

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18092 - 70ÈME ANNÉE

## Eboulement sur la route du littoral

## Haliba rappelle le retard pris par le chantier du train de La Réunion

250 tonnes se sont détachées hier après-midi de la falaise de la route du littoral. Le dispositif de sécurité mis en place sous la mandature de Paul Vergès a permis d'éviter le pire. L'actuelle majorité à la Région tentera-t-elle d'exploiter cet accident pour faire de la com' sur son projet irréaliste de route en mer ? Rappelons que si le chantier du tram-train n'avait pas été arrêté par cette majorité régionale, les Réunionnais pourraient circuler en toute sécurité toute l'année par tous les temps entre Saint-Denis et La Possession, parce que le train devait passer dans un tunnel sous la montagne.



Machines à l'arrêt hier sur les travaux préparatoires du chantier de la NRL. À cette heure-ci, celui du tram-train aurait dû être terminé, et les Réunionnais aurait eu droit à une liaison sans chute de pierres et sans houle.

**H**aliba n'était qu'une tempête tropicale modérée. Elle est passée à plusieurs dizaines de kilomètres des côtes de La Réunion. Elle a pourtant entraîné d'importants dégâts et a eu un impact dans toute l'île. Dimanche, la tempête se rapprochait. Son intensité ne nécessitait pas de la baptiser. Mais les prévisions de Météo France n'incitaient pas à l'optimisme. Le préfet a donc déclenché la vigilance forte pluie renforcée pour le Nord et l'Est, et a décidé la fermeture des toutes les écoles, collèges et lycées situées sur ce territoire. Quelques heures plus tard, l'Université emboîtait le pas et annonçait la fermeture lundi des sites du Moufia, de Belle-pierre et de l'avenue de la Victoire à Saint-Denis.

Devant la dégradation des conditions météo, le préfet a imposé une fermeture totale de tous les établissements scolaires de La Réunion à compter d'hier midi. L'Université a fait de même.

### Coma circulatoire à Saint-Louis

Dans le domaine des transports, les Réunionnais durent faire face à de nombreuses perturbations. Les premières causes sont les radiers. Ces chaussées sont conçues pour permettre le franchissement des cours d'eau à sec, ou lorsque le débit est faible. Mais quand arrive la tempête, ils sont submergés, la route est coupée et des usagers peuvent alors être exposés à un danger mortel s'ils tentent de le franchir. C'est malheureusement ce qui s'est passé ce week-end entre Saint-Louis et Saint-Pierre sur le radier du Ouaki. L'intervention des pompiers a permis d'éviter un drame.

Dans la région sud, c'était hier le coma circulatoire à Saint-Louis. La route vers Etang Salé les hauts était inondée à Pont Maturin, les radiers du Gol et du Ouaki étaient infranchissables. Il ne restait plus que le centre-ville et la voie express.

Fort heureusement l'Ouest a échappé à cette catastrophe. La route des Tamarins construite sous la mandature de Paul Vergès a permis d'établir une liaison sécurisée entre l'Ouest et le Sud. L'éboulement du cap La Houssaye et l'inondation de La Saline ont rappelé aux opposants de ce projet ce à quoi ils auraient condamné les Réunionnais si jamais ils avaient pu stopper le chantier de la route des Tamarins.

Mais dans le Sud, le prolongement de la route des Tamarins par les

hauts du Sud n'est toujours pas à l'ordre du jour. Elle aurait pourtant permis aux habitants de la Ravine des Cabris, de la Rivière, et de l'Entre-Deux notamment de passer par cette route de moyenne altitude plutôt que de descendre vers les embouteillages du littoral.

### La sécurité absolue apportée par le tram-train

C'est dans l'après-midi que la tempête Haliba a laissé sa trace la plus significative. Plusieurs jours de fortes pluies ont fragilisé la falaise surplombant la route du littoral. 250 tonnes de roches se sont détachées de la paroi. Fort heureusement, 100 millions d'euros ont été investis sous la mandature de l'Alliance pour sécuriser la route. Ce grand chantier a permis d'éviter le pire. Les gros blocs sont restés dans le piège à cailloux, ou ont roulé sur la partie de la route fermée à la circulation en cas de fortes pluies. Aucune victime n'est donc à déplorer.

Cet accident rappelle tout le retard pris sous la mandature de Didier Robert pour régler le problème de la sécurisation de la liaison entre Saint-Denis et La Possession.

Son prédécesseur Paul Vergès avait réussi à négocier une enveloppe globale de 2,5 milliards d'euros avec le gouvernement pour mettre les Réunionnais définitivement à l'abri des chutes de pierre et des dangers de la houle. Le tram-train était alors sur les rails, son tracé le faisait passer sous la montagne entre Saint-Denis et La Possession. Les usagers seraient donc protégés à la fois des chutes de pierre et de la houle.

Pour sa part, l'État s'était engagé à construire une nouvelle route du littoral en assurant la plus grande part du financement, car cette question relevait alors de sa compétence en 2007, au moment de la signature du Protocole de Matignon.

Le projet du tram-train suivait la cadence prévue. Il avait même été récompensé par le Prix du Défi relevé lors du salon des PPP. C'est le ministre de l'Industrie de l'époque qui avait remis le trophée à Pierre Vergès.

### Tout est stoppé depuis plus de 4 ans

La mise en service du tram-train devait donc régler en premier la sécurisation de la liaison avec une mise en service initialement prévue en

2012, la solution de la route portée par l'État intervenant en complément, et plus tardivement avec une réalisation annoncée pour 2017.

En 2010, le choix de la Fédération du Parti socialiste a tout remis en cause. Elle a maintenu sa liste au second tour des régionales sans avoir la moindre chance de l'emporter. C'est ce qui a fait perdre l'Alliance et gagner l'UMP conduite par Didier Robert. Ce dernier a remis en cause les deux projets négociés par la Région Réunion avec l'État. Il a stoppé le chantier du tram-train et remplacé le projet de l'État pour la route du littoral par une route en mer à six voies. Tout était donc à refaire, en sachant que la route en mer ne permet pas de sécuriser la liaison Nord-Ouest. Le changement climatique fait s'élever le niveau de la mer, et personne ne peut dire de combien il sera monté dans 20 ans. De plus, le réchauffement global favorise l'existence de cyclones plus intenses. Les Philippines frappés par Hayian peuvent en témoigner. Le changement climatique s'accélère, les données changent tout aussi rapidement. Le principe de précaution appelle donc à éviter toute construction sur le littoral. La Région Réunion va alors à contre-courant en cherchant à financer une route en mer qui atteindrait un montant astronomique. Les 1,6 milliard annoncés sont déjà dépassés avant même que les travaux préparatoires au chantier se terminent. Le gouffre financier serait si important qu'il obligerait la Région Réunion à renoncer à d'autres investissements. Elle ne pourrait donc pas contribuer à la construction des 500 infrastructures sécurisées pour franchir les radiers, et porterait donc une lourde responsabilité dans cet immobilisme. Elle priverait aussi définitivement les Réunionnais d'un train.

L'éboulement d'hier rappelle les conséquences des décisions prises par la Région Réunion depuis 2010. Si elle avait continué le chantier du tram-train, les Réunionnais pourraient aujourd'hui aller sans problème de Saint-Denis à La Possession, tout l'année et par tous les temps.

M.M.

## Edito

### NRL : la Région Réunion a-t-elle été vraiment « Charlie » ? Elle peut le prouver...

**A**u lendemain de l'attentat contre Charlie Hebdo, la Région Réunion avait déclaré son attachement à la liberté de la presse. Ce positionnement n'avait pas manqué de faire sourire, étant donné le traitement réservé à Témoignages depuis l'arrivée de Didier Robert à la présidence de la Région, soit plus de 4 ans.

La Région Réunion a l'occasion de donner un contenu concret à ce soudain élan. La porte est ouverte par Ségolène Royal. La ministre de l'Écologie a proposé la tenue d'un référendum pour décider de l'avenir du chantier de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, une infrastructure qui doit remplacer l'aéroport de Nantes. Elle considère qu'il est loin de faire l'unanimité. Déjà le Premier ministre a annoncé que tous les travaux sont suspendus en attendant le résultat des multiples recours. Le référendum permettrait de trancher définitivement la question par les personnes directement concernées par le projet d'aéroport.

Venant d'un membre du gouvernement, cette proposition a une portée considérable. Le projet de Notre-Dame des Landes a parmi ses plus importants soutiens l'ancien Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, qui était également maire de Nantes.

Les observateurs de la vie politique réunionnaise ont encore en mémoire les arguments des détracteurs du tram-train. À la différence de la nouvelle route en mer dite nouvelle route du littoral-NRL, le chantier ferroviaire ne rencontrait qu'une très faible opposition. Il y avait des personnes craignant pour leurs intérêts personnels, le volet environnemental avait été réglé par un nouveau tracé. Il ne restait alors que quelques groupuscules soutenant la campagne contre l'Alliance aux régionales.

Dans les mois qui précédaient le scrutin, des opposants au projet affirmaient que si l'Alliance était bat-

tue, alors ils allaient demander un référendum sur le tram-train. On a vu qu'au changement de pouvoir, cet argument avait soudainement disparu des médias... et c'est sans référendum que la Région Réunion a décidé de stopper le chantier, privant des milliers de Réunionnais d'un emploi assuré.

Les embouteillages quotidiens sont toujours plus importants. Ils renforcent la popularité du projet du train. La route en mer est loin de bénéficier d'une telle adhésion. Elle est la cible d'une avalanche de recours de la part d'associations connues pour être à la pointe de la défense de l'environnement ou des droits des usagers des transports. Le Conseil national de la protection de la nature a voté à l'unanimité contre le projet de NRL. Comme si cela ne suffisait pas, la justice s'en mêle avec une enquête préliminaire pouvant déboucher sur une procédure de nature pénale. La Région Réunion a même dû reconnaître que des gendarmes étaient venus à son siège pour enquêter sur l'attribution des premiers marchés de la NRL.

L'idée du référendum permettrait de sortir par le haut de cette crise. Les Réunionnais pourraient ainsi décider s'ils veulent ou pas s'endetter sur plusieurs générations pour une route de 12 kilomètres. La Région Réunion dit qu'elle est « Charlie », si elle se dit soutenant la liberté de la presse, alors elle ne peut que saluer toutes les initiatives visant à renforcer la démocratie. La proposition de Ségolène Royal au sujet de l'aéroport de Notre-Dame des Landes va tout à fait dans ce sens. La Région Réunion a donc la possibilité de saisir la balle au bond et de demander l'organisation d'un référendum réunionnais sur la nouvelle route du littoral. La Région Réunion pourra ainsi montrer qu'elle est « Charlie » jusqu'au bout des ongles...

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
70e année

Directeurs de publication :

1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergés ; 1957 - 1964 : Paul Vergés ; 1964 - 1974 : Bruny Payet ; 1974 - 1977 : Jean Simon Mounoussany Amourdom ; 1977 - 1991 : Jacques Sarpédon ; 1991- 2008 : Jean-Marcel Courteaud  
Depuis 2008 : Jean-Max Hoarau

6 rue du général Émile Rolland  
B.P. 1016 97828 Le Port CEDEX

Rédaction  
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 29  
E-mail : redaction@temoignages.re  
SITE web : www.temoignages.re

Administration  
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23  
E-mail Avis, Abonnement : avis@temoignages.re  
E-mail Publicité : publicite@temoignages.re



## Ségolène Royal propose un référendum local pour décider de la poursuite du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

### **NRL : nouvel argument pour un référendum à La Réunion**

La ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, a proposé lundi 9 mars l'organisation d'un référendum local sur le projet contesté d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique). Une suggestion qui plait aux détracteurs de la Nouvelle Route du Littoral qui avaient souhaité une consultation populaire, au-delà de la pétition mise en place par la Région Réunion.



cé, sans l'aval des procédures en cours, et contre l'avis des plus hautes autorités consultatives en matière d'environnement, notamment le Conseil national de la protection de la Nature.

Pourtant, le président de la République avait assuré lors de la Conférence environnementale de novembre 2014, qu'il serait possible de recourir à des référendums locaux lorsque des projets d'aménagement du territoire sont contestés. La contestation contre la NRL n'a jamais cessé, celle-ci a débuté dès 2010 et la dizaine de recours lancés sont toujours en attente.

### **Création d'une commission spéciale**

Pourtant les gouvernements successifs (Ayrault et Valls) ont maintenu le projet de la Région Réunion, malgré la catastrophe écologique à venir et le gouffre financier qu'elle pourrait engendrer pour la collectivité, en raison d'une implication financière de l'Etat limitée.

D'après la chaîne LCP, une commission spéciale a été créée afin de remettre d'ici fin mai 2015 des propositions visant à favoriser la « démocratie participative ». Ces préconisations devraient « permettre de mieux associer les citoyens aux projets d'aménagement afin d'éviter des blocages », comme à Sivens (Tarn). De telles mesures seraient vivement accueillies à La Réunion, où associations et élus dénoncent les travaux de la NRL, qui pèsent sur les finances publiques et causent déjà des dégâts environnementaux.

**Le Conseil national pour la protection de la Nature a voté à l'unanimité contre le projet de NRL présenté par la Région.**

Nouvelle proposition de Ségolène Royal : la ministre de l'Écologie a ainsi expliqué que BFMTV et RMC, « pourquoi pas là aussi un référendum local au niveau départemental », sur le dossier très controversé de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. « Dans le cadre de la réforme des procédures que je suis en train de réaliser, il y aura la possibilité d'ouverture pour les maîtres d'ouvrage de recourir à un référendum. (...) Pourquoi pas (sur Notre-Dame-des-Landes), comme sur les autres sujets ? », a-t-elle ajouté.

### **«Faisons confiance à l'intelligence humaine»**

Alors que le président François Hol-

lande et le Premier ministre, Manuel Valls, assurent que le lancement des travaux de l'aéroport se fera, la ministre a recadré les deux hommes, leur rappelant que des recours étaient encore en cours et devaient infirmer ou confirmer la tenue des travaux.

« Ouvrons les choses, au lieu de toujours se figer dans des postures, dans des conflits. Décompressons, ouvrons le jeu de la société, permettons que les gens s'expriment, faisons confiance à l'intelligence humaine, au dialogue démocratique, à la démocratie participative », a défendu Ségolène Royal, évoquant le recours à un référendum.

Alors que le barrage de Sivens a été revu, que les travaux de l'aéroport de Notre Dame des Landes sont suspendus aux recours, le projet de Nouvelle Route du Littoral a été lan-

**Céline Tabou**

## 25 propositions du PCR pour une nouvelle politique à La Réunion –10–

# Le PCR propose des retenues collinaires pour constituer des réserves en eau

La Réunion vit un paradoxe : elle détient des records mondiaux de précipitation tout en souffrant de la sécheresse. À chaque passage d'un cyclone, des dizaines de milliers de mètres cubes tombés du ciel ruissellent sur le sol jusqu'à la mer alors qu'une part importante pourrait être récupérée pour constituer des réserves pour l'agriculture et la consommation de la population. Le passage près de nos côtes d'une simple tempête comme Haliba montre tout l'intérêt d'appliquer une telle proposition. Extrait des 25 propositions présentées le 22 février par le PCR à Sainte-Suzanne. Il présente des mesures pour la gestion des déchets et la politique de l'eau :



Ces volumes d'eau considérables apportés par la tempête Haliba ruissellent depuis les hauts de l'île et vont se jeter dans la mer. Récupérer une partie de cette ressource permettrait de lutter contre la sécheresse et de diminuer le prix de l'eau.

### Pour une nouvelle politique à La Réunion

25 propositions du PCR

Face à la crise que connaît La Réunion aujourd'hui, face aux nouveaux défis du XXI<sup>e</sup> siècle, rassemblons-nous pour une nouvelle politique, comme l'ont fait les Réunionnais en 1945, autour de Raymond Vergès et de Léon de L'épervanche pour sortir La Réunion de la misère coloniale.

édité par Témoignages dans le cadre de son 70<sup>ème</sup> anniversaire

**S**i aucune mesure n'est prise, avec l'augmentation de la population et celle de ses besoins en eau, La Réunion risque de connaître une pénurie. Ce qui serait un comble pour une île qui connaît des records de pluviométrie.

Les déchets : il convient de privilégier le tri sélectif et la valorisation (voir proposition n°1 : service public Environnement).

Une politique ambitieuse de l'eau doit être mise en œuvre en direction :

- de la ressource: barrages, retenues, captages des sources (le tout dans le respect de la biodiversité ;

récupérer l'eau de la centrale de la rivière de l'Est (actuellement déversée dans la mer)

- l'interconnexion des ressources.
- des économies (usages domestique, industriel et agricole) et aussi réfection et entretien des réseaux de distribution (plus de 45% de pertes dans certaines communes)

## - Une nouvelle politique globale de l'eau

## Narendra Modi demain à Maurice

# L'océan Indien lieu de compétition entre l'Inde et la Chine

**Le Premier ministre indien, Narendra Modi, a annoncé sur les réseaux sociaux son prochain voyage à l'île Maurice, les 11 et 12 mars. Il a qualifié cette visite de « très spéciale », exprimant également son enthousiasme de rencontrer « ses sœurs et frères de Maurice », au moment où sera célébrée l'anniversaire de l'indépendance de Maurice.**

**N**arendra Modi sera demain à Maurice. D'après les médias indiens, cette visite vise à contrer l'offensive chinoise dans la zone Océan indien. En effet, depuis plusieurs années, la Chine investit à l'île Maurice, aux Seychelles et entre autres, aux Maldives, dans le cadre de sa nouvelle Route de la soie du 21<sup>e</sup> siècle. Une politique extérieure mal vue par les Indiens, auparavant bénéficiant de relations privilégiées avec ces pays. Les Indiens doivent rattraper leur retard diplomatique, économique et financier.

### « Raffermer davantage » les relations bilatérales

Pour le Premier ministre indien les relations entre les deux pays sont « solides », mais il tient à travailler avec le nouveau Premier ministre mauricien, Sir Anerood Jugnauth, afin de les « raffermir davantage ». Narendra Modi n'a d'ailleurs pas caché sa détermination à réaliser un « potentiel commun », visant à renforcer la sécurité maritime de Maurice.

Durant sa visite de 24 heures, Narendra Modi devrait signer une série d'accords entre les deux gouvernements. Selon certains médias mauriciens, il lancera officiellement le nouveau patrouilleur des garde-côtes, le CGS Barracuda. A cette occasion, il se rendra au Musée du patrimoine, Aapravasi Ghat, et lancera les travaux de l'institut de recherche, World Hindi Secretariat. Le point marquant de cette visite sera la participation de Narendra Modi, aux célébrations de la fête nationale au Champ de Mars, à Maurice, le 12 mars.

L'objectif du Premier ministre indien est donc de rattraper son retard par rapport à la Chine, qui a fait un prêt bonifié de 50 millions de yuan (250 millions de roupies) et un don direct de 50 millions de yuans pour « régler le problème d'eau et d'infra-

structure », a annoncé le ministre des Finances, Vishnu Lutchmeena-raido, à TopFmRadio, en février 2015. D'autres projets sont en négociation au sein de la Commission mixte sino-mauricienne, laissant penser que de nouveaux investissements chinois vont être réalisés dans l'île.

De son côté, l'Inde reste le premier partenaire commercial de Maurice, avec un niveau d'importation élevé : 1,3 millions de dollars et des investissements directs de 14,2 millions de dollars. En dépit de cette place privilégiée, l'Inde a décidé de mener la charge contre Pékin, dans de nombreux pays de la zone Océan indien, y compris le Sri Lanka et les Maldives. Où la visite de Xi Jinping en septembre 2014 a inquiété l'exécutif indien, auparavant très confiant dans ses relations avec ces territoires.

### Faire face au concurrent chinois

Selon le magazine spécialisé, The Diplomat, le Premier ministre indien devrait offrir à ses voisins de l'Océan indien une assistance militaire et civile. D'autant plus qu'après « des décennies de négligence par les gouvernements indiens successifs », le voyage du Premier ministre indien au Sri Lanka, sera le premier depuis 28 ans. Une absence qui a profité à Pékin, grand favori de l'ancien président sri-lankais, Mahinda Rajapaksa.

Le pays a développé ses relations avec ces territoires insulaires, à l'instar de celles avec le continent africain, en injectant des millions d'euros dans le développement de leurs infrastructures, des contrats maritimes, etc. Face à cette poussée chinoise, l'Inde tente de s'allier les pays de l'Océan indien à travers un partenariat militaire.

« L'Inde a un rôle en tant que fournisseur de sécurité dans la région

de l'Océan indien », a expliqué au Diplomat, un responsable indien de la défense, ajoutant que son pays aller fournir des navires de patrouille, des radars de surveillance « et la cartographie des océans pour le États insulaires ». Cette détermination à s'allier à l'Inde est une volonté marquée du nouveau président sri-lankais, Maithripala Sirisena, qui a annoncé la suspension de projets chinois en faveur de son cousin indien.

La situation reste tendue entre la Chine et l'Inde dans la zone. Pékin est parvenu à signer des accords avec les Maldives, quand New Delhi a fait face à des annulations de contrats de la part du gouvernement maldivien. « L'aide militaire de la Chine aux Maldives, au Sri Lanka, aux Seychelles et à Maurice est une question qui a causé beaucoup d'inquiétude en Inde. Sachant cela, il serait prudent pour (Narendra, ndlr) Modi d'éviter le sujet, ce qui pourrait résulter en un dilemme Chine ou Inde » a expliqué Vijay Sakhuja, directeur de la National Maritime Foundation of India, au quotidien mauricien, L'Express.

**Céline Tabou**



On pourra lire ci-dessous un certain nombre d'informations relatives à la culture de la canne à sucre et à l'exploitation des produits dérivés dans différentes régions. De extraits ont été reproduits afin de nourrir notre propre réflexion sur l'avenir de la canne chez nous et dans les pays environnants.

## La canne c'est le sucre, mais pas seulement -59- **Différentes informations relatives à la culture de la canne à sucre (5e partie)**

### **XII – Amélioration de la productivité dans les plantations de canne à sucre en Asie**

Un séminaire sur l'amélioration de la productivité dans les systèmes de production de canne à sucre s'est tenu à Jogjakarta (Indonésie) du 7 au 12 décembre 1998, pour mesurer les problèmes et les contraintes auxquels doivent faire face les plantations de canne à sucre dans les pays asiatiques et identifier les mesures qui permettraient d'améliorer leurs performances de production. Des communications provenant du Bangladesh, d'Inde, d'Indonésie, d'Iran, du Pakistan, des Philippines, du Sri Lanka, de Thaïlande et du Vietnam ont passé en revue les tendances actuelles de la production, les problèmes et les contraintes qu'affrontent les plantations et les perspectives futures de la culture de la canne à sucre. On a demandé à des experts de préparer cinq documents de synthèse : (1) les possibilités d'améliorer les techniques de gestion pour une production durable de canne à sucre ; (2) faire progresser la technologie pour améliorer la productivité et la compétitivité dans l'industrie sucrière ; (3) les problèmes et les contraintes qui pèsent sur la production de canne à sucre en Indonésie ; (4) tendances et panorama du marché mondial du sucre ; (5) maintenance post-récolte de la canne à sucre.

### **XIII – Afrique : unités villageoises de fabrication du sucre**

En 1990, en Tanzanie, l'Institute of Production Innovation (IPI) a mis sur le marché des unités permettant de produire du sucre à petite échelle, équipements qu'il avait conçus pour répondre à la demande croissante de sucre dans le pays. La technologie IPI simplifie le processus de production complexe des grands moulins à canne, mettant ainsi la fabrication de sucre à la portée des ateliers villageois. Le matériel sucrier IPI est réputé pour être techniquement efficace, économiquement viable et adapté à la production de

sucre en Tanzanie. On peut comparer ses performances techniques à celles des mini-installations sucrières indiennes. La diffusion a été freinée au début par le fait que le principe était mal connu et que les variétés de canne adaptées au processus faisaient défaut. Malgré cela, plusieurs unités ont été mises en œuvre depuis 1990 et fonctionnent dans différents endroits en Tanzanie. (Résumé des auteurs.) KIT (E3132) Science, Technology and Development (RU), vol. 14 (1), p. 59-69

### **XIV – Afrique : la construction et les deux premières années d'exploitation d'un nouveau type de moulin à canne à Komati**

La conception, la gestion de projet et les deux premières saisons d'exploitation d'un nouveau moulin à Komati, Afrique du Sud, sont décrits en portant une attention particulière aux aspects innovants de sa conception et de son équipement. Un aperçu du temps et des coûts de mise en œuvre d'un moulin de ce type est également fourni, avec une mise en évidence des points critiques à surveiller dans la gestion d'un projet à flux tendu. Le rendement de l'installation au démarrage a été gravement perturbé du fait des conséquences sur la canne d'une sécheresse inhabituelle, mais elle a ensuite fait rapidement preuve d'une excellente efficacité en termes de pourcentage d'extraction et de couleur de sucre. (Résumé des auteurs.) KIT (E1345) International Sugar Journal (RU), vol. 98 (1169), p. 223-229

(à suivre)

**Georges Gauvin**

# Oté

## Odrémié pa mèt fimié èk lo pié !

*Dopi dé trwa zour lo tan la gaté in pé partou la rényon. Rozman na pwin tro lo van, zis In ti tampèt tropikal ki aminm a nou dolo an ponyé. Radié i débord, la ravinn lé plin borabor, mé na pwin pou kas la pat in kanar, pou nou lé in pé dann laktialité vik nou lé ankor an sèzon siklonik ziska tanto. Sak mi vé di, la pa bézwin afolé, pa bézwin awar pèr konm lo promié minis la ba déor. Vouï, i prètan lo promié minis la pèr. Koué i pé fé pèr a li pou fé koz a li tanksa ? Promié fwa mi antan in minis di li la pèr, li la télman pèr, ké li la pèr ziska langwasman i di.*

*Kan mi antan sa, an mwinminm mi di sirman li dwa awar pèr pou nou, pou nout gro to shomaz dan lo péi, pou sak na pwin la kaz, pou sak i dor déor dan la fré, donkolor pou nout sékirité. Pètèt li la pèr pou nout domin, pou bann boug i plant kann la rényon, i koné pa koman apré 2017 zot sar péyé, boudikon, mi di, li la pèr vik li an sousié boukou pou nou. Lé pa poussa ditou. Li la pèr, li lé angwasé parské lo fron nasyional i riskab gingn zéléksyon départmantal, li la pèr ké la Frans i frakas si lo fron nasyional.*

*Lé vré pou vréman, zordi lo fron nasyional lé an lèr, sondaz i donn a li vinkèr partou é sirtou vinkèr pou domin é minm apré domin. Néna i di i fo tourn lo do èk la politik lé méné ziska zordi sinonsa lo fron nasyional va kontinié goumanté. Mi konpran pi ryin vik sé lo promié minis li minm ki desid la politik. Poukoué li shanz pa. In vié gramoun la di a mwin, o lièk pèr lo tan, pou mié sobat kont mové zèrb, odrémié pa mèt fimié èk lo pié.*

**Justin**

**Kosa in shoz, dovine-dovinaye ?**

Kan moin lé an vi, mi prominn sī lo do, kan moin lé fini mor, mi prominn sī lo pyé :

Kalkilé : lé fasil sa !

.....  
 .....

la po bef i fé soulié ansanm