

la province profonde

Les commentaires politiques du succès de Jimmy Carter divergent sur bien des points. Les explications fusent et se contredisent sans qu'aucune soit pleinement convaincante.

De notre point de vue, il est intéressant de retenir l'une des analyses les plus originales de l'irrésistible ascension du nouveau Président des États - Unis. C'est ainsi que, bons connaisseurs de la vie américaine, Marc Ullman dans une «carte blanche» de *Paris - Match* et le Président Pleven dans un éditorial du *Petit Bleu*, attribuent l'un et l'autre la victoire du planteur de cacahuètes géorgien à un jaillissement de l'esprit «provincialiste» américain, majoritaire mais subjugué par une techno-structure convertie à l'intellectualisme et soutenue par une intelligentsia minoritaire qui constitue un phénomène nouveau aux U. S. A.

Le propre de l'intelligentsia de tous les pays est de s'adonner aux drogues de l'intelligence sans avoir la force d'âme et d'esprit qui permet de les tolérer. C'est de chérir l'idée pour elle - même; d'aimer à en changer, comme de robe, selon la mode et de toujours préconiser des expériences et des changements sans avoir ni véritablement la force, ni vraiment le désir d'en assumer les conséquences. Elle peut s'épanouir dans la société new - yorkaise, sur le Sunset Boulevard ou dans les sanctuaires techno - structurels de Boston ou de Washington. Elle demeure profondément étrangère aux aspirations simples et bêtement provinciales de l'immense majorité du peuple américain et plus particulièrement de l'électorat républicain.

Plus que le «deep south», c'est cette province profonde que représente Carter. Sa foi naïve, son sens terre à terre des responsabilités, sa rigoriste franchise, son civisme foncier, sa brusquerie, son bon sens au service d'une audace qui n'exclut pas l'habileté n'ont pas seulement séduit, ils ont renversé les montagnes qui s'élevaient entre la notabilité locale et le pouvoir suprême.

Il serait ridicule et vain de transposer l'exemple Carter dans la société française contemporaine. Il existe entre les U. S. A. et la France des différences fondamentales, structurelles et mentales, qui interdisent tout rapprochement hâtif. Il n'en est pas moins vrai qu'une majorité silencieuse et lasse tend à se former actuellement dans notre pays.

Indéniablement, une répartition du pouvoir qui livre 80% des français à l'autorité égocentriste et fantasque, condescendante et insouciant de 20% d'entre eux, fait naître un courant profond de sentiments de frustration. Il se grossit du mécontentement des cadres des entreprises, des responsables de l'économie qui se sentent devenir les pions d'un jeu qu'ils méprisent et de moins en moins les agents de l'action qui les motive. Il se fortifie des appréhensions que nourrissent légitimement tous ceux qui exercent leur activité professionnelle dans le cadre de la responsabilité personnelle : agriculteurs, commerçants, petits industriels et professions libérales, tous suspects d'entraver la montée du pouvoir techno - bureaucratique que les uns nous promettent pour demain et que les autres installent dès aujourd'hui.

Quant aux politiques, comme le note justement André Chambraud dans *le Point*, ils s'adonnent à la gesticulation, aux intrigues de sérail et aux révolutions de palais pendant que l'économie française vacille, que l'inflation galope, que l'inadaptation de la formation des jeunes devient intolérable, que le chômage monte, que le découragement gagne tous les responsables, que l'inégalité entre les régions s'accroît. Pendant que triomphent la concentration et le centralisme qui provoquent la tribalisation et l'incivisme.

Mais la France sera toujours la France, disait le Général de Gaulle. La province profonde française a peut - être une trop longue habitude de sa servitude pour engendrer un phénomène Carter ?

le point de vue du celib

Bataille Navale

*Un bien curieux
boycott*

«Le Télégramme» du 9 novembre titre «Les dockers anglais s'opposent au déchargement du fret sur la liaison St Malo - Portsmouth». Huit jours après, 17 novembre, «Ouest - France» relate «Le Penn ar Bed boycotté par les dockers de Plymouth». Que s'est-il donc passé pour que les relations se tendent à ce point ? Problème de marins, de sécurité, conflit social ? Rien de tout cela

Cette affaire complexe peut se résumer à une lutte de concurrence entre deux armements par dockers anglais interposés. Sur la Manche, huit ports anglais, sept ports français se battent pour conquérir la meilleure part des trafics passagers et fret de la Grande - Bretagne.

*Face à des intérêts
multinationaux*

L'abandon du tunnel sous la Manche a eu pour conséquence une relance des investissements des armements de navires transbordeurs, mais aussi des transporteurs routiers plus ou moins inféodés aux premiers.

Les intérêts sont britanniques, internationaux, accessoirement français. En fait, des armements de «ferries» impliqués, un seul est entièrement français: navires sous pavillon français, équipage français, capital français en totalité. On peut même remplacer l'épithète «français» par «breton», s'agissant de la BRITANNY FERRIES.

*Une compagnie
bretonne*

Cette compagnie, créée en 1972 sous le nom de B. A. I., Bretagne - Angleterre Irlande, dispose à ce jour en propre, de deux navires «Penn-ar-Bed» et «Armorique» et d'un troisième «Cornouailles» qui sera mis en service au printemps 1977. Elle exploite deux lignes transmanche ROSCOFF - PLYMOUTH et St MALO - PORTSMOUTH (passagers et fret).

*Un hinterland
disputé*

Ce nouveau venu dynamique constitue une gêne ! En effet, on peut distinguer trois zones d'hinterland :

- 1 - A l'Est d'une ligne Amiens - Bâle les marchés industriels du Nord, de la Belgique, de la Lorraine et de la Suisse intéressent les ports de Calais et de Boulogne;
- 2 - Au Centre, une large bande, 150 à 200 km de part et d'autre de l'autoroute Le Havre - Paris - Marseille, est la chasse gardée des ports de Dieppe, Cherbourg, Le Havre;
- 3 - L'Ouest, enfin, limité par une ligne Avranches - Sète et comprenant l'Espagne et le Portugal doit revenir aux ports bretons.

*et une compagnie
qui se trompe
de combat*

Dans un tel schéma, une compagnie implantée à Cherbourg, à cheval en quelque sorte sur deux marchés, peut croire sa survie liée à un combat sur tous les fronts.

Cette stratégie la conduit à semer l'inquiétude chez les dockers, à menacer de quitter les ports anglais de Poole si les Bretons ouvrent leur service, à mobiliser les 2.400 dockers de Southampton qui iront intimider les ports anglais partenaires des Bretons et sur le plan régional, à faire «donner» les autorités consulaires Cherbourgeoises qui, sans connaître le dossier des ports bretons, prétendent que la Brittany Ferries aurait reçu des subventions directes du Conseil Régional. Elle se trompe de combat.

Les régionalistes normands ne s'y sont d'ailleurs pas trompés. Le Mouvement Normand déclarait, le 20 Novembre, que ce combat n'était pas celui de l'opinion en déplorant les affrontements qui ne peuvent que porter tort à l'idée régionale.

*L'affaire de toute
la Bretagne*

Britanny Ferries est l'affaire de toute la Bretagne; à travers les nombreuses interventions et soutiens reçus au cours de ces 12 jours, personne ne peut plus en douter.

A présent, il est essentiel que l'armement breton puisse travailler normalement pour toute la Bretagne et que cessent les discriminations le concernant, qu'elles proviennent d'intérêts privés ou d'autorités mal informées des intérêts bretons.

Il faut que les accords récemment conclus, et qui sanctionnent le droit de nos ports à assurer le trafic de leur région, marquent la fin d'une guerre, non d'une bataille. La Bretagne ne permettrait pas que ce droit soit de nouveau remis en question.

Les effets pour la Bretagne de la politique ferroviaire

*Les nouvelles distances
de la S. N. C. F. :
Roscoff - Rennes +18%
Marseille - Paris - 19%
(- 166 Kms!)*

*Marseille - Paris
raccourci de la
distance Lannion
Rennes*

*Chaque année
une ponction
injustifiée de
90 millions
de francs actuels*

*En Europe, seule la
France applique un tel
système*

En 1961 - 1962, la S. N. C. F. procédait à une réforme de ses bases tarifaires afin de mieux ajuster ses coûts à ses prix de revient.

Elle procédait par coefficient de pondération par sections de lignes tenant essentiellement compte du profil des lignes (facilité de traction, infrastructures spéciales ou pas).

L'allongement des distances tarifaires pour la BRETAGNE constituait une conséquence de cette réforme.

Le tableau ci-dessous et la carte de la page suivante illustrent certains effets de cette pondération des distances.

		Distance Réelle (Voyag)	Nouvelle Distance Marchandises	Différence	% de différence
BRETAGNE	Roscoff - Rennes	217	256	+ 39	+ 18
	Brest - Rennes	248	280	+ 32	+ 13
	Carhaix - Rennes	185	217	+ 32	+ 17,5
	Brest - Paris	622	Vaugirard 628	+ 6	+ 1
			La Vilette 650	+ 28	+ 4,5
AUTRES RÉGIONS	Lille - Paris	258	Tolbiac 207	- 51	- 20
	Bordeaux - Paris	581	Bercy 497	- 84	- 14,5
	Marseille - Paris	863	La Chapelle 697	- 166	- 19

C'est donc avec raison que le C. E. L. I. B., en 1962, provoquait la « bataille du rail », obtenant un correctif à ces effets, codifié sous le nom de « Annexe B ter » aux tarifs de la S. N. C. F.

Mais cette Annexe B ter qui a été nécessaire après les modifications des distances tarifaires S. N. C. F. en 1962, a perdu beaucoup de ses effets bénéfiques :

Elle est moins efficiente

L'enveloppe de 39 millions de francs était le préjudice reconnu en valeur 1969.

Or, elle n'est pas indexée sur les tarifs et les trafics; de ce fait, sa dévaluation effective pour 1976 sera d'environ 60%, alors que la pénalisation des distances demeure et même s'aggrave.

De plus en plus de produits sont exclus.

En 1974, 41% seulement des trafics wagons complets de la S. N. C. F. en BRETAGNE bénéficiaient de l'Annexe B ter.

En 1962, certains produits étaient déjà exclus du bénéfice de l'Annexe B ter. Or ils « paient » les distances allongées.

De ce fait, le préjudice véritable de la Région en 1976 dépasse 90 millions de francs par an.

Elle est souvent une raison pour la S. N. C. F. de ne pas appliquer complètement en Bretagne sa politique commerciale.

La S. N. C. F., du fait de l'Annexe B ter, retarde parfois l'introduction de mesures techniques permettant des améliorations de coûts et de productivité.

L'enveloppe B ter sert de plus en plus à « payer » à la S. N. C. F. une part croissante de sa politique commerciale.

Elle devient finalement intenable pour tout le monde.

La Communauté Européenne ne considère que la réduction de tarif et accuse les Pouvoirs Publics, mais ne tient pas compte que seule la S. N. C. F. en Europe a des distances pondérées.

La S. N. C. F. est opposée au système, bien qu'elle en profite.

En BRETAGNE, les organisations économiques estiment de plus en plus que ce système ne réduit pas l'éloignement. Les routiers cristallisent beaucoup de leurs problèmes autour de ce système.





**Faut-il revenir seulement
à la réalité géographique**

**Des critères en
contradiction avec
l'aménagement
du territoire**

**Physionomie de la
FRANCE selon les
distances pondérées**

Les gros clients de la S. N. C. F. préféreraient un contrat commercial d'un même taux de rabais pour que leurs petits concurrents n'en bénéficient plus... Cette annexe B ter est souvent considérée comme une subvention alors que ce n'est même pas une remise à parité.

Actuellement les Pouvoirs Publics veulent limiter ce système dans le temps. La BRETAGNE se rend compte de son effritement, de son efficacité réduite, alors que dans le même temps le préjudice de la pondération des distances s'aggrave.

Doit-on refuser sa mise en cause, sans remise en cause de son origine même (la déperquation tarifaire).

Elle constate même que sa situation d'éloignement s'aggrave par la politique générale de la S. N. C. F.

Enfin, compte tenu des conventions entre l'État et la S. N. C. F., celle-ci se voit imposer des règles pour ses investissements.

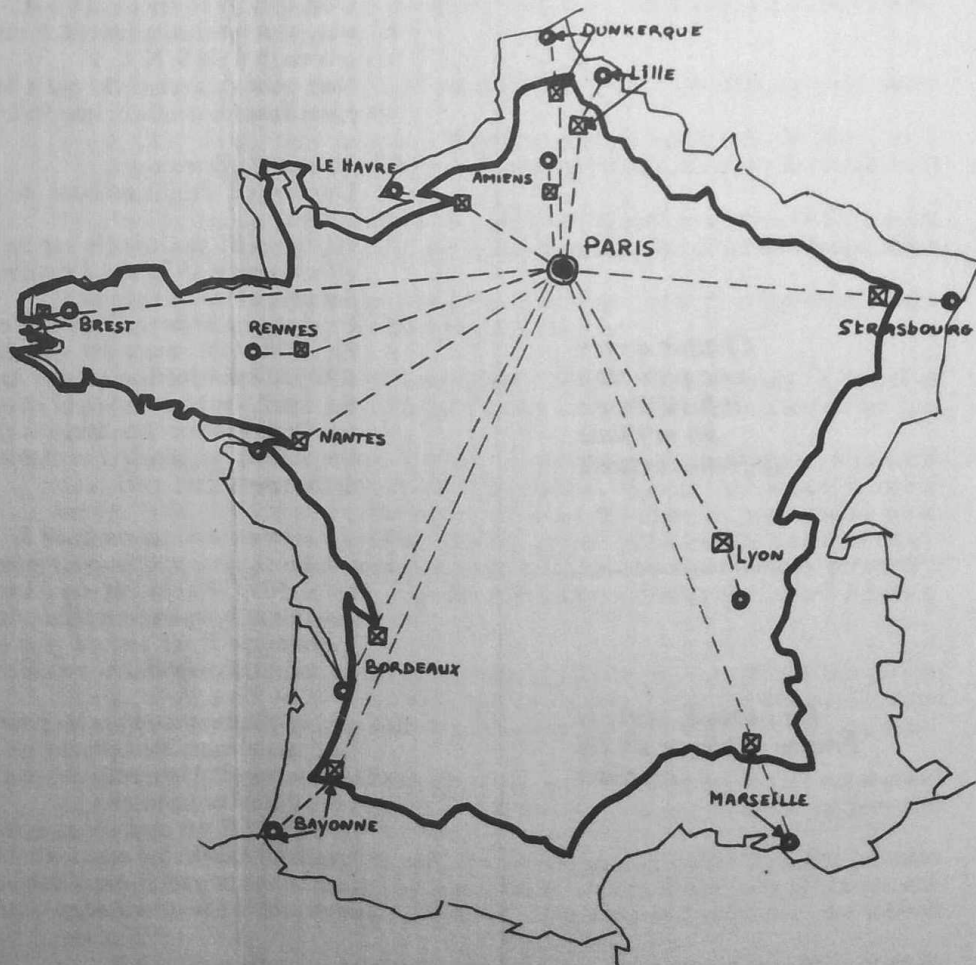
En particulier, elle retient les éléments suivants :

Priorité aux investissements «de capacité» qui permettent d'éviter la saturation d'une ligne ferroviaire.

Priorité aux projets dont la rentabilité est supérieure à 13%.

Alors que le trafic breton sert à amortir des équipements de CHARTRES ou de TRAPPES, les critères de rentabilité faisant largement appel à la notion d'amortissement par les péages réalisés, une Région comme la BRETAGNE, péninsulaire, donc au démarrage du trafic et peu industrialisée, ne peut pas prétendre à une telle rentabilité d'équipements nouveaux.

Ces critères de choix sont à révoir pour remettre la Bretagne à parité.



Distances Ferroviaires :

– Réelles de Paris à quelques villes françaises ○

– Pondérées (marchandises) de PARIS à ces mêmes villes ⊠

questions régionales

Au cours d'un dîner-débat où il était l'hôte du Lions Club de Rennes - Centre, le Président Pleven a exposé ce qu'était à son sentiment l'identité bretonne.

Il s'est demandé en conclusion ce que «la Bretagne va pouvoir faire pour garder cette identité dans le bout de siècle qui finit».

Le Président «qui a mis sur les rails les nouvelles institutions régionales» leur suggère de développer un projet qui puisse «répondre à ce besoin de rêve qui existe à l'intérieur de la jeunesse bretonne et qui soit un projet que l'on puisse réaliser en commun». Il devra comporter «les moyens qu'il faut mettre en œuvre pour que la population bretonne puisse continuer dans sa majorité, quand elle le désire, à vivre sur le pays, mais aussi, tout ce que des institutions peuvent contribuer à faire pour qu'une culture s'épanouisse».

Ceci n'est pas interdit par les textes, qui de toutes façons, comme aux grands moments du C. E. L. I. B. ne peuvent rien contre une volonté politique.

Le grand projet à réaliser doit comporter trois aspects «la réalisation d'une centrale nucléaire qui affranchirait la Région au point de vue énergie et en même temps un Institut Culturel Breton qui dans toutes les directions donnerait une animation nouvelle à toutes les manifestations de la culture bretonne...».

M. Pleven «rêve aussi d'une véritable croisade pour la protection de l'environnement breton». Si cet environnement n'est pas sauvé, l'identité bretonne et ce qui fait l'originalité de la pensée bretonne ne seront pas préservés.

Le second paragraphe de cet article indiquait que l'État était à l'origine de la proposition de construire un C. E. S. supplémentaire si la Région en finançait deux. Le souci de la vérité nous amène à préciser que si le «marché» a été négocié c'est à la demande du Conseil Régional et non pas de l'État comme cela s'est passé dans d'autres régions. La technique n'en demeure pas moins fort critiquable.

L'éditorial de «La Lettre de la Mer» (8, rue du Quatre Septembre 75002 - Paris) du 30 novembre attire l'attention de ses lecteurs sur le passé maritime de M. Carter.

Ancien élève de l'Académie Navale d'Annapolis, le lieutenant de Vaisseau Carter a passé sept années de sa vie dans l'U. S. Navy. Il sait donc ce qu'est la mer et il peut s'y intéresser.

Il faut espérer que cela contribuera à faire aboutir des solutions équitables et réalistes à la Conférence du Droit de la Mer dont le C. E. L. I. B. a souligné l'importance pour notre Région.

En partie financé par l'Établissement Public Régional, un Atlas de Bretagne (Région de Programme) vient d'être édité.

Ce document a nécessité un long travail de recherche mené par le Professeur GAUTIER, Professeur Honoraire à l'Université de Haute Bretagne et par l'Institut de Géographie et d'Aménagement de l'Espace de l'Université de Haute Bretagne avec la collaboration de l'I. N. S. E. E.

Soixante-neuf planches couleur traduisent notamment les données géographiques, économiques, l'état des équipements, l'organisation urbanistique de la Région etc... Elles sont reliées de façon amovible, ce qui permet la réédition de certaines d'entre elles.

En vente au prix de 700 Francs (+ 23 Francs de frais de port) aux Imprimeries OBERTHUR, 78 rue de Paris, à Rennes.

Une conférence sur l'identité bretonne

*Un projet à réaliser
en commun*

Centrale nucléaire

Institut culturel

*Et protection de
l'environnement*

Rectificatif

*«Un rappel à l'ordre régional»
Le «marché» des C. E. S.*

Un marin, Président des Etats-Unis

Atlas de Bretagne

le point de vue du celib

Ecosse et Pays de Galles : la dévolution.

*L'évolution vers
l'autonomie*

*Politique du
Labour Party*

*Un choix populaire :
victoire électorale des
partis écossais et
gallois*

*Dévolution :
premier pas vers
l'indépendance ?*

Avec le «Devolution Bill», la Grande - Bretagne se trouve à la veille de changements fondamentaux et décisifs : comme le Parti Québécois, le S. N. P. (Parti National Écossais) et le Plaid Cymru (Parti du Pays de Galles) ont posé la question de l'indépendance.

La *dévolution* est le transfert à des parlements, siégeant à Edimbourg et à Cardiff, d'un certain nombre de pouvoirs : en fait, c'est une mesure d'autonomie limitée.

A sa fondation, le Labour Party a inscrit le «*Home Rule*», c'est à dire l'autonomie totale, à son programme et l'a abandonné en 1945, date de son arrivée au pouvoir. Ce sont les premiers succès électoraux des Partis Écossais et Gallois qui ont reposé ce problème et entraîné, lors des élections de 1974, la promesse, par les trois partis britanniques, de la *dévolution*. Le vote est prévu pour 1977. Les consignes de vote étant impératives, la *dévolution* deviendra bientôt loi.

Le Parlement Écossais, de 150 membres élus au suffrage universel direct, aura de multiples responsabilités (logement, santé publique, autoroutes, enseignement, etc....) ainsi qu'un certain pouvoir législatif et exécutif. Mais l'économie ne sera pas de la compétence de ce Parlement qui n'aura pas le droit de lever l'impôt. Le gouvernement britannique disposera d'un droit de veto et conservera un large domaine exclusif. Les compétences du futur Parlement gallois (76 membres) seront encore plus réduites.

L'avenir de la *dévolution* dépend, en fait, des résultats des prochaines élections, c'est à dire du choix des peuples écossais et gallois. Les dernières élections générales (oct. 1974) ont donné en Écosse :

- 41 sièges au Labour avec 36 % des voix
- 16 sièges aux Conservateurs avec 25 % des voix
- 11 sièges au Parti National Écossais avec 31% des voix.

Le Parti Écossais est arrivé en 2ème position dans 42 circonscriptions, et à moins de 5% du candidat élu dans 21 d'entre elles. De 1970 à 1974, le pourcentage de voix du Parti Écossais est passé de 11,4% à 31% : il était, en 1974, pour le total des voix, à 5% du Labour. Depuis, avec ses 120.000 membres et ses 450 sections, le Parti National Écossais s'est assuré la majorité dans de nombreuses municipalités. Dans un très récent sondage mené par l'important quotidien «Daily Record», sur 43.000 personnes interrogées, 44% ont répondu qu'elles étaient, non pour la *dévolution*, mais pour l'*indépendance*.

Le Parti Gallois a obtenu 3 sièges (11% des voix) en 1974; depuis, il a réussi la percée dans les vallées industrielles : il vient, par exemple, d'enlever la majorité au Conseil municipal de Merthyr Tydfil, ville minière, forteresse du Labour depuis 50 ans.

Pour le Gouvernement britannique, la loi de Dévolution doit arrêter les progrès électoraux des Partis Écossais et Gallois. Pour le S. N. P. et Plaid Cymru, il s'agit d'un premier pas vers l'indépendance. Le Parti Écossais a fait publiquement savoir que lorsqu'il aura remporté la majorité des sièges — ce qui pourrait se produire à la prochaine élection générale — il se considèrera comme démocratiquement mandaté par le peuple et invitera, *dévolution* ou pas, tous les députés écossais à se réunir à Edimbourg, à envoyer des représentants aux Nations Unies et aux institutions internationales et européennes, et à voter l'indépendance. Le Parti Gallois suivra une démarche à peu près semblable.