

La lettre des Elus Communistes et Républicains du Conseil Régional de Basse-Normandie

	6

Emploi et salaires, par Jean CHATELAIS, président du groupe des élus communistes et républicains au Conseil Régional

Notre majorité porte l'ambition du développement de notre Région. Non pas l'ambition d'un classement AAA+++ par une agence de notation, mais simplement l'ambition que les hommes et les femmes qui y vivent, y vivent mieux, sans la crainte du chômage et des fins de mois toujours plus difficiles. Oui, l'emploi et le pouvoir d'achat sont bien les préoccupations centrales de nos concitoyens.

Il y a peu, ici, à Caen, a été fêté le triste anniversaire du dépôt de bilan de Moulinex. Le procès pénal finira bien par montrer comment les banques, les actionnaires et les dirigeants portent une lourde responsabilité dans la disparition de 5.300 emplois dans notre Région. Un tiers de ces 5.300 salariés n'a jamais retrouvé de travail. 10 ans après, ils vivent des minimas sociaux.

Depuis 10 ans, aucune stratégie industrielle nationale n'a réellement été mise en œuvre pour reconquérir ces milliers d'emplois de main d'œuvre, comme l'on dit, si nécessaires à notre Région. Bien au contraire, depuis cette date, ne se sont succédées que des politiques d'accompagnement des actionnaires dans leur volonté de délocaliser pour réaliser des profits encore plus importants. Et pourtant, chacun le ressent, notre Région a besoin du développement d'une politique industrielle nouvelle, créatrice d'emplois et porteuse de bons salaires.

Plus de 100.000 bas-normands sont au chômage, c'est malheureusement un record dont on se passerait bien.

Evidemment, nous n'oublions pas non plus les disparitions d'emploi public dans des secteurs comme l'éducation, pourtant si importante pour nos jeunes, ou dans l'administration en général, avec le non remplacement des départs en retraite. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'Etat UMP ne montre pas l'exemple en matière d'emploi !

Evidemment, dès que l'on évoque ces questions d'emploi, la droite unanime met en avant la crise et la dette. Or, tous les observateurs économiques savent pertinemment que la désindustrialisation et la baisse du pouvoir d'achat au profit des marchés financiers avec la baisse des impôts payés par les plus riches pèsent lourdement sur l'aspect de la crise en France. Ainsi, chacun observe que l'Allemagne s'en sort mieux.

En 2008, la majorité nationale avait tenté de répondre en nous engageant dans un plan de relance. Quid de cette relance ? En 2010, cette même majorité choisit un plan d'austérité qui va nous enfoncer encore plus dans la crise.

La question qui se pose à notre majorité est donc, dans le cadre de nos compétences, de voir ce que nous pouvons faire sur ces questions d'emploi pour les bas-normands.

D'abord, convaincre que de l'argent pour le développement industriel, il y en a : 46 milliards d'euros de profit pour les entreprises du CAC 40 en 6 mois par exemple, et Total qui ne paye toujours pas d'impôt.

Nous étions intervenus ici à cette tribune il y a peu sur une question qui refait actualité, à savoir les difficultés des PME à obtenir l'appui des banques pour soutenir leurs activités si nécessaires à l'emploi en Région.

Notre Assemblée a besoin de savoir où nous en sommes et quelle est l'efficacité de nos nouveaux dispositifs ARE et DIAG. Je sais qu'il faut donner du temps à notre ami Laurent Sodini, qui vient de reprendre la vice-présidence de l'économie.

Mais il nous faut, et nous le faisons régulièrement, évaluer l'efficacité de nos politiques, et particulièrement sur l'emploi qui est, je le rappelle, la préoccupation première des bas-normands. Il faut le faire.

Je conclurais, Monsieur le Président, par cette expression peut-être un peu guerrière : « Il faut que nous montions au front sur ces questions », en montrant clairement que **nous voulons flécher nos aides vers les entreprises qui en ont réellement besoin et ne font pas partie des grands groupes assoiffés de financements publics dont ils n'ont guère besoin.**

Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

Session plénière des 22 et 23 septembre 2011

Pour la première fois, les Présidents de Haute et Basse-Normandie, Messieurs Alain LE VERN et Laurent BEAUVAIS, ont présenté ensemble à la tribune les avancées sur le dossier de la LNPN.

Ce projet, indispensable au désenclavement de la Normandie au sens large, est porté depuis 2004 par Pierre MOURARET, Vice-président communiste délégué aux Transports à la Région Basse-Normandie.

Pour notre Région, la perspective d'une ligne à grande vitesse est une opportunité historique de développement régional que les élus ont décidé collectivement de saisir en faisant le choix du consensus territorial, clé de la réussite de cette démarche. Elle est un élément fondamental du projet territorial qui s'intègre à la démarche globale du Plan Stratégique Régional Normandie 2020.

La Région Basse-Normandie a identifié 4 atouts essentiels pour son devenir :

- le **développement de la capitale régionale et du réseau des agglomérations**, dans une logique de soutien de leurs projets où s'affirment les fonctions d'appui de l'Île-de-France, notamment dans le tertiaire supérieur,

- **l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation économique**, dans une logique de valorisation des effets de synthèse et de synergie avec la Haute-Normandie et les pôles franciliens existants ou futurs,

- le **transport, les ports et la logistique** dans une logique de coopération et de mise en réseau en lien avec la valorisation de l'ensemble du littoral normand mais aussi des réserves foncières régionales,

- la **culture et le tourisme** qui constitueront des atouts de premier ordre pour affirmer une attractivité régionale durable confortée par la **qualité de vie** propre à notre territoire.

Les deux collectivités se sont mises d'accord sur un projet de plate-forme commune aux deux Régions, plate-forme qui permettra de coordonner les approches dans l'expression des fonctionnalités à laquelle la LNPN devra satisfaire et qui constituera le socle commun à partir duquel les collectivités se positionneront par rapport aux propositions de RFF en matière de tracé et de services.

Les attentes communes sont :

- les liaisons avec Paris : nécessité du maintien du raccordement à Paris – Saint-Lazare, seule gare bénéficiant de liaisons directes avec l'ensemble des autres gares Parisiennes et premier pôle d'emploi de la région parisienne et nécessité aussi d'une liaison avec la Défense, pour bénéficier d'un accès rapide et aisé à Roissy d'une part et d'une interconnexion avec le réseau LGV d'autre part.

- les liaisons entre les agglomérations normandes : leur prise en compte est indispensable pour affirmer la solidarité des territoires normands, comme facteur d'un développement équilibré et partagé avec l'aire Francilienne.

Les attentes spécifiques de la Région Basse-Normandie sont :

- la desserte de Caen : la ville assurera le rôle de nœud central de l'étoile ferroviaire normande, grâce aux prolongements vers Cherbourg et Saint-Lô/Coutances et aux correspondances TER sur l'ensemble du réseau bas-normand ainsi que vers les Régions limitrophes. La métropole caennaise intègre pleinement l'arrivée de la LNPN dans les ambitions de son projet de développement urbain et économique.

- la desserte de Lisieux : Lisieux doit être raccordée à la future LNPN et devenir le 2nd nœud ferroviaire permettant l'accès à Deauville, au Nord, et à Argentan et au-delà Granville, voire le Mont-Saint-Michel au sud, complétant ainsi l'effet réseau avec l'étoile caennaise.

- la desserte de Cherbourg : le temps de trajet entre Paris et Cherbourg devra être réduit et viser 2H15, voire moins. Cherbourg devra bénéficier de liaisons directes rapides en provenance de l'Île-de-France et rester le terminus de la ligne. Les impératifs portuaires devront être pris en compte dans le projet.

Les réunions du Débat Public auront lieu du 3 octobre 2011 au 30 janvier 2012, sur tout le territoire normand.

Intervention de Pierre MOURARET, Vice-président délégué aux Transports

Je voudrais avant toute chose féliciter les deux présidents pour l'image qu'ils nous offrent aujourd'hui de ces deux Régions qui tirent sur la même corde pour faire avancer la Normandie. Elle arrive au bon moment, juste avant le lancement du débat public. Elle fera date.

En effet, je suis persuadé que **nous pouvons gagner cette bataille du rail pour la Normandie si nous sommes unis et fortement mobilisés.**

Je remercie aussi Laurent BEAUVAIS d'avoir su réunir, dans notre région, au-delà des appartenances politiques diverses, tous les exécutifs bas-normands. Cette image là, aussi, est de nature à renforcer notre position avant l'ouverture du débat public.

Cette liaison nouvelle n'est pas un TGV et les mots ont leur importance. Ce train ne roulera pas à 300 à l'heure, c'est inutile et coûteux. Ce qu'il nous faut c'est **un train rapide et sûr, qui arrive à l'heure.** La LNPN qui roulera à 250km/h peut nous le permettre et nous avons besoin d'une ligne nouvelle pour rentrer dans Paris dans de bonnes conditions, assurer la liaison avec les deux Normandie et relier équitablement Caen et Le Havre.

Cette liaison nouvelle peut nous apporter la régularité, la fiabilité et la rapidité qui aujourd'hui nous font défauts et qui sont indispensables pour favoriser le transfert modal et réduire les émissions de CO².

Cette liaison ferroviaire modernisée est totalement indispensable pour le développement économique, l'arrivée de nouvelles activités et pour que nos jeunes ne continuent pas à quitter le territoire pour aller chercher du travail ailleurs.

Dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, le SRADT, nous avons acté que le raccordement de notre Région aux grands axes de communication, dont la liaison ferroviaire est une composante, était un élément essentiel pour l'avenir de notre région.

J'insisterai aussi sur **l'équité et la solidarité entre les territoires qu'il faut à mon avis opposer à la mise en concurrence des territoires.**

Le premier projet annoncé par le Président de la République lors de sa venue en Normandie était une liaison Paris – Le Havre en 1 heure passant par le Nord de la Seine et qui mettait hors jeu Rouen et Caen ! Si nous n'avions pas immédiatement réagi avec vigueur, proposé un autre tracé, nous ne serions pas aujourd'hui dans le débat et le tronçon Mantes / Paris, indispensable pour améliorer notre liaison ferroviaire avec la capitale, serait faute de moyens repoussé aux Calendes Grecques.

Enfin, la ligne nouvelle, pour pouvoir exister, a besoin du Havre, de Rouen mais aussi de Lisieux, Caen et Cherbourg. Elle doit offrir les mêmes performances pour Caen et Le Havre et avancer du même pas en Haute et en Basse Normandie. C'est une condition d'équité et d'efficacité car **sans le concours financier de tous, le projet ne se fera pas.**

Cela m'amène pour conclure à faire un point sur les financements. Certes, en période de crise comme aujourd'hui, il est toujours complexe de parler de financements de cet ordre. Mais nous sommes là sur des temps longs. S'il avait fallu raisonner à la sortie de la guerre en pensant simplement à l'économie du pays, les élus de l'époque n'auraient pas fait la sécurité sociale, les services publics et lancé les grandes infrastructures indispensables pour l'avenir.

Ces investissements sont nécessaires, on peut dégager des financements : la TIPP, c'est 17 millions d'euros par an que l'on peut consacrer au ferroviaire. La grande armature routière de désenclavement de la Basse-Normandie étant réalisée, nous avons décidé d'abandonner au fur et à mesure les investissements que nous faisions sur les routes. Cela représente 11 millions d'euros par an. Enfin, il faut également ouvrir le débat sur d'autres ressources pour le financement du ferroviaire telles que ; un emprunt national, un emprunt régional, le versement transport... Mais, bien sûr, nous comptons aussi sur 2012 pour desserrer les contraintes vis-à-vis des collectivités locales, car sans cela, ce projet serait mis en difficulté, ainsi que tous les autres projets que nous pourrions avoir. Pour conclure, merci aux Présidents de Basse et Haute-Normandie de donner cette image d'une Normandie rassemblée, qui se mobilise pour avoir cette liaison ferroviaire rapide et sûre avec la région parisienne, absolument indispensable pour l'avenir de notre Région.

Retour sur la session plénière des 23 et 24 juin 2011

Réforme de l'Intercommunalité, par Alain CIVILISE

La réorganisation territoriale est présentée par le Gouvernement comme un des moyens permettant d'assurer des économies de gestion. Il n'en est rien, et c'est bien parce que le gouvernement refuse de faire contribuer les grandes entreprises en taxant les actifs financiers qu'il propose aux collectivités locales de réduire leur voilure dans tous les domaines.

Cette loi est d'autant plus dangereuse qu'elle remet en cause l'autonomie financière des collectivités et qu'elle transfère la fiscalité vers les ménages qui rencontrent de plus en plus de difficultés de pouvoir d'achat.

C'est dans ce contexte que les Préfets ont présenté les Schémas Départementaux de Coopération Intercommunal (SDCI) fin avril, sollicitant un avis des collectivités avant le 15 août pour une adoption au 31 décembre. Pourquoi tant de précipitation pour mettre en œuvre une des dispositions d'un texte de loi que l'ensemble des partis de gauche a condamné et s'est engagé à abroger en cas de victoire en 2012 ? Rien ne justifie une telle conduite à marche forcée, sinon une volonté de mettre en place cette réforme avant les prochaines échéances électorales. Le fil rouge de cette réforme est la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP) et toutes les réformes du quinquennat Sarkozy, comme la suppression de la taxe professionnelle ou la diminution des moyens des collectivités avec l'abandon du service public.

Opposé fermement à cette loi, le groupe communiste n'est pas pour autant frileux à l'évolution de l'intercommunalité et nous pensons que certaines lignes doivent bouger, à condition que chaque territoire existe dans la forme et les moyens qu'il propose pour développer son projet en prenant en compte la parole des citoyens et des élus.

A cette occasion, nous entendons réaffirmer notre attachement à la commune comme élément fondateur de la démocratie de proximité. En réaffirmant cela, nous ne sommes pas en contradiction avec la nécessité de développer l'intercommunalité pour répondre plus et mieux aux besoins de la population nécessitant une gestion commune de certaines compétences. Par contre, nous sommes totalement opposés à la fusion ou à la création de communes nouvelles qui feraient des communes actuelles des communes déléguées sans réel pouvoir.

En ce qui concerne le projet de SDCI, nous pensons que les délais ne sont pas raisonnables, et qu'il faut donner le temps aux élus et à la population de disposer de l'ensemble des éléments et des informations pour se déterminer sur un choix. Il convient aussi de prendre en compte le périmètre pertinent des syndicats mixtes qui œuvrent depuis des années à l'aménagement des territoires. La carte méconnaît les bassins de vie tels qu'ils existent dans nos départements pour créer des regroupements arbitraires de territoires sans grand lien. Elle prévoit des fusions à grande échelle tout en maintenant des territoires beaucoup plus réduits. Enfin, elle assure des regroupements partiels, laissant de côté certains territoires.

En conclusion, les élus communistes réaffirment leur attachement aux collectivités locales pour les services indispensables qu'elles rendent à la population et ces propositions constructives visent à la fois à défendre l'identité communale et la liberté de choix pour une intercommunalité efficace et réussie.

Ouverture de la cart@too aux 15-25 ans, par Marie-Jeanne GOBERT, Vice-présidente déléguée à la Jeunesse, aux Sports et à la Vie associative

Depuis sa création en 2006, la cart@too connaît un succès croissant, avec près de 20.000 jeunes détenteurs cette année. Initialement prévue pour les 15-20 ans, la rentrée 2011-2012 va être marquée par l'élargissement de la cart@too aux 15-25 ans, ce qui la fait passer à un public potentiel de 190.000 jeunes.

Cette ouverture donne la possibilité à la Région de s'adresser à de jeunes adultes qui sont dans un processus d'autonomie et d'indépendance, relativement différents des 15-20 ans, et à qui se posent des questions telles que la recherche d'un logement, d'un stage ou d'un emploi, l'accès à des pratiques culturelles ou sportives différentes, ... La réflexion sur l'adaptation de l'offre de la cart@too à cette tranche d'âge demande un gros travail transversal entre les services et les acteurs du territoire, et se déroulera sur toute l'année scolaire 2011-2012.

Cet élargissement signifie surtout que la cart@too sera accessible aux étudiants, aux jeunes demandeurs d'emploi et à ceux en formation professionnelle. Dans le cadre de cette évolution, un questionnaire a été adressé aux jeunes via Internet, et sur 1.450 réponses, 220 propositions ont pu être dégagées dans le cadre de l'élargissement. Ce dispositif a donc évolué dans la concertation et la transversalité.

Le comité de pilotage va s'élargir et se renforcer, afin de réfléchir, avec les acteurs du territoire, aux questions de répartition territoriale de l'usage de la cart@too, ou à celles de l'information en direction des jeunes. L'année qui se termine a vu de belles actions se mettre en place, notamment au travers de la saison culturelle ou musicale, comme Radio Nomade Jeunes, qui s'est déplacé dans les lycées et les CFA.. Nous avons eu des actions d'éducation et d'engagement des jeunes qui ont été extrêmement intéressantes, mais pour cela, il faut aussi avoir les moyens des relais, des médiations.

A cette rentrée scolaire 2011, la cart@too évolue cependant afin que les jeunes puissent assister à de plus nombreux événements sportifs de haut niveau, comme ceux du Hockey Club de Caen, qui évolue en Ligue Magnus, ou ceux de l'USO Mondeville.