistes » ?*

• **DP**: Oui, hélas. Car les domaines de compétences sont encore trop imbriqués. Cela étant au Mouvement Normand, nous avons dépassé cela. Relisez nos écrits. La réunification de la Normandie implique le maintien de la structure départementale (ce qui ne serait pas le cas si la division perdurait car qu'est-ce donc que la « Haute »-Normandie, sinon un gros département?). Nous souhaitons le maintien du département selon le schéma idéal communautés de communes remplaçant les cantons, avec un exécutif



élu au suffrage universel (le Conseiller général serait ainsi le patron élu de la CDC). Pour les aggloms, mêmes dispositions, avec à la tête, une liste dont les membres seraient les Conseillers généraux urbains et qui auraient à diriger l'agglo... Le Conseil général deviendrait donc l'échelon de discussion de l'aménagement du territoire de proximité et des services sociaux, voire de la gestion de tous les établissements scolaires du second degré (la Région ne s'occupant que de l'université). On n'en est pas là...

• **FL**: *Pour terminer cet entretien, êtes-vous optimiste ou pessimiste ?*

• **DP**: Vaste question. L'optimiste est béat et avale tout. Le pessimiste est méfiant et refuse tout: les deux sont démentis par les faits. Les sceptiques, eux, donnent dans la facilité. Disons que, malgré mon âge et mon long passé militant, il m'arrive de rêver encore à une Normandie idéale. L'une des devises du Mouvement Normand est la suivante: « **l'utopie est le refus du renoncement** » et nous ne renoncerons jamais! Si vous ajoutez nos autres devises: « **Servir la Normandie et non s'en servir** » et « **Unité, héritage, ouverture** », vous aurez le panel de notre état d'esprit, de notre volonté de continuer. La Normandie gagnera. J'en suis sûr!

DÉBATS, POLÉMIQUES & CONTROVERSE

Budget culturel de demi-régions modeste, modeste, y a pas de quoi se vanter!

L'une est à gauche, l'autre se dit de droite, les deux ne consacrent que 2 % de leur budget total à la culture (ce qui place la Normandie à l'avant-dernière place). Les deux parrains de l'exécutif régional peuvent toujours nous bassiner avec leur « bilan » mirobolant: tout cela est assez médiocre et ceux qui versent des larmes de crocodile sur la triste condition des intermittents feraient bien de rester modestes. On ne se défonce pas pour la culture en Normandie. Par tête d'habitant, la « Basse » Normandie verse 8,30 par an et la « Haute » 7 (à titre de comparaison, le Nord Pas-de-Calais consacre 11,60, la PACA, 12,60, le Limousin, 10,50, la Bretagne, 9,80). Dans le classement, la « Basse » Normandie se situe à la 8e place, la « Haute » Normandie à la 14e. Encore faut-il expliquer la place moyenne de la « Basse » Normandie par le lourd investissement en faveur de l'Institut Mémoires de l'Édition Contemporaine, dont le caractère est plus « national » que « régional ». Cela étant, l'IMEC – inauguré récemment par Jean-Pierre Raffarin alors qu'il n'est pas encore opérationnel: élections obligent! – est indiscutablement une des rares réussites du sieur Garrec, qui a ainsi obtenu une flatteuse décentralisation. Mais ce bel arbre ne doit pas cacher la forêt: nos deux moitiés de région ne consacrent pas assez à la culture. Or, c'est certainement l'un des investissements les plus stratégiques en matière d'attractivité pour une région. L'exemple d'entraînement de l'Orchestre de Lille est à cet égard tout à fait

significatif. Mais pour investir régionalement dans la culture, encore faut-il croire en la région. Garrec et Le Vern croient-ils en la Normandie, eux qui sont d'une ignorance crasse de l'héritage et de l'histoire des Normands? Niant l'existence même de la Normandie qu'ils veulent rattacher qui, à la Bretagne, qui, au Grand Nord, nos deux compères gèrent à la petite semaine ce dossier essentiel. Il ne faut pas leur permettre de faire sortir la Normandie de l'Histoire. Le concept même de Normandie, de normannité est la meilleure carte de visite de la région, une des rares en France connue du monde entier. Cela mériterait, à coup sûr, un investissement plus considérable pour le patrimoine matériel (abbayes, églises, châteaux, musées, « petit » patrimoine rural, paysage) et immatériel (à quand une action concertée pour réaliser une Encyclopédie littéraire de la Normandie? A quand une action concertée pour que tous les musées de Normandie travaillent ensemble?).

Mais c'est dans le domaine de la transmission de la culture régionale que la faillite de nos deux collectivités régionales est la plus évidente: elles devraient exiger de l'Éducation National un engagement véritable. On en est loin. Sans volonté politique, les grandes administrations sont inertes, hélas!

Guillaume Lenoir

Publicité

Les Éditions d'Héligoland

Une association au service de la communication des associations...

- Composition de maquette PAO
- Impression éco ou quadri
- Façonnage tous plis
- Assemblage, agrafage, pliage
- Gestion de routage

- Tracts, affiches, dépliants
- Magazines, journaux
- Livres, fascicules, dossiers

- Sites internet



Boîte Postale n° 2.
27 290 Pont-Authou
Normandie

Téléphone: 06 80 06 93 89

Fax/Modem: 02 32 42 16 12

E. mail: Editions. Heligoland@wanadoo.fr

URL: www.editions-heligoland.fr

Association Loi 1901 à but non lucratif
Déclaration au Journal Officiel 19-09-98

N° 38 - 130^{ème} année

N° SIRET: 421.115.866.00012

APE: 221.A - CS: 92.20

Les derniers échos de

La lecture de la Presse normande est passionnante actuellement. Ici et là, on peut relever des entrefilets sur les faits et gestes des candidats ou des forces qui les soutiennent. Dans la rubrique qui suit, nous relèverons en vrac ces signes qui montrent, que la vie politique, quoi qu'en disent certains, est pleine d'imprévus et de remarques importantes mesurant l'évolution de l'opinion publique normande. On pourrait s'attendre à des bouleversements inattendus... par ceux qui se croient investis d'une légitimité qui sent le ranci.

LES VERTS AVALENT LEUR CHAPEAU EN HAUTE-NORMANDIE

L'Union de la Gauche autour de Le Vern a un objectif : placer le maximum d'élus en cas de victoire de la liste. Elle a aussi un coût : la contradiction. Les Verts n'échappent pas à cette loi d'airain. Pour l'affaire du contournement Est de Rouen – pour lequel beaucoup d'entre eux militaient pour un contournement large (c'est notre position) et certains, toujours aussi irréalistes, contre toute réalisation routière nouvelle – les Verts ont été contraints de céder à la pression de leur chef de meute. Il ne leur reste plus qu'à accepter une tranche d'EPR à Peuly : c'est la position de leurs alliés du PC, voire des Socialistes et nos Verts seront plutôt délavés...

Pas étonnant dans ces conditions qu'une liste uniquement écologiste (Les Verts-Bleus), dirigée par Bernard Frau et Gaétan Buzire, ait vu le jour. Son score sera significatif d'une véritable exigence écologiste et environnementale. Nos amis de l'Organisation Normande de Défense de l'Environnement seront très attentifs à leur performance.



LES BOUILLEURS DE CRU S'INVITENT DANS LA CAMPAGNE

Il y en a qui ne sont pas à la noce actuellement : ce sont les sénateurs de « Basse »-Normandie, Garrec en tête évidemment. Ils étaient absents lors d'un vote surprise d'un amendement (voté par sept sénateurs seulement!) abolissant les derniers privilèges des bouilleurs de cru. La colère gronde dans le bocage. « Il est plus facile, en effet, au nom de la politique de santé publique, de s'attaquer à une profession essentiellement familiale, héritage d'une culture ancestrale dont le volume de production correspond à 0,14 % de la consommation d'alcool en France mais produite par 400 000 producteurs, que d'affronter le problème de la distribution libre des 89 % de la quantité d'alcool, consommée par les jeunes sans distinction » déclare Louis Prevel, Président du Syndicat des Bouilleurs de Cru. Lequel déplace des centaines de producteurs dans des réunions fort animées. On s'accorde à dire que cette affaire va profiter aux votes protestataires des listes du C.P.N.T. et du Front National.

LES PROMESSES NE VALENT...

Henri-Louis Védie (Conseiller régional sortant de l'UMP) annonce qu'il ne se représente pas parce qu'on lui a promis un siège au Conseil Économique et Social de la République. Il se murmure cependant que ce serait sur l'injonction de Jérôme Monod, l'homme du cabinet noir de l'Élysée, que son nom aurait été écarté. On lui ferait payer sa candidature dissidente aux dernières législatives. Quant à la fameuse promesse, elle

lui aurait été transmise par Garrec qui l'aurait ainsi convaincu par un « Cher Ami, un tel honneur ne se refuse pas... ». M. Védie est confiant...

LES GUIGNOLS DE LA LIGUE NATIONALISTE SE TROMPENT DE CALENDRIER ÉLECTORAL

Cette quasi secte, qui soutient Garrec et se prononce contre la Normandie, présente des candidats aux cantonales à Athis et Ecouché... cantons renouvelables en 2007. Risible!

LE VICOMTE N'EST PAS TRÈS INSPIRÉ, SES GENS PÉDALENT DANS LA SEMOULE

Philippe de Villiers, qui devrait rester dans le domaine du souverainisme où il dit des choses intéressantes et dans la défense des abeilles où il se positionne excellemment, est nettement moins bon quand il s'agit de parler des élections régionales en général et de la Normandie en particulier. Confondant les Normands avec les Basques, les Corses et les Bretons, il a eu l'outrecuidance de déclarer à Rouen que la réunification pré luderait à une revendication indépendantiste et au terrorisme. Pas moins! eussent dit des commentaires sportifs. Ses gens ne sont pas en reste : alors qu'en « Haute »-Normandie, Hubert de Bailliencourt publie une enquête, lancée par ses soins, qui démontre la volonté normande de réunification, son collègue de « Basse »-Normandie s'y déclare hostile et annonce sans rire « Il est dommage de se servir des élections régionales pour lancer un débat politique sur la réunification ». Grottesque! À moins que ce ne soit la gamelle qui attire les affidés du vicomte. Les uns sont sur la liste UMP pro-réunificatrice de Rufenacht. Les autres ont rallié Garrec-la-Honte.

ILS ONT BIEN MÉRITÉ DE LA NORMANDIE

En cette période de campagne électorale, des acteurs essentiels de la Normandie tirent leur révérence et prennent une retraite méritée. Nous leur devons beaucoup. Jean Lobry, qui a créé le Pays d'Avre et d'Iton, s'éloigne : il a reçu la médaille d'honneur du département de l'Eure. Bernard Pinel, Conseiller général de la commune canton d'Isigny-le-buat, ne se représente pas. La commune canton d'Isigny-le-buat est le parfait exemple de ce que devraient être les C.D.C., plus ou moins biscornues, et, surtout, dirigées par des responsables non élus à cette fin. Bernard Pinel fut un précurseur. Jean-Marie Rouillier, depuis trente-cinq ans à la tête de Seine-Maritime Expansion, passe le relais. Ses rudes vérités étaient particulièrement redoutées des Élus et appréciées des véritables responsables.



Jean-Marie Rouillier

Louis Prevel, Président du Syndicat des Bouilleurs de Cru déplace des centaines de producteurs dans des réunions fort animées. On s'accorde à dire que cette affaire va profiter aux votes protestataires des listes du C.P.N.T. et du Front National.

ET CANTONALES: À J-15

campagne électorale

L'U.R.N. EMPÊCHE GARREC DE DORMIR

L'Union pour la Région Normande, qui regroupe des membres de l'UMP favorables à la réunification, conteste la ligne Garrec. Elle vient de recevoir un appui de taille, celui de Jacques Chirac lui-même, qui a assuré Antoine Rufenacht de son soutien dans son combat pour la réunification. Il sera difficile à Garrec d'exiger l'éviction de ces contestataires comme le bruit en a couru : ils se réclament du Président de la République !

ON SE RÉCLAME, ÇA ET LÀ, DU MOUVEMENT NORMAND

Nombre de candidats sur les listes régionales ou se présentant aux élections cantonales mentionnent leur appartenance au *Mouvement Normand*, voire à l'*Association pour la Réunification de la Normandie*. C'est très bien. Il y en a sur toutes les listes favorables à la réunification et sous diverses étiquettes. C'est la preuve de la singularité du Mouvement Normand, qui n'est pas un parti politique, mais un groupe de pression et une société de pensée. Nos idées progressent...

CAMPAGNE HABILE DE FERNAND LE RACHINEL

« FLR » à la pêche. Avec sa liste FN, en « Basse »-Normandie, il inaugure un nouveau style de campagne, appuyée sur l'argumentation, le programme. Au cours d'une série impressionnante de conférences de presse organisées dans toutes les cités importantes de demi-région, il aborde successivement tous les points de son programme : désertification rurale, mondialisation, infrastructures, insécurité sociale, agriculture, décentralisation, réunification de la Normandie, artisanat et PME-PMI, l'emploi, etc... À chaque fois, un dossier est remis à la Presse et envoyé à tous les médias (c'est ainsi que nous recevons tous les deux ou trois jours des argumentaires). D'après les journalistes que nous rencontrons, c'est la campagne électorale la plus ciblée et la plus maîtrisée.



IL Y A ENCORE DES MEETINGS...

Au moment où chacun se désespère du manque de civisme des citoyens et de leur désintérêt pour la chose publique (gare aux abstentions !), il est réconfortant de constater que les réunions publiques font encore recette. Si l'on en juge par le nombre de participants, ce sont MM. Morin et Augier, qui, en décembre dernier, ont réuni le plus de monde (un millier de personnes à Beuvron en Auge), talonnés par Alain Tourret, qui peut se targuer de deux réunions de 400 et 700 participants.

Rufenacht a réuni 400 personnes à Evreux, 350 à Rouen. Garrec, avec Raffarin et plusieurs ministres, a réuni 400 personnes à Caen. L'ultra-gauche réunit aussi beaucoup de monde. Tout cela est réconfortant : nous ne pouvons assister à tous les meetings, mais nombre de nos adhérents s'y déplacent et nous les remercions de nous en faire commentaire.

AMUSANT « PAPIER » DE PIERRE BOULLÉ, DU PUBLICATEUR LIBRE

Nos journaux locaux rivalisent dans l'art de commenter la campagne électorale. **Pierre Boullé**, dans le numéro du 26 février 2004 du *Publicateur libre*, évoque le grand absent de la campagne des élections régionales :

« On dit que
On dit que Daniel Goulet est exclu
des Régionales.
On dit que le sénateur de l'Orne n'est pas
content du tout.
On dit aussi qu'il entend ne pas rester les bras
croisés.
Car On dit qu'il entame une deuxième jeunesse.
Alors On dit que c'est sûr, ça va chauffer
aux Régionales et aux Cantonales.
On dit par ailleurs que Daniel Goulet veut
s'occuper du dossier des bouilleurs de cru.
On dit aussi que si ça chauffe pour les bouilleurs,
Daniel Goulet dit qu'il n'est pas encore cuit... »

(Le Publicateur libre – 26/02/04)

C.P.N.T. : LA FIN PEU GLORIEUSE D'UN POUJADISME DU PLAISIR

Pour dire le vrai, le Mouvement Normand n'a jamais été en phase avec l'organisation de M. Saint Josse. Nous avons toujours estimé que la chasse, occupation respectable si elle est menée avec intelligence, ne constituait pas autre chose en politique qu'un poujadisme du plaisir. La transformation du Mouvement des Chasseurs, en *Chasse Pêche Nature et Traditions*,



aurait pu accrocher de nouvelles couches attachées à un genre de vie qui, lui, est proche des goûts de maints militants régionalistes, mais la greffe n'a pas pris. CPNT s'est emmêlé les pinceaux (n'ont-ils pas été, au Parlement de Strasbourg, jusqu'à recommander l'entrée de la Turquie dans l'Union européenne ?) et il reste un rassemblement de chasseurs plus ou moins excités, sans grandes visées politiques – sauf, en de nombreux endroits, à rallier les majorités gamellardes ! – Le nouveau mode de scrutin va plus ou moins les éliminer et leurs derniers « exploits » ne les feront guère regretter. Ils sont venus pour vociférer aux meetings de MM. Touret et Mamère et ont ainsi montré leur sens de la démocratie. Noël Mamère a eu beau jeu d'ironiser

Pour dire le vrai, Le Mouvement Normand n'a jamais été en phase avec l'organisation de M. Saint Josse. Nous avons toujours estimé que la chasse, occupation respectable si elle est menée avec intelligence, ne constituait pas autre chose en politique qu'un poujadisme du plaisir.

Il a bonne mine, Garrec-la-Honte, qui, l'été dernier, a trompé l'opinion en affirmant, sondage bidon à l'appui, que les Bas-Normands voulaient leur rattachement à un fameux Grand Ouest, capitale Rennes. Ouest-France – dont on connaît les attaches rennaises – vient de publier (23 février 2004) un sondage TMO, où l'on constate que 51 % des Bas-Normands souhaitent développer une coopération avec la Haute-Normandie.

sur la police, comme par hasard, absente. Tout cela est bien triste.

GARREC RIDICULISÉ PAR LE SONDAGE D'OUEST-FRANCE

Il a bonne mine, **Garrec-la-Honte**, qui, l'été dernier, a trompé l'opinion en affirmant, sondage bidon à l'appui, que les Bas-Normands voulaient leur rattachement à un fameux Grand Ouest, capitale Rennes. *Ouest-France* – dont on connaît les attaches rennaises – vient de publier (23 février 2004) un sondage TMO, où l'on constate que 51 % des Bas-Normands souhaitent développer une coopération avec la Haute-Normandie, 17 % avec la Bretagne, 28 % souhaitant s'affirmer seuls dans le statu quo de la division... Ce sondage ne fait que confirmer les sondages de 2000, 2001, 2002. Si l'on ajoute à cela que plus de 85 % des professionnels de la logistique réclament la réunification, voilà qui ridiculise Garrec-la-Honte... Ne sont finalement de son avis que les ultra-gauchistes de la LCR, d'Alternative Citoyenne du dénommé Adam (celui qui bave sur le Mouvement Normand sans nous connaître) et les Chasseurs qui ne voient pas l'intérêt de la réunification. Garrec-la-Honte a les alliés qu'il mérite.

L'U.R.N PERTURBE LA PRÉSENTATION DE LA LISTE GARREC

Garrec la Honte était furieux. Son « show » était gâché. Les militants de l'U.R.N. distribuaient des tracts hostiles aux positions ringardes des caciques de l'UMP de « Basse »-Normandie... et, semble-t-il, sans rencontrer l'hostilité des militants UMP présents. Il est vrai que l'U.R.N. se targuait du soutien de Jacques Chirac... À suivre...



DESTANS MET DE L'EAU DANS SON VIN AU SUJET DE LA RÉUNIFICATION

Il n'est plus tout à fait contre, dit-il, dans une interview dans *l'Eveil de Pont-Audemer* (24 février 2004). Il faut qu'elle s'appuie sur un projet (c'est évident). Elle s'impose par les coopérations déjà existantes: Port 2000, A28, Liaison rapide Normande Vallée de Seine, présence dans les grandes manifestations économiques (salons, expos) et touristiques. Enfin l'image est certainement l'argument le plus déterminant en termes d'attractivité... Encore un effort, Président, et vous vous apercevrez que le département de l'Eure que vous désirez continuer à présider a tout à gagner à la réalisation de l'unité normande.

GARREC SOMBRE DANS LE GRAVELEUX ET NICOLE AMELINE ÉTALE SA BÊTISE

« Je crois en deux mots que nous aurions beaucoup à y perdre pour la simple raison que dans un mariage d'intérêt, il y en a toujours un des deux qui est cocu! »

Telles sont les grandes envolées lyriques de Garrec la Honte lorsqu'il évoque la réunification. Chacun appréciera la profondeur du jugement, sa pertinence et l'élégance du propos. Quant à Nicole Ameline, Ministre de la République pourtant, elle profère au *Figaro* (21 février 2004): « La dernière fois que la Normandie a été réunifiée, c'était sous Pétain ». Outre que la donzelle est atteinte de psittacisme puisqu'elle ne fait que répéter bêtement un propos de Garrec-la-Honte, lui-même perroquet... d'Alain Le Vern, il serait séant que cette Excellence sût que c'est le général De Gaulle qui, en 1944-45-46, a unifié la dernière fois la Normandie... Être ministre de la ve République et ignorer cela est consternant!



LE PARTI COMMUNISTE SE REPOSITIONNE

Dans un communiqué en date du 25 février, les candidats communistes des listes emmenées par les Socialistes **Le Vern** et **Duron**, réaffirment leur attachement à l'idée de réunification de la Normandie, à condition qu'elle soit précédée de l'élaboration d'un véritable projet régional. Ce en quoi ils ont raison. **Claude Lamé**, Conseiller régional sortant de Haute-Normandie, a déclaré: « Le cadre administratif qui date de 1956 ne semble pas particulièrement pertinent, mais une évolution ne peut se faire que sur des bases politiques ». Il souhaite la création rapide d'un « Comité Normand de coordination et d'action ». Chiche!



NOUS NE PARLERONS PAS DE LA COMPOSITION DES LISTES

Elles s'évalent dans la Presse. Chaque électeur doit regarder soigneusement la composition de ces listes. Combien de chevaux de retour? Combien de responsables socio-économiques? Combien de « professionnels » de la politique? Combien de cumulards? Telles sont les questions que chacun doit se poser. La caricature en la matière est la liste de Garrec-la-Honte, cela vous étonne?

LÉGER RECUIL DU TRANSPORT FLUVIAL

La France a-t-elle une politique maritime? Certains en doutent. A-t-elle une politique fluviale? Guère plus! Faute de mise en réseau de nos fleuves et canaux, le transport fluvial restera secondaire. M^{me} Voynet avait brisé la logique de la liaison fluviale Rhin-Rhône. M. Raffarin, en ne prévoyant que Seine-Nord, alors qu'il faudrait Seine-Est, condamne, peut-être pour quatre à cinq décennies, le transport fluvial à une certaine marginalité. Pourtant, la



Seine est un fleuve royal et l'amélioration de ses ouvrages (notamment les écluses) devrait lui donner un rôle essentiel. Mais la Seine, ce n'est, hélas, que la desserte parisienne et, en 2003, le transport fluvial a légèrement reculé. Ce n'est donc pas le transport fluvial qui rééquilibrera le transport routier. Comme la SNCF... N'insistons pas: chacun nous aura compris! Cela étant, on peut tout de même mieux utiliser la voie d'eau. Ainsi, pour le transport des déchets, les barges pourraient être davantage utilisées pour l'acheminement vers l'usine Vesta de Grand Quevilly. À suivre.

L'INSTITUT SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE À ELBEUF



C'est d'autant plus bête que la Normandie vient d'ouvrir à Elbeuf l'ISNI, qui préparera aux métiers du transport fluvial et de la batellerie, avec une formation « embarquée » sur des péniches ad hoc. C'est important car Port 2000 devrait engendrer des trafics réguliers de conteneurs du Havre à Gennevilliers... Alors, si la France n'a pas de politique fluviale, reconnaissons que la Normandie pourrait tout de même tirer son épingle du jeu.

LE CONSEILLER GÉNÉRAL DE SEINE-MARITIME RÉAFFIRME SA POSITION DE TRENTE ANS

G. SIMON : "Réunifier la Normandie et vite !"

Voici, in extenso, l'interview publiée dans le journal de campagne de notre ami Gérard Simon. Il témoigne de la fidélité de son engagement trentenaire. Il reste un exemple pour tous ses collègues, et ce dans les cinq conseils généraux de Normandie.

• Pourquoi la Normandie a-t-elle été coupée en deux ?

• Gérard Simon : C'est la seule Région française qui a subi ce triste sort afin de satisfaire les ambitions de notables qui convoitaient la Présidence de la Grande Normandie. L'intérêt des Normands a été délibérément sacrifié à la satisfaction de vanités personnelles.

• Quels sont les inconvénients de la situation actuelle ?

• Gérard Simon : Ni l'un, ni l'autre de ces mini-territoires ne fait le poids dans le concert des grandes Régions françaises et européennes. Ainsi, des projets porteurs n'ont pu voir le jour et nous sommes à la traîne. C'est le cas d'un vrai aéroport régional normand pour lequel la **plate-forme de Deauville-Saint-Gatien** constituerait un site approprié. Au lieu de cela, les trois aéroports du Havre, de Rouen-Boos et de Caen végètent. Une Région digne de ce nom aurait dû, en lieu et place du Conseil Général de la Seine-Maritime, se saisir de ce dossier et prendre en charge la relance des lignes aériennes à partir de son territoire, après le retrait d'Air France. Et il ne s'agit là que d'un exemple parmi d'autres, des effets pervers induits par le sous-dimensionnement régional.

• Quels seraient les avantages de la réunification ?

• Gérard Simon : Constituer la 5^{ème} région française en **additionnant les complémentarités économiques** de la Haute et de la Basse-Normandie, c'est-à-dire leurs atouts maritimes, portuaires, agricoles, tou-

ristiques, universitaires. Réaliser aussi **des économies** substantielles au niveau de la Fonction Publique Territoriale et de celle de l'État, en fusionnant les Administrations.

• Existe-t-il des organismes dont l'action s'étend déjà sur les cinq départements ?

• Gérard Simon : Oui, ils sont nombreux, et ils indiquent aux « politiques » la marche à suivre. Ce sont par exemple la Chambre Régionale d'Agriculture, le Comité Régional de Tourisme, plusieurs Ligues Sportives, et non des moindres, le Pôle Universitaire Normand, l'Établissement Public de la Basse-Seine, dont le domaine d'intervention s'étend désormais aux cinq Départements normands et qui devient de ce fait l'Établissement Public de Normandie. C'est un outil très efficace d'aménagement du territoire.

• Existe-t-il une identité normande ?

• Gérard Simon : Oui, par exemple dans le comportement pragmatique des Normands, dans l'architecture des monuments et des maisons, dans les produits du terroir et dans bien d'autres domaines comme les noms de lieux et le vocabulaire, malheureusement menacé par le rouleau compresseur médiatique. Cette **identité culturelle** s'est forgée au cours des siècles. Où que l'on aille, bien au-delà de l'Europe, la Normandie est reconnue comme étant une entité historique, qui a laissé des traces profondes Outre-Manche. C'est ce que ressentent tous ces vétérans qui, avec leurs familles, reviennent sur nos plages, dans

notre bocage, dans nos villes, à l'occasion des cérémonies commémoratives du Débarquement de juin 1944. Nombreux seront encore ces pèlerins de la mémoire en cette année 2004!

• Puisque, selon les sondages, il existe une large majorité de Normands favorables à la réunification, qu'est-ce qui bloque le processus ?

• Gérard Simon : Essentiellement quelques notables qui craignent pour leurs rentes de situation (Hôtels de Région, train de vie, mondanités, indemnités...) mais aussi les fonctionnaires des Directions Régionales de ceci et de cela qui voient dans la fusion une menace sur leurs postes. Pour les uns comme pour les autres, quelle que soit leur coloration politique, le slogan est le même : **"Touche pas à mon fromage!"** Pour l'un, c'est le Livarot, pour l'autre le Neufchâtel...

• Le thème de la réunification est-il l'apanage d'un courant politique ?

• Gérard Simon : Nullement! Les partisans se recrutent à droite, au centre et à gauche. Les adversaires aussi. Les Présidents actuels des deux demi-régions, l'un U.M.P., l'autre P.S., mènent le même combat retardateur pour maintenir leur pouvoir. Ce que l'on peut regretter dans la campagne électorale qui s'engage, c'est la **pollution du débat par les partis politiques** car la réunification est un enjeu d'avenir qui transcende les clivages.

• Les adversaires de la réunifica-



tion disent qu'il faut prendre le temps de la réflexion avant de s'engager ?

• Gérard Simon : Cela fait 30 ans qu'ils réfléchissent... au moyen de maintenir le statu quo, non pas dans l'intérêt des Normands, mais pour eux-mêmes. Les faux problèmes comme le choix de la future Capitale ou le mariage avec la Picardie et la Bretagne, qui n'ont que faire de ces avances, s'inscrivent dans cette stratégie d'immobilisme.

• Que faire pour atteindre l'objectif de la réunification ?

• Gérard Simon : Forcer les têtes de listes aux prochaines élections régionales à indiquer clairement, sans ambiguïté, par écrit dans leur profession de foi, et avec un échéancier précis, que leur volonté est bien de refaire l'unité de la Normandie, le plus rapidement possible au cours de la prochaine mandature. Rejeter sans hésitation ceux qui, par des contorsions, tenteront, une fois de plus, d'enliser le débat et de reporter aux calendes grecques la consultation des Normands sur leur avenir. **Le choix est donc à la fois simple et d'une grande clarté.**



ROUEN SE DOTE D'UNE AUBERGE DE JEUNESSE

Au moment où l'Europe s'élargit à des nations peu fortunées, il est habile de prévoir l'afflux touristique d'une jeunesse plus ou moins désargentée: la nécessité d'une véritable Auberge de Jeunesse se justifiait donc. La précédente – une vétusté scandaleuse – avait été fermée en 1997. La prochaine sera réalisée dans les locaux d'une ancienne teinturerie industrielle, route de Darnétal. Bel exemple de réhabilitation d'une friche industrielle. Il serait temps que toute la Normandie se dotât d'un bon réseau d'Auberges de Jeunesse, dont la pratique va retrouver un certain lustre.



UNE SOUSCRIPTION POUR SAUVER LE NOMADIC

C'était le dernier navire transbordeur du...Titanic. C'est dire son âge et son intérêt historique. Actuellement au Havre en cale sèche, il devrait regagner Cherbourg après une restauration complète. « **Le Nomadic est le tout dernier navire au monde à flot de la célèbre compagnie maritime White Star Line** » a dit M. Christian Gorrée, Président de l'Association française du Titanic, au Journal Ouest-France.
 • Cette association lance une souscription: **AFT-SOS Nomadic** – 2 allée Roberval – 62 000 Dainville.



LA SEINE-MARITIME COMMANDE DEUX FERRIES

Pour conforter la relance de la liaison transmanche Dieppe-Newhaven, le Conseil général de la Seine Maritime commande deux nouveaux ferries. Ça, c'est le côté positif, mais la médaille a son revers: on commande ces bateaux neufs en Espagne. Ah, si les ACH existaient encore...
 Ce qu'il faut noter, c'est que les chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, qui ont été trop heureux de se partager les dépouilles des ACH, ont répondu, par courrier à l'appel d'offres du Conseil général, par un méprisant « **Nous ne sommes pas intéressés** » !

DÉBATS, POLÉMIQUES & CONTROVERSES

Défense du transport routier

Dans le n° 266 de l'U.N. de 09/03, un ami s'était aventuré à commettre un article sur la revalorisation du transport. Je dois dire, qu'étant de la « partie », c'est avec un soin particulier que j'ai décortiqué ses propos afin d'en extraire les fausses vérités auxquelles je m'attendais et afin de réagir vivement aux accusations en règle portées et qui se camouflaient au travers de ses lignes à l'encontre du transport routier - mode de transport que l'auteur a bien volontiers eu tendance à rendre seul responsable de tous les maux : infractions, pollutions chimique ou sonore, accidents de la route, je ne sais encore !

Je reconnais humblement que la politique française, en termes de transport, est une véritable « usine à gaz », mais je crois que cela n'est que la résultante de décisions politiques aux vues trop courtes en termes d'engagements et d'investissements lourds, ainsi que du courage douteux de la part de quelques élus à faire face aux pressions plus souvent syndicales que lobbyistes. Gageons cependant, que les courtes durées de mandats de nos élus ou la durée des missions de nos ministres (qui sont assis sur des sièges éjectables!) ne peuvent arranger les choses. La Normandie en est, à mon grand regret, un exemple frappant!

Autant, il est certain que le transport routier produit des nuisances sonores et chimiques, autant je crains que quiconque n'apprécie guère de voir une ligne à grande vitesse passer au bout de son jardin, même bardé de murs antibruit. Ce qui, pour le coup, gâcherait le paysage! Il est sûr cependant, que le fluvial est, de loin, le moins bruyant et le moins polluant des transports! La voiture à cheval aussi! Mais je crains vivement qu'une politique efficace et adaptée des transports ne puisse s'embarasser de romantisme. Dites-vous enfin que si le transport routier s'est accru de la sorte, cela ne relève pas d'un hasard, mais d'une nécessité économique pour les sociétés européennes. Accuser les entreprises de transports est aisé, tout autant que de développer l'idée d'un pseudo lobby pétrolier (ex.: *L'affaire Elf* n'est pas une affaire liée au transport routier, mais au financement des partis politiques). D'ailleurs, j'ai beaucoup souri à la lecture de ce comparatif entre des voitures sorties en 1946/1960 et des voitures produites dans les années 90. À même consommation, êtes-vous certain qu'il y ait des performances mécaniques égales, et surtout le même rejet d'oxyde de carbone? Mon petit doigt me dit que non! Mais tout cela, je vais tenter de vous le démontrer...

FLUVIAL : CULTURE ET GÉOGRAPHIE

Qui traverse les Pays-Bas ou la Belgique, ne pourra qu'être impressionné de voir comme la batellerie y est encore vivace en ce début de XXI^e siècle. La première des raisons qui fait que ces deux États aient promu ce mode de transport est, sans nul doute, d'ordre géographique, et même, peut-on dire, géologique! Les Pays-Bas portent bien leur nom et, en plus d'être traversés d'Est en Ouest par le Rhin, sont parcourus par des centaines de kilomètres de voies d'eaux navigables (5046 km exactement!) parce que la politique des « terres conquises » (sur la mer ou les fleuves: Polders), ainsi que la présence de l'embouchure (soit la partie la plus large et la plus profonde) de ce fleuve majeur en Europe occidentale qu'est le Rhin, le leur a permis. Le peu de dénivelé rencontré diminue très largement le coût de réalisation des canaux, et évite en particulier le trop d'écluses. Pour la Belgique, il en va de même. Comme le chantait Brel, c'est un « plat pays », présentant quasiment autant de montagnes que le voisin batave. Précisons aussi, qu'outre le fait géographique, il y a aussi un historique commun, donc une culture et une politique communes! La Belgique est un État jeune et l'influence hollandaise s'y fait encore sentir. Et pour ceux qui douteraient de la pertinence de cette modeste analyse, je les invite à s'interroger sur le fait qu'il n'y ait pas de canaux dans les Ardennes Belges (province de Luxembourg).

D'autre part, ce sont tous deux de petits pays (Pays-Bas: 300 km du Nord au Sud et 150 à 200 km d'Est à l'Ouest - Belgique: 65,5 à 161,5 km du Nord au Sud et 449,5 à 620 km d'Est à l'Ouest). C'est une donnée majeure. Ainsi, une péniche mettrait cinq jours à relier la Méditerranée en partant de Strasbourg, quand une même péniche ne mettrait pas plus de deux jours pour relier l'extrémité nord des Pays-Bas (Groningen) au port d'Antwerpen (Anvers - Belgique). Convenez que cela prend tout de suite une autre dimension. À titre de comparaison, et en restant sur un parcours Strasbourg - Méditerranée, sachez que ce délai de cinq jours est dix fois supérieur au délai que prendrait un train. Ou encore, qu'un nombre X de camions ne mettraient en allant au pire, seulement que dix ou onze heures de route.

Ne négligeons pas enfin le caractère culturel. La France est un pays pressé. Les Belges et les Hollandais, bien que n'ayant pas une tranche d'histoire commune avec les Suisses, qui, comme nous le savons, ont le temps, comptent encore une bicyclette par habitant dont ils se servent tous les jours, quand les Français n'en ont qu'une pour trois, qui est remise dans le fond du garage et qui ne prendra l'air qu'à l'occasion du Tour de France. Tous cela parce que les Français préfèrent, de loin, l'usage de la voiture. Par ce seul fait culturel évident, le trafic urbain, donc pollutions, bouchons et nuisances sonores, est à 70 % occasionné par des déplacements de quartier. Ce n'est pas une paille tout de même!

Voilà encore un fait, en plus de la donnée économique géographique, dont a souffert la batellerie en France, qui ne se relèvera jamais du retard pris. Car retard hideux, il y a! 4 033 km de voies navigables en France sont encore au gabarit Freycinet (Charles Freycinet - Ministre des Travaux Publics). Gabarit n'accueillant des péniches que de seulement 400 tonnes, et qui ne date jamais que de 1879. 4 033 km sur les 8 500 km qui parcourent notre pays! Et je n'ose les comparer au gabarit européen qui prévoit des convois poussés (barges) de 3200 à 4400 tonnes (1934 km en France seulement)! On est très loin du compte!

Et la politique, car il faut bien y venir, M. Chirac a eu beau se prononcer, dès 1996, en faveur du Grand Canal de l'Est, nous voyons huit ans plus tard que les choix opérés sont tout autre. Dominique Voynet en sa qualité de Ministre s'était, elle aussi, farouchement battue en faveur du canal « Seine Est », mais s'est également ravisée! Un tel projet était économiquement insoutenable et stratégiquement une grave erreur. C'était une hérésie et le choix qu'a fait le C.I.A.D.T. en faveur du canal « Seine Nord » quoiqu'en dise aussi notre Guillaume Lenoir, est heureux! En effet, comment un pays comme la France, dont plusieurs grands ports sont situés en bord de Manche (Le Havre, Rouen ou encore Dunkerque) et desservis par des voies navigables d'un gabarit allant de 1000 à 3000 tonnes et plus - ce qui n'est pas négligeable en comparaison avec le reste du réseau fluvial français -, se priverait-il de relier le plus grand réseau fluvial européen, en tirant au plus court, donc au plus rapide. Et qu'aucun ne me brandisse d'épouvantails en disant que c'est là un arrêt de mort pour nos ports normands. Si les Hollandais et les Belges avaient voulu les tuer, la puissance de leur transport routier leur aurait suffi. Ainsi je reste persuadé qu'opter pour le canal « Seine Est », c'était achever notre batellerie qui, pour relier Rotterdam, eût été contrainte de monter jusqu'à Coblenze (Allemagne),

traversant ainsi les deux Rhénanie (Palatinat et Westphalie), pour enfin pouvoir relier ce grand port européen. Pour du détour, c'eût été du détour! Mais il est vrai, on se prive ainsi de l'ouverture vers l'Est, et cela est fort dommage, car on ne connaîtra pas à quel point, nous aurions pu commercer avec les pays qui bordent le Danube: de grands pays industriels: ex-Tchécoslovaquie, Hongrie, ex-Yougoslavie, Roumanie, Bulgarie, Ukraine. Pardonnez-moi, je mets de l'ironie, mais avoir lu tant de mes compatriotes décidés à rompre le cou au canal « Seine Nord » m'a amusé. En conclusion, je crois donc qu'il faut prendre le trafic là où il est, en coupant au plus court, dans ce monde où tout doit aller toujours plus vite. Il est la question de survie d'une profession! Aujourd'hui la réponse est au Nord; peut-être sera-t-elle, demain, à l'Est? La France pourra alors aviser. En attendant, j'espère que ce choix stratégique lui aura permis de sauver sa batellerie qui est, depuis trop longtemps, en souffrance, car négligée et lourdement handicapée (par ses contre-performances). Si le Canal « Seine Nord » et une politique fluviale dorénavant courageuse n'y parviennent pas, alors il faudra se résoudre à la laisser crever dans son coin. Je vous avoue que cette dernière idée me glace le sang, car je suis persuadé que la batellerie est encore un de ces rares bastions de traditions.

CHEMIN DE FER: LE CULTE DE LA VITESSE

Sur la situation du fret ferroviaire, en général, et du ferroutage, en particulier, ainsi que sur les lignes à grande vitesse, je trouve une fois encore que notre ami Neil Price ne pose pas le problème dans son ensemble, et tire bien hâtivement à boulets rouges sur le transport routier qu'il rend seul responsable de tous les maux.

Éliminons rapidement le cas de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) de l'Est. Je ne sais si vous êtes au courant, mais la première tranche de réalisation est en cours et la seconde a été entérinée par le C.I.A.D.T. Cette réalisation avance peut-être doucement, mais elle avance sûrement. Vous voilà donc rassuré, Strasbourg sera desservie par le TGV. Une ligne que la SNCF prévoit, dans un avenir plus ou moins lointain, de poursuivre jusqu'à Francfort, mais, pas au-delà. En somme, il n'y aura jamais d'Orient Express à grande vitesse. Je vous devine trouver cela dommage car les futurs députés européens Polonais en seront douloureusement privés. Personnellement, je vous avoue que les ambitions européennes de la ville de Strasbourg et sa perte potentielle du Parlement européen, que vous évoquez comme quasi inéluctable, me soucient beaucoup moins que le statu quo que la SNCF exerce, en ne faisant rien pour la desserte de la Normandie. Et le C.I.A.D.T. a désormais tranché! Rien pour la Normandie! Pas de TGV! Paris - Granville connaît pas! La LGV Normandie - Roissy, jamais entendu parler! Quant à la ligne Rouen - Caen, quel intérêt? Si seulement, on achevait d'électrifier nos lignes; mais même pas! Voyez donc comme l'Est n'est pas autant oublié finalement et tant pis pour la Pologne! N'ont pas été oubliées non plus les villes de Poitiers et de Bordeaux, grâce à ce projet de LGV que l'on appelle déjà la ligne UMP! Qui s'en étonnerait à moins d'être naïf; pas moi! En somme, le réseau TGV se porte plutôt bien et s'agrandit. Sauf en Normandie.

Vous suggérez le recours au train pendulaire; il est moins rapide certes, mais il est surtout beaucoup moins cher. Aussi, il semblerait logique que le choix se portât sur lui. Sur ce point, nous sommes en accord. Mais je serais curieux de connaître les résultats du programme d'essais, lancé en 1998, et ce, pour une durée de cinq à sept ans, pour juger de la pertinence du recours au train pendulaire. À première vue, il semblerait que ce type de trains n'obtienne pas les faveurs de la SNCF, qui ne croit semble-t-il qu'en son TGV. Il doit bien y avoir une raison à cela, quand on sait ses diffi-

cultés budgétaires. La SNCF aurait-elle fait le choix de se saborder? Je trouve tout cela bien étrange et regrette de ne pas avoir d'éléments de réponse. Toujours est-il que nous autres, Normands, nous nous satisferions sans doute, à défaut de TGV, de quelques lignes pendulaires. Mais non, même pas ça!

Mais revenons sans plus attendre au fret marchandise; la source initiale de nos propos respectifs. À mon sens, la SNCF cumule presque autant de handicaps que la batellerie. Handicaps qui font que le choix s'est tout naturellement porté depuis longtemps sur le transport routier. Lenteur, desserte et manutention. Bien que dix fois plus rapide que le fluvial, le rail est surtout beaucoup plus lent que la route. Il ne peut, pas plus que nos bateliers, mener une cargaison d'un point A à un point B sans rupture de charge et sans avoir, tôt ou tard, recours aux camions pour achever le transport. À moins, pour la SNCF, de disposer de terminaux embranchés qui sont d'un coût exorbitant pour les sociétés. Pratiquement toutes ont abandonné ce système onéreux, sauf, de très grosses sociétés de négoce de céréales ou des groupes spécialisés dans la métallurgie ou l'industrie automobile, pour qui ce système demeure encore intéressant, au vue des quantités transportées. Donc à défaut de terminaux embranchés, il faut des camions, ce qui implique de faire deux fois plus de manutentions au départ et à l'arrivée de la marchandise. D'autre part, pour être rentabilisé, un train doit être complet, ce qui implique un très gros lot. Lequel n'est réalisable que par de très grosses sociétés, ou un groupage de lots de marchandises, prenant un temps fou. Et comme le dit la sagesse populaire, le temps c'est de l'argent. De plus, la complexité et la rigidité du réseau impliquent également le passage en gare de triage, ce qui entraîne encore une perte effroyable de temps. Le manque de fiabilité même des délais de la SNCF dû aux nombreux jours de grèves (+/- 20 jours par an) invite peu à avoir recours à ses services et à prendre le risque de ne pas voir ses matières premières arriver quand on a une chaîne de production à alimenter. Vous évoquez le ferroutage: moi je veux bien, mais sachez que celui-ci ne peut être rentable qu'à partir d'une distance de 500 km. La SNCF elle-même rechigne à faire du ferroutage sur des distances inférieures. Une ligne spéciale ferroutage, cependant, a été créée pour faire franchir les Alpes aux camions-citernes transportant des matières dangereuses, leur évitant ainsi le franchissement du tunnel du Mont Blanc. C'est un fiasco! La SNCF n'arrive à assumer qu'environ deux cent cinquante à trois cents camions jours sur les quatre mille qui se présentent. Du coup, les transporteurs poursuivent par la route. Et puis, n'oubliez pas que la France ne fait que mille kilomètres de Lille à Marseille, et au vu du délai d'acheminement de la SNCF et de la nécessaire rentabilité du trajet (plus de 500 km), le choix est sans équivoque pour un expéditeur soucieux de satisfaire son client. En somme, même avec de la bonne volonté, pour la SNCF, tout n'est pas possible.

TRANSPORT ROUTIER: SI VOUS L'AVEZ...

Comme nous l'avons vu, les handicaps de la SNCF et de la batellerie sont donc les points forts du transport routier. Rapidité contre lenteur, petit volume contre gros volume; deux manutentions contre au minimum quatre, souplesse de desserte contre rigidité d'un réseau. Au même titre que les avantages du rail et du fluvial, sont les défauts de la route: pollution, nuisance sonore, détérioration du réseau routier. Tout cela, je ne le nie pas!

Vous dénoncez une hypothétique « banane bleue » passant outre-Rhin. C'est un fantasme honteux, car tout au contraire de ce que vous affirmez, les « Poids Lourds » européens transitent par la France et ne la contournent pas. D'autre part, sachez que les autoroutes allemandes sont désormais payantes et se

ENCORE UNE BRILLANTE RÉUSSITE DE MM. LE VERN ET GARREC: LA NORMANDIE VA MANQUER DE DENTISTES!

Faute d'une école dentaire en Normandie, la région connaît une pénurie de chirurgiens-dentistes. Il y a en Normandie un dentiste pour 2300 habitants (contre 1 pour 1400 en France). Haute et Basse Normandie sont les régions les plus mal loties de France. On a les records qu'on peut! Si la santé relève de l'État, la formation relève des régions: que font nos exécutifs régionaux? **Il n'est pas étonnant que les listes de MM. Augier, Tourret, Morin et Le Rachinel appellent de leurs vœux la création d'une UFR Dentaire en Normandie.** Tiens, pourquoi pas à Caen, Madame Le Brethon?

LA NORMANDIE QUAND ÇA L'ARRANGE, LA BASSE-NORMANDIE QUAND IL S'AGIT DE SON FIEF

Ouest-France joue sur les deux tableaux. Le journal rennais qui règne sans partage sur la « Basse » Normandie conforte souvent le repli sur elle-même de la mini-région, mais le journal n'hésite pas quelquefois à entretenir de curieuses ambiguïtés. Ainsi le 10 février dernier, relatant le concours régional des villes fleuries, il parle de « 14 villes fleuries primées en Normandie » alors qu'il ne s'agit que de cités de la partie occidentale de la province. Pas un mot sur les villes fleuries de la partie orientale... Ces ambiguïtés sont trop fréquentes pour qu'elles soient fortuites. Une betterave pour *Ouest-France*!

BRIGITTE LE BRETHON VEXÉE

Notre « amie », le Maire de Caen, n'aime pas être mise en cause. Elle se défend comme une diablesse de l'accusation de n'avoir point réagi contre la destruction du fameux escalier de l'ancienne CCI de Caen, livré à la pioche des démolisseurs. Nouvel exemple de vandalisme édilitaire? La DRAC porte la plus grande part de responsabilité, mais comme le note *Ouest-France*, rien n'empêchait le Maire de se manifester.





La défense de « Seine Nord », par exemple, par rapport à « Seine Est ». Guillaume Lenoir maintient son point de vue : « Seine Nord » est destinée à favoriser Anvers et Rotterdam au départ de Paris et, ainsi, « shunter » les ports de la « Basse Seine ». Lesquels peuvent être reliés par cabotage aux ports du Nord : de ce fait, il n'y aurait pas besoin de « Seine Nord ». Pourquoi parler de « détour » par le Rhin alors que la Manche est là ?

règlent grâce à une carte d'abonnement: la « **Fahrzeugkarte** ». Sachez encore que la Suisse est interdite au transit, sauf par ferroutage. Ainsi les Allemands privilégient plutôt le transit par la France, qui leur revient moins cher.

Vous évoquiez également les soi-disant méthodes du transport routier: la réglementation du travail bafouée: toujours plus vite, plus loin, plus longtemps au volant. Faux, archi-faux! Mensonges et fantasmes. Je vous rappelle que les PL sont équipés d'un appareil que l'on appelle contrôlographe ou chronotachygraphe (le fameux « **B** ») qui est infalsifiable. La moindre intervention sur celui-ci est immédiatement vue par les forces de l'ordre lors de contrôles inopinés, et, si un chauffeur contrevenant passe au travers, la Direction Régionale de l'Équipement (DRE), qui contrôle en entreprise, en ne manquera pas de le voir. Au prix majoré des amendes, le chauffeur a vite fait de prendre la porte pour avoir fauté ou, dans le moindre des cas de recevoir une lettre recommandée l'informant de ce qu'il encourt à titre personnel, puisque les chauffeurs sont responsables de leurs attitudes. Ainsi, toutes fautes commises peuvent les conduire devant les tribunaux. Alors, de grâce, cessez donc de vous fier à des reportages TV mensongers et caricaturaux qui exploitent pendant cinquante-deux minutes la naïveté des gens, en présentant des infractions sans commune mesure, commises par des PL non-communautaires. On appelle cela de la désinformation.

Vous brandissez des épouvantails en évoquant les accidents causés par les PL. Moi, je vais faire mieux, je vais vous donner les chiffres, vérifiables auprès du Ministère des Transports et de la FNTR: entre 1997 et mi-2002, les accidents impliquant des PL ont diminué de 22 %.

Le taux de blessés lors de ces accidents a baissé de 15 %. Parmi les morts de la route, seulement 13 % sont par des PL dont les chauffeurs eux-mêmes pour 1,8 % soit 11,2 % de malheureux automobilistes. Ce qui est extrêmement peu quant on sait que le parc de véhicules de plus de 3,5 tonnes parcourt à lui seul 63 % de l'ensemble des kilomètres parcourus par le parc automobile français. Ce même parc de plus de 3,5 tonnes n'est impliqué que dans 3,8 %, des accidents de la route.

Mais je comprends, et il est vrai, qu'ils sont pénibles ces « **gros-culs** » qui privilégient les nationales aux autoroutes. Tout cela pour des raisons de coûts. Oui, l'autoroute coûte cher pour les PL. En moyenne, ils

payent quatre fois plus cher que le prix des moins de 3,5 tonnes sur un même parcours autoroutier. Les PL s'acquittent également d'une taxe à l'essieu qui est destinée, très justement, à couvrir les dommages occasionnés au réseau. Ainsi, donc, il n'est pas raisonnable et sérieux d'affirmer que le transport routier dispose d'un réseau qu'il ne finance pas. Il ne paie pas tout, mais il y contribue. De plus, je crois que les routes sont encore du domaine public que je sache.

Il est également écrit dans cet article, que le prix de vente des marchandises n'intègre pas le coût direct des dommages causés sur le réseau par les PL. C'est l'idée la plus absurde qu'il m'ait été donné de lire. Avec des idées pareilles, la relance économique et la compétitivité sont deux notions à oublier d'emblée!

Pour ce qui est des grèves des routiers qui semblent être si régulières qu'elles angoissent tout le monde, je ne dirais qu'une chose: la dernière fois qu'il y en a eue une, les camions ont été dégagés à grand renfort d'AMX 30, les chauffeurs malmenés et les camions esquivés. C'était en 1995!

Comprenez donc enfin, que si les entreprises françaises et européennes ont recours au transport routier, c'est une question de logistique. Le stock pour une entreprise est l'ennemi de la compétitivité, car il implique des frais de gestion effroyables. Le volume d'un lot transporté par route est raisonnable et aussitôt absorbable. Aussi, on a tendance à dire que le stock est sur la route: ce n'est pas loin d'être vrai. La pratique du « **juste à temps** » est un gage de productivité et minore les coûts, donc accroît la compétitivité. Remettre cela en cause c'est briser les reins des entreprises, françaises et européennes, qui ont déjà du mal à faire face au raz-de-marée des produits manufacturés dans des pays où la main-d'oeuvre est bon marché. On ne peut avoir un système social lourd et onéreux sans répercussion sur les coûts de production.

Qui voudrait réduire le trafic des PL en France doit avoir un point de vue objectif et des idées révolutionnaires: le romantisme, le « **y'a qu'à, faut qu'on** », et les idéologies courtes de quelques cheveux longs trop barbus pour ne pas être des intégristes Khmers Verts n'ont pas leur place dans un programme et une revalorisation des transports. Je crois pourtant que c'est ce qui a été commis dans cet article sur la revalorisation de transports. Dites-vous enfin que si vous avez ce numéro de *l'Unité Normande* entre les mains, c'est qu'un routier l'a transporté!

Ulrich Marchand

Note de la Rédaction

Fidèle à notre ligne éditoriale d'ouvrir le débat chaque fois que cela est possible, c'est avec faveur que nous avons donné la parole à Ulrich Marchand, qui répond ainsi à Neil Price, avec la même fougue, la même conviction, et des arguments à prendre en compte.

Inutile de dire que nous ne les approuvons pas tous! La défense de « **Seine Nord** », par exemple, par rapport à « **Seine Est** ». Guillaume Lenoir maintient son point de vue: « **Seine Nord** » est destinée à favoriser Anvers et Rotterdam au départ de Paris et, ainsi, « **shunter** » les ports de la « **Basse Seine** ». Lesquels peuvent être reliés par cabotage aux ports du Nord: de ce fait, il n'y aurait pas besoin de « **Seine Nord** ». Pourquoi parler de « **détour** » par le Rhin alors que la Manche est là?

Les arguments d'Ulrich Marchand sont pertinents concernant l'inadaptation de la SNCF au fret et la supériorité des poids lourds pour les dessertes d'un point A à un point B. À l'inverse, sa condamnation du ferroutage (pour plus de 500 km, évidemment) est simpliste. Dans ce domaine, une politique volontariste peut être efficace. La Suisse montre l'exemple.

Sur un trajet Allemagne - Espagne, s'il y avait l'obligation du ferroutage, cela soulagerait le réseau routier français...

Le débat n'est pas clos et les solutions ne sont pas simplistes. Nos lecteurs peuvent réagir.

Le bureau de l'Organisation Normande de Défense de l'Environnement (O.N.D.E.)

DÉBATS, POLÉMIQUES & CONTROVERSES

Nous avons la presse que nous méritons...

(...) Les deux Normandie souffrent aussi d'un malaise : le manque de prise de position de sa presse écrite . La presse aussi est divisée entre les deux régions, chacun semblant se contenter de sa part de Normandie. Nous n'avons pas comme d'autres régions une presse régionale défendant les intérêts de la Normandie. Les rédactions devraient pourtant avoir conscience de notre déficit : où sont les éditos en faveur de la réunification, où sont les articles décrivant les nuisances de la division, où sont les articles annonceurs de vérité ? Quel sera notre paysage médiatique après la réunification ? Aurons-nous encore une presse de boulevard se contentant de relater les événements ou aurons-nous enfin une presse régionale défendant une position et vantant les valeurs et les succès de la Normandie ? Je persiste à l'interpeller pour qu'elle publie au moins mes courriers dans la rubrique « **courrier des lecteurs** ». La réserve de la presse à mon égard est normale, je ne suis pas un élu et encore moins un de ces

ministres qui se veulent des pseudo-normandes et qui entretiennent la division. Merci mesdames !

Je suis seulement un Normand comme tant d'autres. Je fais partie de ceux que l'on refuse d'entendre et pourtant nous pourrions tellement dire et apporter. Je suis depuis 20 ans dans la Fonction Internationale ; je suis aussi Administrateur du Mouvement Normand, l'action que nous menons au sein du MN est réunificatrice, nous la menons dans l'intelligence et en connaissance des problèmes liés à la division. Nous renseignons, nous aidons lorsqu'on nous le demande. Le MN est tour à tour accusateur et avocat de la Normandie, nous sommes pour que justice soit rendue à la

Région et à son histoire indivisible. Les élections seront l'occasion de faire le procès aux diviseurs, les jurés seront normands. Sont Normands tous les habitants de Haute- comme de Basse-Normandie, tous les amoureux de la Normandie. Je connais des Bretons, des Parisiens et bien plus encore qui voteront pour la réunification de la Normandie car ils vivent avec-nous, ils aiment la Normandie et veulent la voir prospère en Europe. Ils savent que seules de vraies puissances régionales pourront garantir l'avenir des Français en Europe. Certains au Gouvernement semblent l'ignorer.



Michel H. A. Patin

Lettre ouverte à « l'Eure Agricole »

**FLAGORNERIE OU MÉCONNAISSANCE
ABYSSALE DES INTÉRÊTS
NORMANDS ?**

Le numéro du 8 janvier 2004 de *l'Eure Agricole* produit un article particulièrement élogieux et lénifiant sur l'une des propositions les plus emblématiques du dernier Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (C.I.A.D.T. - 18 décembre 2003), à savoir le feu vert donné à la réalisation de la liaison fluviale « **Seine Nord** ».

Que, comme le sous-titre le souligne, cette décision soit très attendue des transporteurs par conteneurs, nous en sommes convaincus, de même que l'État donne enfin la priorité à la voie d'eau et que ce soit un bien pour l'aménagement du territoire et la défense de l'environnement en évitant le tout routier, nous ne pouvons qu'approuver, mais qu'un journal normand (parmi les autres, car aucun n'a eu l'esprit critique de faire, ne serait-ce que des réserves!) se félicite du choix de ce type d'infrastructures en un tel lieu et, qu'en plus, il laisse entendre que cela sert mes intérêts normands, est tout simplement confondant.

Chacun sait - ou devrait savoir - que la liaison « **Seine Nord** » a été voulue par les ports belges et les intérêts parisiens, dans le but de « **shunter** » les ports de la « Basse Seine ». Peut-être est-ce la raison pour laquelle cette réalisation bénéficiera des financements européens parce qu'elle ne sera pas essentiellement franco-française ? Mais n'y a-t-il pas lieu de s'étonner que, d'un côté, l'on fasse de Port 2000 un investissement d'importance nationale, que

l'on s'enorgueillisse d'avoir avec le Port de Rouen le premier port céréalier d'Europe, et que, de l'autre, on dépense des sommes considérables à réaliser un équipement d'abord et avant tout destiné à court-circuiter les ports de la « Basse Seine » ?

Surtout que l'on ne nous dise pas, que le but premier du canal « Seine Nord » est de rattacher le réseau fluvial de la Seine au réseau européen des voies navigables : une telle ambition, à savoir joindre la Seine au Rhin et au Danube, et ainsi, ouvrir les marchés du centre de l'Europe, devrait se faire par le projet de canalisation « Seine Est ». On n'en parle même plus : sera-t-elle seulement réalisée au cours du XXI^e siècle ?

**QUE SIGNIFIE D'ABORD
« SEINE NORD » ?**

Il s'agit de mettre Anvers et Rotterdam en liaison directe avec Paris. Il s'agit d'élargir l'Interland des ports belges et néerlandais au Northern Range. Puisqu'il faut être concret, cela veut dire que, par exemple, les blés de Champagne et de Picardie auront accès directement au Port d'Anvers, privant ainsi Rouen de son trafic de céréales. Ce n'est pas la calamiteuse RN31 (Reims - Rouen) qui sera en mesure de concurrencer la voie d'eau « Seine Nord », alors que « Seine Est » eut pu, en toute logique, jouer ce rôle !

Bruxelles et Paris font le choix de privilégier les ports belges et hollandais : il faut le reconnaître. C'est un comble pour les Normands de s'en réjouir !

Si vous ajoutez à cela, qu'en matière de cabo-

tage, seules les façades atlantiques et méditerranéennes ont été concernées par les décisions du C.I.A.D.T., cela veut dire que la « Basse Seine » est exclue d'un trafic de cabotage « Nord Sud » (qui aurait pu contrebalancer le canal « Seine Nord »).

Il serait temps que la presse normande, en général, l'Eure Agricole, en particulier, cessât d'être dupes des lobbies puissants de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, du Port Autonome de Paris, des milieux anversoïis, gantois et brugeois : il est vrai que les Ports autonomes du Havre et de Rouen, aux ordres du Pouvoir Central, justement parce qu'ils sont « **autonomes** » (terme qui, par antithèse, signifie « **dépendants totalement du pouvoir parisien** ») n'ont pas l'influence qu'ils pourraient avoir s'ils avaient derrière eux une volonté unanime des Normands, une région normande unifiée, décidée à jouer son rôle historique et géopolitique de Porte Ouest de l'Europe.

Les divisions normandes, le suivisme des uns et des autres, l'ignorance de la plupart, conduisent la Normandie au déclin à l'exclusion et à sa mise hors-jeu ? Cette situation, nous sommes un certain nombre à ne plus l'accepter ? Nous souhaitons en ce début d'année que 2004 efface ou corrige 1204 !

Encore faut-il que nos compatriotes sachent les conséquences de ce qui s'est passé il y a huit siècles !

Didier Patte

Président du Mouvement Normand

LES RUBRIQUES LÉGUMIÈRES DU MOIS

La distribution de betteraves d'honneur

ÉOLIENNES: N'IMPORTE QUOI !

Voilà un beau sujet de discordes. Ce qui est ridicule, c'est la croyance selon laquelle les éoliennes pourraient remplacer le nucléaire. Ce qui est grotesque, c'est le refus d'en installer comme source d'énergie d'appoint. Ce qui est idiot, c'est de vouloir les mettre n'importe où et en nombre exagéré (bonjour les nuisances paysagères!).



Ce qui est excessif, c'est de refuser toute perspective d'implantations sur les hauts fonds marins ou sur la jetée du Port d'Antifer. Ce qui est rétrograde, c'est de parler de menaces sur la santé, comme le font certaines associations du plateau du Neubourg. Bref, on nage en pleine psychose et il serait tout de même intéressant de faire quelques voyages d'études en Allemagne et au Danemark pour évaluer les « dangers » et les inconvénients de ces installations. Un minimum de raison serait indispensable: c'est aux régions et aux départements d'établir les plans concertés d'installation d'éoliennes et non pas aux seules municipalités trop souvent alléchées par des retombées financières très équivoques. L'Organisation Normande de Défense de l'Environnement est favorable à l'implantation raisonnable des éoliennes.

Beaucoup de betteraves à distribuer dans cette affaire!

GAUCHO, RÉGENT, PESTICIDES: LES DEMI-MESURES

Les abeilles meurent. Il semble que les pesticides en soient la cause. Gaucho et Régent sont visés. Les firmes qui les fabriquent mises en examen. Les apiculteurs, les défenseurs de l'environnement (l'Organisation Normande de Défense de l'Environnement n'est pas en reste), Philippe de Villiers – particulièrement bien inspiré dans cette affaire –



réclament l'interdiction de ces poisons, mortels pour les abeilles, sans doute dangereux pour les humains. Le ministre de l'Agriculture **Hervé Gaymard** décide l'interdiction du Gaucho et du Régent... mais, à la demande des producteurs de semence et des milieux agricoles, autorise la vente des stocks de semences traitées... Ce qui aura pour effet de reporter à 2006 ou 2007 la disparition des effets de ces produits dangereux.

Visiblement, « on » n'a rien appris de l'affaire du sang contaminé, des farines animales et autres « exploits » de nos administrations trop soumises aux diktats des lobbies.

Distribution générale de betteraves à ces inconséquents!

QUAND LES KHMERS VERTS TOMBENT DANS L'IRRÉALISME...

Le problème n'est pas simple: le port de Rouen se trouve à l'ouest de l'Agglo, le trafic, notamment céréalier, vient de l'Est et du Sud. Pour l'instant, les camions – car camions il y a puisqu'il n'y a pas de voies ferrées adéquates – traversent la ville et y polluent au maximum. Ce réseau de desserte du port est incomplet: le seul moyen, c'est le passage à travers la forêt du Rouvray (déjà traversée par différentes routes et autoroutes). Les Verts s'y refusent et dénoncent une nouvelle attaque contre le poumon vert de la rive gauche de l'agglo. Ce n'est pas faux: mais vaut-il mieux polluer la ville et en gêner la circulation? L'exigence devrait être de remplacer les parties de la forêt de Rouvray utilisées pour compléter la desserte portuaire par une enforestation au moins équivalente. Nullement de refuser le trafic.

Les khmers verts, une nouvelle fois, méritent leur betterave.

SOUTIEN DU MN ET DE L'O.N.D.E. À ROSELYNE BACHELOT DANS SA LUTTE CONTRE LES DÉCHARGES ILLÉGALES

La Ministre de l'Écologie déclare la guerre aux décharges illégales et aux dépôts sauvages: bravo! Il y en a 535 en France. Rien que pour la « Haute » Normandie, on compte cinq installations: Veullettes, Yville, Auquemmesnil, Brametot et Bois-Normand (sans compter les dépôts sauvages). Les maires devront mener la croisade: il faut un soutien populaire à cette croisade. L'Organisation Normande de Défense de l'Environnement et le Mouvement Normand soutiennent cette campagne et décerne à Dame Roselyne une botte de carottes de créances.



FIN DE L'AGNEAU PASCAL DE PRÉ-SALÉ?

Le mieux est l'ennemi du bien. Dans le but tout à fait louable d'obtenir une appellation d'origine contrôlée pour les agneaux de prés-salés, les autorités définissent des règles: soixante jours de pacage dans les herbus. Or un autre décret interdit le pacage des prés-salés jusqu'au 15 mars. Autrement dit, cela met hors-jeu la production des éleveurs pour le traditionnel gigot d'agneau de Pâques, principale vente de l'année. N'y aurait-il pas un moyen de tourner ces réglementations contradictoires en organisant des rotations de pacages qui laisseraient les herbus se développer normalement et permet-

traient aux agneaux de prendre le goût inimitable du pré-salé? En tout cas, cela vaut un trognon de betteraves aux autorités dites compétentes (Préfecture, Conseil général, Chambre d'Agriculture, F.D.S.E.A.).

ENFIN, « ON » LEUR DONNE LA PAROLE...

Après le quarantième, puis le cinquantième, voici le soixantième anniversaire du jour J et de la bataille de Normandie. Jusqu'à présent, y compris par les plus hautes autorités françaises, on n'avait magnifié que le souvenir des soldats alliés qui certes le méritaient. Mais, dans l'affaire, « on » oubliait allégrement les trente à quarante mille Normands tués dans les combats ou écrasés par les bombes, sans compter le désastre subi par la Normandie durant la « **grand-brûlerie** » (Louis Beuve). Il semble que, cette année, pour le soixantième, « on » songe davantage aux souffrances et au sacrifice des Normands.

En tout cas, la Presse normande n'est pas en reste. C'est indiscutablement la *Presse de la Manche* qui accorde le plus de place aux témoignages des Normands lors d'une extraordinaire série d'articles « **Au nom de la mémoire** » où des personnes racontent leurs années quarante et quarante-quatre. Ces témoignages, recueillis par Maud Fauvel, C. Luneau, Annie Jeanne, Louis Lefevre, Jean Margueritte, expriment parfaitement la part des Normands dans le déroulement de ces événements tragiques.

Bravo à nos confrères: ils méritent leurs carottes de Créances.

UNE BOTTE DE CAROTTES DE CRÉANCES POUR LES ÉDITIONS PTC ET LE CRÉDIT INDUSTRIEL DE NORMANDIE

Nous le savons bien: nous nous répétons tous les ans. Parce que tous les ans, les éditions PTC et le Crédit Industriel de Normandie publient en co-édition l'inestimable Guide Économique de la Normandie. C'est une mine de renseignements. C'est le puits de l'activité économique, politique, associative, culturelle de la Normandie tout entière! Indispensable pour qui veut connaître et travailler en Normandie, c'est un document d'utilité publique qui n'a pas son égal dans aucune région de France. Bravo à l'équipe dirigée par **Bertrand Tierce**. Ils ont compris, eux, ce que signifiait la puissance de la Normandie réunie.



LA FÉDÉRATION NORMANDIE DES TRAVAUX PUBLICS VIENT D'ÉLIRE SON PRÉSIDENT

Les milieux économiques n'attendent pas les politiques pour se réunir à l'échelon de toute la Normandie. Les entreprises de TP de Haute et de Basse Normandie qui regroupent 20 000 salariés viennent de désigner leur nouveau Président : **Marc-Antoine Troletti**, dirigeant de la société rouennaise Score Troletti. Le Mouvement Normand lui adresse ses félicitations et lui décerne une belle carotte de Créances.

GÎTES RURAUX NORMANDIE 2004

Au plan touristique, la Normandie est réunifiée depuis longtemps. Cela va très loin. La Fédération des Gîtes ruraux de Normandie vient de publier le Guide 2004 « **Gîtes ruraux Normandie 2004** » (17). La Normandie et l'Auvergne sont les deux seules régions à lancer ainsi un guide des gîtes ruraux. Une botte de carottes de Créances aux responsables !

LE MARITÉ ENFIN CERTAIN DE RETROUVER SA NORMANDIE NATALE

Ce magnifique voilier va devenir l'emblème de la région. Même si les négociations ont été laborieuses tant auprès des vendeurs suédois que des partenaires locaux de Pierre Albertini, Maire de Rouen, l'affaire se conclut de façon positive et définitive. Ne boudons pas notre plaisir et décernons des carottes de Créances à tous ceux qui ont permis de mener le projet à bonnes fins, parmi lesquels Gérard d'Aboville, Pierre Albertini bien sûr et Frank Martin, Maire de Louviers : tous méritent notre approbation et nos remerciements.



LES BRASSEURS NORMANDS FONT CAUSE COMMUNE

La Normandie de la bière s'unifie quand celle du cidre s'interroge sur son devenir. Les brasseurs normands – au nombre de 12, sur 250 en France – viennent de se regrouper. « **Il faut réintégrer la bière dans le patrimoine nor-**

mand, car elle était présente avant que le cidre ne soit fabriqué. Nous travaillons seuls, et sommes de petites unités de production familiale. Nous offrons aux amateurs l'originalité du terroir, de l'eau qui change le goût en fonction de la source, et travaillons chacun sur une bière précise. Grâce à ce groupement, nous allons pouvoir encore évoluer et créerons peut-être un label par la suite, gage de notre savoir-faire » a déclaré l'un des responsables à notre confrère *Paris-Normandie*. Tous nos brasseurs méritent leur carotte de Créances.

« FRANCE TÉLÉCOM TERRORISE LES POLITIQUES »

Jean-Louis Des-tans, Président du Conseil Général de l'Eure, n'a pas la langue de bois. Il accuse l'opérateur public de méthodes menaçantes et, surtout, d'incapacité. Pour l'arrivée d'Internet à haut débit dans l'Eure, le Conseil général a lancé un appel d'offres qui a été remporté par Altiitude Telecom. Fureur de France Télécom, pourtant moins bien disante. Les monopoles de fait, c'est terminé ! Et le Conseil général de l'Eure a raison. Le problème, parce qu'il y en a un, c'est que ce genre d'investissements devrait être réalisé à l'échelon régional. La petitesse de la « Haute » Normandie ne lui donne pas la surface financière suffisante... En attendant, un tombereau de betteraves pour France Télécom.



LES SUCCÈS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DE MM. LE VERN ET GARREC

La « Haute » Normandie a perdu 1786 emplois industriels en trois trimestres de 2003. Les plans sociaux se multiplient. Le taux de chômage y reste toujours supérieur à la moyenne française.

Même succès en « Basse » Normandie : les fermetures d'usines se multiplient. Et ce n'est pas le plan de sauvetage de la région d'Argentan, annoncé à grands sons de trompe à la veille des régionales qui peut masquer cette dérive économique.

Le résultat ? La Normandie, haute et basse, est championne du surendettement. Puisqu'on vous dit que tout va bien ! En attendant, quelques betteraves fourragères pour MM. Le Vern et Garrec : pour la route !

RIDICULE : OUISTREHAM REFUSE L'AGGLO CAEN-LA MER

Le socialiste **Ledran**, petit potentat local, refuse que sa commune entre dans l'agglomération Caen-La Mer, alors que Ouistreham est économiquement, totalement intégrée dans l'ensemble. Il est devant le Tribunal Administratif pour faire valoir « son » droit. Il est possible,

d'ailleurs, qu'il gagne au plan juridique. Une collectivité locale peut, en effet, résister aux injonctions d'un préfet. Mais est-ce logique ? Bénéfique ? Prospectif ? Équitable au plan de l'aménagement du territoire ? Car, que l'on ne s'y trompe pas, toutes les routes qui desservent Ouistreham traversent l'agglomération Caen-La Mer. C'est navrant de bêtise ! Que M. Ledran déguste sa betterave fourragère : il pourra braire comme un âne !

POLÉMIQUE GROTESQUE ENTRE LES AÉROPORTS DE CARPIQUET ET SAINT-GATIEN

Brigitte Le Brethon est « **énervée** » (dixit *Ouest-France*) : elle conteste les chiffres de résultat de l'aéroport de Deauville Saint-Gatien. C'est Caen Carpiquet, dit-elle, qui est le « premier aéroport régional ». Tout dépend de la manière de compter : Deauville Saint-Gatien a inclus le trafic des avions personnels... En fait, ni Caen Carpiquet, ni Deauville Saint-Gatien, ni Le Havre Octeville, ni Rouen Boos Vallée de Seine ne peuvent prétendre au titre « **d'aéroport régional** ». Tous déficitaires. Et gravement même. Le courage des élus est tellement évident qu'ils ont empêché « **avant les élections** » la parution d'un rapport des Chambres de Commerce de Normandie : il aurait fallu en tirer les conséquences devant l'opinion !



La réalité, c'est que le premier aéroport de Normandie, c'est... Orly pour les lignes intérieures et... Roissy pour les lignes internationales. Surtout si l'on en considère la fréquentation par les Normands. D'où la nécessité de bien desservir par le train Orly (prioritaire, vu le nombre des utilisateurs des lignes intérieures) et Roissy. La liaison rapide (sic !) Normandie – Vallée de la Seine n'étant opérationnelle au mieux qu'en 2025 – car le tronçon Mantes-Saint-Lazare ne sera modernisé qu'à cette date, n'en déplaise aux thuriféraires de MM. Le Vern et Garrec ! – il va bien falloir faire un choix entre les quatre aéroports normands. Quoi qu'en pense M^{me} Le Brethon, Deauville Saint-Gatien est indiscutablement l'aéroport le mieux situé. Betteraves pour ces polémistes localistes...



Abonnez-vous !

miques (même extérieurs à la Normandie), des personnalités comme Gabriel de Brogli, des historiens, tant français qu'étrangers, etc. La liste est longue des personnalités dont nous eussions aimé connaître les conclusions sur ce problème. En choisissant de faire délibérer les Conseillers économiques et sociaux au sein de groupes de travail très formalistes, sous l'œil vigilant de chargés de mission quelquefois dûment chapitrés (on a même parlé de « **commissaires politiques** » !), les initiateurs de cette fausse concertation savaient que bien des choses ne seraient pas évoquées, d'autres édulcorées. Le « **politiquement correct** » de ces messieurs est d'une platitude consternante. Rien de ce qui n'est pas de la compétence stricte des régions ne peut être envisagé. En veut-on un exemple ? Le réseau de villes « **Normandie Métropole** » pour lequel se pose le problème de la répartition des institutions régionales en cas de réunification est un sujet tabou. Au point où nous en sommes en ce mois de février 2004, les premières conclusions des groupes de travail sont en deçà des textes que les bureaux communs des deux CESR avaient coutume d'élaborer depuis plusieurs années ! Ces textes, nous les avons relus : problèmes d'infrastructures, culturels, de recherche, de santé, et bien d'autres : ils en disent plus que les timides et affligeants constats d'impuissance résultant des premières réunions des groupes de travail. Nous sommes en pleine régression. Est-ce ainsi que nous allons sortir la Normandie de l'ornière dans laquelle l'embourbent Garrec et consort ?

On se moque de l'opinion publique, des citoyens et, évidemment, des Conseillers économiques et sociaux qui se trouvent piégés, manipulés, annihilés et, finalement instrumentalisés. La cerise sur le gâteau, c'est bien entendu que le premier vice-Président du Conseil régional de « Basse »-Normandie n'ait pas été mis au courant de ces viles manœuvres.

Qui peut encore parler de démocratie régionale ?

Guillaume Lenoir

VIE DU MOUVEMENT

Le Courrier des lecteurs

Dénonçons les manipulateurs...

Courrier adressé à La Manche Libre, Ouest France et la Renaissance du Bessin

Messieurs, Je vous propose de diffuser le texte suivant, assorti de mes nom et adresse. A l'occasion de l'émission télévisée du 21 janvier dernier sur *France 3 Normandie* et relative à la réunification de la Normandie, Monsieur René Garrec a refusé de participer au débat, mais a toutefois écrit aux organisateurs qu'il jugeait cette réunion parfaitement inutile, car lui savait, a priori, que la majorité des électeurs de Basse-Normandie étaient opposés à cette réunification. Ce Monsieur a une interprétation assez particulière de la démocratie et semble ignorer que deux Normands sur trois y sont favorables, contrairement à ce qu'il écrit !

Pour sa part, Monsieur Le Vern, Président du Conseil régional de Haute-Normandie, également farouchement opposé à la réunification, a fait l'effort, lui de participer au débat.

Après avoir exposé longuement ses arguments très creux il est vrai, en faveur du statu quo et donc opposés à la réunification, Monsieur Le Vern a dit en substance, qu'en accord avec son homologue, Monsieur Garrec, ils avaient mis sur pied deux commissions qui se réunissaient afin d'étudier le dossier de la réunification.

J'ai été quelque peu surpris, voire très inquiet, lorsque Monsieur Daniel Goulet, premier vice-Président du Conseil régional de Basse-Normandie qui assistait au débat en tant que partisan de la réunification a déclaré qu'il n'était pas au courant de ces faits.

Si ces commissions existent bien et qu'elles ont commencé leur travail, comment ne pas se poser des questions sur :

- La composition de ces commissions, puisque apparemment elles ont été constituées par des deux présidents farouchement opposés à la réunification ;
- La mission qui leur a été confiée pour les mêmes raisons ;
- Les raisons pour lesquelles le premier vice-Président n'a pas été informé ?

Si ce qui précède est exact, cela sent la manipulation à plein nez et nous connaissons à l'avance les conclusions des deux commissions !

Nous demandons à y voir plus clair sur cette question capitale pour la Normandie et l'avenir des Normands.

Veillez croire, Messieurs, à l'assurance de ma parfaite considération.

Rémi Ouenne

Port en Bessin (14)

... et encourageons les autres !

Mesdames, Messieurs, La franchise et le réalisme des propos tenus par un lecteur dans *l'Unité Normande* de janvier 2004, font du bien à entendre même si la personnalité normande n'en ressort pas grandie ! Je voudrais vivement remercier l'auteur (Monsieur Sanchez) de cette lettre et encourager toute initiative de ce genre. Je trouve qu'il est important de diffuser l'opinion normande comme vous le faites dans vos colonnes. D'autres journaux régionaux devraient s'en inspirer en nous donnant la parole notamment sur les enjeux de demain :

- Le développement économique (port 2000, tourisme rural...);
- L'avenir culturel et son potentiel (dynamisme du mouvement associatif, choix d'une politique commune sur l'enseignement de la langue et de la culture normande...);
- La décentralisation et les nouvelles responsabi-

tés régionales ;

- La possible consultation des électeurs par un référendum concernant la réunification normande...

De mon côté, je crois fermement que la Normandie est formidablement dotée pour affronter son avenir. Avec un peu plus de fierté, d'engagement, et d'investissement, les Normands peuvent réaliser de belles choses en prenant en main leur destin... Bien sûr, en toute modestie, je me tiens à votre disposition pour apporter ma pierre à l'édifice « **de la réunification normande** » quelques affiches dans la région havraise seraient les bienvenues en cette période d'élection régionale, n'est-ce pas ?

Salutations normandes

Pascal Grange

Le Havre (76)

DRAMATIQUE INCENDIE DU CHÂTEAU DE MESNIÈRES

La Normandie a appris avec consternation la destruction par incendie du Château de Mesnières, datant de la Renaissance. C'est une perte difficilement estimable, mais une farouche volonté de refaire la charpente et la toiture, de restaurer l'ensemble doit animer la Normandie tout entière. Lançons une souscription régionale et nationale : on l'a bien fait pour le Parlement de Bretagne et le Château de Lunéville. Nous demandons aux deux futurs présidents de région de s'unir pour le sauvetage de notre patrimoine.

