

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18141 - 71ÈME ANNÉE

Comment construire une route sans les matériaux ?

Route en mer : l'heure de vérité

Quand Didier Robert a choisi de stopper le tram-train et de remettre en cause le projet Perben de nouvelle route du littoral, il a totalement changé les données. En effet, il a choisi de construire une route plus large, plus éloignée dans la mer, sans possibilité d'utiliser les matériaux extraits de la falaise par la construction du tram-train. Cinq ans après la décision, la question des matériaux n'a toujours aucune solution crédible. Comment peut-on construire une route sans rien ? C'est l'heure de vérité pour la route en mer.

Chaque année, plusieurs milliers de logement sont construits à La Réunion. Tous les concepteurs doivent en priorité répondre à une loi de la physique : les matériaux de construction sont-ils disponibles. Il est en effet difficile d'imaginer un promoteur se lancer dans la construction d'une maison en bois sans s'assurer d'avoir au préalable sous la main le volume nécessaire à la réalisation du projet.

Cette simple mesure de bon sens n'a pas été respectée pour la route en mer. C'est pourquoi le projet de Didier Robert vit aujourd'hui son heure de vérité.

En 2007, Paul Vergès obtient de l'État le soutien financier à deux projets : le tram-train et la nouvelle route du littoral. Cette dernière est de la compétence de l'État, qui a donc choisi de construire une route à 4 voies plus éloignée de la falaise que la route actuelle. Les deux chantiers doivent être menés de front, et terminés au plus tard en 2017 pour la NRL. Cette synchronisation doit permettre au chantier de la NRL d'avoir sous la main une quantité importante de matériaux : ce sont les roches extraites de la falaise pour creuser le tunnel du tram-train. Le complément peut alors être assuré par les carrières existantes.

En 2010, Didier Robert stoppe les deux chantiers. Il détourne tout l'argent obtenu par Paul Vergès vers un seul projet : une route en mer à 6 voies. Par rapport au projet Perben de nouvelle route du littoral, la route en mer est plus éloignée du littoral et surtout elle a une chaussée élargie. Cela demande donc une quantité de

matériaux plus importante, avec un handicap supplémentaire. En effet, l'arrêt du chantier du tram-train ne permet pas d'utiliser les roches extraites de la falaise toute proche.

Des "solutions" toujours plus farfelues

Dès l'annonce du projet de Didier Robert, l'Alliance a mis en avant cette question. Des associations, dont ATR-FNAUT, ont aussi mis en avant cet obstacle. Son importance a été reconnue par les promoteurs, car l'ancien préfet avait modifié le plan départemental des carrières pour tenter de trouver de nouvelles ressources. Devant la pénurie, des palliatifs très étonnants ont été annoncés. La Région a ainsi vanté la solution des andains. Des millions de tonnes de roches pourraient ainsi être prélevées dans les champs de cannes !

Des transporteurs peu scrupuleux ont carrément exploité des carrières illégales à La Possession. Ces braconniers n'ont toujours pas été sanctionnés. Quant à la Région, elle a utilisé ces galets.

Mais avec l'approche des élections régionales, la vérité commence à éclater. Au mois de janvier, un premier chargement est venu de Suède, au motif qu'il n'existe pas à La Réunion une qualité de roche indispensable au projet.

Madagascar est un État souverain

Cette semaine, c'est l'aveu de la volonté d'importer au moins 250.000 tonnes de roches de Madagascar. C'est la confirmation d'une révélation faite fin janvier par Paul Vergès. À peine connue, la nouvelle amène une autre information. Selon « le Quotidien » d'hier, il serait nécessaire de faire venir 3,8 millions de tonnes de matériaux de Madagascar. Notre confrère cite également un conseiller économique du gouvernement de la Grande-Île qui rappelle que Madagascar est un État souverain. Personne ne peut y extraire le moindre kilo de galet sans l'autorisation du gouvernement, et aucune demande n'a été faite pour le projet de la Région, 2.000 permis d'extraction sont en attente. Ce n'est donc pas demain que des bateaux chargés de galets malgaches largueront leur chargement au large des côtes réunionnaises.

Cinq ans après que Didier Robert a promis la route en mer, la question des matériaux nécessaire pour la construire n'est donc toujours pas réglée. Pendant ce temps, des dégâts irréversibles sont commis chaque jour parce que le chantier a été lancé en dépit du vote unanime du Conseil national pour la protection de la nature.

À moins de six mois de la Conférence de Paris sur le climat, la France va-t-elle continuer à se laisser ridiculiser ?

M.M.

Importation de matériaux depuis Madagascar ?

Route en mer : l'Alliance demande à la Région de dire la vérité

L'Alliance demande à la Région Réunion de ne rien cacher sur l'importation de matériaux indispensables à la survie du chantier de la route en mer. Entre autres questions, l'Alliance demande si 3,8 millions de tonnes de roches devront-elles être extraites de Madagascar. « La Région et les services de l'Etat doivent faire toute la transparence sur ce dossier », écrit l'Alliance dans un communiqué diffusé hier à la presse :

Lors d'une conférence de presse tenue le 23 septembre dernier, Paul Vergès avait révélé que des contacts avaient été établis par des entreprises à Madagascar afin d'importer des matériaux pour le chantier de la route en mer dite « NRL ».

Tout en reconnaissant l'existence de ces contacts, le vice-président du Conseil régional, Dominique Fournel, avait tenu à préciser que la Région avait dit aux entreprises qu'elle ne « souhaitait pas l'importation de matériaux ».

Interrogé ce jour en commission permanente, M. Fournel a confirmé cette position, soulignant notamment l'apport des andains dans l'attente de l'ouverture des carrières, tout en reconnaissant que les entreprises attributaires du marché de la digue prospectent actuellement à Madagascar pour des besoins précis.

Il est en effet question de l'importation de 250 000 tonnes en provenance de Madagascar par les entreprises. M Fournel avait apporté dans la presse certaines précisions sur ce point en expliquant que « l'ouverture des carrières est difficile sur le plan administratif », et que « la solution la plus intéressante actuellement est de faire venir les matériaux manquants dont les dimensions sont très particulières de Madagascar. ».

Si c'est selon M. Fournel, la « solution plus intéressante actuellement », pourquoi cela ne sera pas le cas demain si les problèmes liés à l'ouverture des carrières persistent ?

Il est bien évident que l'importation de ces 250 000 tonnes est en contradiction avec ce qu'a toujours affirmé la Région et ouvre désormais plus largement la voie au recours à l'importation.

Et pour couronner le tout, une so-

ciété composée d'un transporteur bien connu, M. Mongin, et du DGS de la commune de l'Etang-Salé, M. Deurveiller, a publiquement annoncé son intérêt pour ce marché de 250 000 tonnes. On ne peut être que surpris de l'attelage d'une société créée par un transporteur routier et le DGS d'une commune pour réaliser une telle opération.

Un marché qui, selon d'autres informations parues ce jour dans la presse, serait de 3,8 millions de tonnes.

Dès lors, des questions se posent :

- à quel coût se fera l'importation des 250 000 tonnes ? quelles sont les conditions réglementaires et financières imposées par la Région aux entreprises attributaires des chantiers de la NRL concernant l'approvisionnement en matériaux ? La possibilité d'importer est-elle ouverte sans limite aux entreprises attributaires des marchés de la NRL ?

- Les prospections à Madagascar sont-elles limitées à ces 250 000 tonnes ? Existe-t-il un marché pour l'importation de 3,8 millions de tonnes ?

- le schéma départemental des carrières qui a été récemment modifié est-il adapté aux réels besoins de la NRL ?

- qu'a prévu la Région si le schéma départemental des carrières est mis en cause suite aux recours qui ont été introduits devant les juridictions ?

- quel est l'impact des importations sur le plan de l'environnement ?

quel est l'avis de l'Etat et de l'autorité environnementale sur le recours aux importations de matériaux de Madagascar ?

Sur ce plan, il convient de rappeler que dans son avis rendu le 24 juin 2013, le Conseil National de Protection de la Nature avait noté que « le

dossier ne fait pas état de la possibilité d'importation de matériaux pour la réalisation des ouvrages en substitution de matériaux non disponibles dans les délais sur l'île. ». Le CNPN ajoutait que « **cette option aurait été dans tous les cas à prohiber, en particulier pour le risque majeur d'introduction massive d'espèces exotiques envahissantes** ».

La Région et les services de l'Etat doivent faire toute la transparence sur ce dossier.

Nous avons là une nouvelle illustration du caractère atypique, sinon aberrant, du chantier de la route en mer : comment un chantier peut-il être lancé alors même que l'accès à la matière première du chantier, c'est-à-dire aux ressources en matériaux, n'a pas été préalablement pas assuré ?

De deux choses l'une :

- soit le groupement des entreprises attributaires du marché de la digue agit sans en référer à la Région, ce qui démontre de graves insuffisances au niveau de la maîtrise du chantier ;

- soit la Région sait pertinemment que les entreprises vont devoir recourir à l'importation, et elle a le devoir d'apporter toutes les informations et précisions sur ce point.

En tout état de cause, la Région ne peut pas jouer à « Ponce Pilate » sur le déroulement d'un chantier dont elle est maître d'ouvrage.

Plus que jamais, la vigilance et l'exigence de transparence s'imposent concernant ce chantier – décidément bien atypique – de la route en mer.

Edito

Et l'on reparle de Mongin

Cet homme s'est fait connaître récemment pour les déclarations incendiaires à l'encontre de la Maire de La Possession, Vanessa Miranville. Cette dernière avait tout simplement pris en flagrant délit des transporteurs en train de piller des roches de manière illégale sur le territoire de sa commune. Alors qu'aucun nom n'avait été avancé, c'est Mongin qui est intervenu publiquement et a lancé des menaces. Il se sent coupable de pillage de roches et le vend ensuite au chantier de la route en mer.

Nous avons écrit ici même que ces braconniers un peu particuliers devaient être poursuivis et sanctionnés. Un simple pêcheur qui prélève quelques poissons dans le lagon est poursuivi. Un braconnier de palmiste est condamné. Mais, Mongin n'est jamais inquiété. Ces faits lui donnent un statut particulier, il en profite pour prospecter des roches à Madagascar !! Il se fait connaître comme un importateur de roches. Il croit aux millions que cela va lui rapporter. Tout cela aiguise les appétits de ses anciens amis...qui ont aussi des camions.

Face à eux, les pouvoirs publics donnent le sentiment qu'ils ne peuvent rien faire. Et, pourtant, les griefs ne manquent pas.

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

Paul Vergès explique son vote à la population

Les raisons d'une abstention sur le projet de loi « octroi de mer »

Le sénateur Paul Vergès s'est abstenu lors du vote du projet de loi relatif à l'octroi de mer. À l'exception du groupe CRC, tous les autres sénateurs ont voté pour le texte du gouvernement. Paul Vergès explique son vote à la population, dans un communiqué adressé hier à la presse :

Le projet de loi relatif à l'octroi de mer a été adopté jeudi au Sénat. Le Sénateur Vergès et le groupe CRC sont les seuls à s'être abstenus, les groupes représentés au Sénat ayant tous voté pour ce projet de loi.

Rappelons tout d'abord que ce projet de loi n'était que la traduction en droit français de la décision prise par le Conseil de l'Union, en décembre dernier. De ce point de vue – c'est-à-dire sur l'aspect qui impacte directement la production locale par rapport à l'importation similaire à travers l'autorisation d'une taxation différentielle – ce texte ne pouvait être véritablement amendé.

Néanmoins, un constat s'impose : au fil des décisions prises sur l'octroi de mer par l'Union européenne depuis 1989, l'encadrement du dispositif – qui tire sa légitimité du statut de l'ultrapériphérie reconnue par le Traité – se resserre ! La durée du dispositif – autrefois de 10 ans – a été limitée au 31 décembre 2020, afin de ne pas anticiper sur la révision des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale prévue à cette date (auxquelles est aussi assimilée l'octroi de mer depuis 2004).

La réduction à 5 ans du dispositif limitera la vision des acteurs économiques. Or, il est souligné dans les considérants de Bruxelles, que l'affectation des recettes d'octroi de mer à une stratégie de développement économique et social constitue une obligation légale. Il y a donc là une première contradiction : une obligation légale qui n'est pas sûre d'être tenue.

En outre, la Commission européenne a resserré le champ d'application de l'octroi de mer en agissant sur la nomenclature douanière. Pour l'heure, faute d'informations suffisantes sur les valeurs de production et d'importation concernées, il demeure difficile d'en mesurer l'impact.

C'est donc la deuxième raison de l'abstention.

Par ailleurs, l'approche prônée par l'Europe émerge dans d'autres dossiers, notamment à la fin des quotas sucriers. Dans ces deux cas, c'est la logique de l'intégration des RUP dans une Union chaque jour davantage libéralisée et mondialisée qui se confirme. C'est la troisième raison de l'abstention.

L'abstention se justifie également par le fait que le projet de loi élargit, certes, le champ des exonérations possibles mais que celles-ci sont suffisamment « fléchées » pour que les lobbies s'exercent au mieux ! Cet élargissement concourt donc à une perte potentielle de recettes qui affectera en premier lieu les collectivités locales. Alors quelle compensation ? Quels compensateurs puisque les exonérations sont de la compétence régionale ?

Autre motif d'abstention : de l'aveu même de la ministre, le gouvernement n'a pas encore obtenu l'autorisation de la part de l'Europe, concernant l'aide d'État que constitue le différentiel de taxation. « Notre demande est en cours d'instruction, et la décision de la Commission doit intervenir d'ici à la fin du mois de juin, pour nous permettre de disposer de l'intégralité de l'encadrement juridique, communautaire comme national » soulignait la ministre.

Enfin, c'est la question de la fiscalité dans les outre-mer. En effet, en France métropolitaine, le rapport entre la fiscalité directe et la fiscalité indirecte s'établit autour de 80 % pour la première contre 20 % pour la seconde. La proportion est quasi inversée pour les outre-mer. Autrement dit : la fiscalité indirecte, donc celle payée par l'ensemble des consommateurs, est plus importante outre-mer qu'en France hexagonale. Il y a là une aberration consternante : dans l'ensemble des outre-

mer, le taux de pauvreté et le taux de chômage sont supérieurs aux taux de France métropolitaine. Et ce sont tous les ménages qui paient l'octroi de mer.

La question d'une révision de la fiscalité locale s'impose donc. C'est aussi l'avis du président de la Cour des comptes qui parlait récemment des « bases fragiles » sur lesquelles reposaient les finances des collectivités réunionnaises. Le chantier de la réforme de la fiscalité – notamment outre-mer – doit obligatoirement et rapidement être ouvert. Bien évidemment, dans la concertation la plus large.

C'était le sens de l'amendement déposé par le Sénateur Vergès. La pertinence de cet amendement a été soulignée tant par la ministre des outre-mer que le rapporteur du texte : ils suggéraient que le travail de réflexion sur la création d'une nouvelle taxe pour certains outre-mer puisse se réaliser « en interne », c'est-à-dire par la délégation aux outre-mer. Quant à la ministre des outre-mer, elle a pris l'engagement « de travailler sur cette question ».

Cette remise à plat de la fiscalité est une chose. Mais il convient également de tout repenser. Le président de la Cour des comptes évoquait aussi la refonte du système de sur rémunérations : redéployer en crédits les sommes versées par l'État sous forme de salaires, ces sommes devant rester sur place.

Aujourd'hui, il est donc temps de faire un vrai bilan de l'octroi de mer et de prendre une décision politique, afin d'éviter de vivre pendant des années avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête, dans l'attente du renouvellement – ou du non renouvellement – de dispositifs spécifiques.

C'est donc la question du développement et de l'avenir des outre-mer qu'il faut poser. Le temps est compté pour élaborer les pistes d'un vrai développement.

Parlement européen

«Quand l'article 349 utilisé contre les RUP fait les affaires de l'Etat et d'EDF»

Younous Omarjee, député de l'Union des Outre-mer au Parlement européen, déplore que le gouvernement tente d'exclure La Réunion et les autres régions ultrapériphériques de l'application d'une directive visant à réduire la pollution. Pour faire aboutir sa demande, le gouvernement s'appuie sur l'article 349 du Traité de Lisbonne. Younous Omarjee dénonce le détournement de cet article à des fins régressives, et annonce que le combat se poursuivra au Parlement européen pour que la santé des Réunionnais puisse être protégée. Voici le texte du communiqué adressé hier à la presse par le député au Parlement européen.



Younous Omarjee au Parlement européen.

Ces dernières semaines, le Gouvernement français s'est activé en coulisses à Bruxelles pour exclure les régions ultrapériphériques de l'application d'une nouvelle directive visant les limites maximales d'émission de certains polluants, dioxyde de soufre, dioxydes d'azote et particules dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion de taille moyenne.

Comment accepter qu'une directive qui a pour but d'améliorer la qualité de l'air afin de diminuer les décès prématurés dus à la pollution, de protéger la nature et les écosys-

tèmes fragiles ainsi que d'améliorer de manière générale la qualité des personnes ne sera appliqué que sur le continent en privant les citoyens ultramarins des régions ultrapériphériques de ses effets positifs.

Cette manœuvre, qui a conduit à exclure les citoyens ultramarins de ce nouveau cadre législatif européen, s'est faite sous le couvert d'arguments techniques fort peu convaincants. Les arguments avancés par la France et EDF ne tiennent pas puisque fondés sur les difficultés de mise en œuvre de ces normes dans des régions illoises. Mais comment dès lors expliquer que la France

n'ait pas demandé la même exclusion pour les îles bretonnes et pour la Corse ?

D'évidence, cette exclusion n'est qu'un prétexte pour éviter à l'Etat français et à EDF de procéder aux investissements rendus nécessaires, par la mise aux normes de ces installations, pour la santé de nos populations ultramarines.

Mais le cynisme atteint son paroxysme quand il est fait appel à l'Article 349 pour obtenir cette exclusion. Quand l'Article 349 du Traité de Lisbonne a été pensé pour autoriser des mesures positives et non régressives.

Ce détournement de l'Article 349 par l'Etat doit être vigoureusement dénoncé. Nous ne pouvons accepter qu'il soit ainsi dévoyé et utilisé contre le bien-être de nos populations.

Il en a d'ailleurs été aussi récemment de même pour la mise aux normes des installations de traitement des eaux usées à Mayotte qui a été repoussée ad vitam aeternam par la France pour nombre de petites communes mahoraises. La France ayant là encore détourné l'utilisation de l'article 349 à des fins régressives.

Je mènerai le combat au Parlement européen, qui devra encore se prononcer sur l'ensemble du texte à l'issue des négociations, pour faire échec à cette exclusion. Et en fin de compte si cela était rendu nécessaire je saisirai la Cour de Justice et des Communautés européennes pour que les droits à la santé des citoyens européens ultramarins soient rétablis et que la jurisprudence positive de l'art 349 soit confirmée.

Une vidéo montre l'ampleur du scandale

Violences policières contre les migrants à Calais

L'association Calais Migrant Solidarity (CMS) a publié lundi 11 mai une vidéo dans laquelle elle met en évidence les violences policières sur des migrants à Calais (Pas-de-Calais), prouvant les dénonciations faites par d'autres organisation, dont Human Rights Watch.

Suite à la diffusion de cette vidéo montrant des violences policières à Calais, l'IGPN (Inspection générale de la police nationale) a été saisie par le directeur général de la police nationale, afin de clarifier la situation. La vidéo de 2 minutes montrent diverses interventions de policiers, faisant sortir des migrants cachés dans des camions en partance pour l'Angleterre.

Selon les cas recoupés dans la vidéo, certains migrants sont poussés par-dessus la glissière de sécurité, d'autres frappés à coup de pied. Des policiers font également usage de gaz lacrymogène et plaquent des migrants au sol avec le genou. L'association Calais Migrant Solidarity (CMS) a affirmé avoir tourné la vidéo le 5 mai, soit le lendemain de la visite du ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve à Calais, a indiqué l'Agence France Presse.

Un montage est réalisé, mettant en avant les déclarations du ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, affirmant que « Calais est pour moi le laboratoire de ce que la République peut produire de meilleur » ou encore « notre action porte ses fruits ». Chaque déclaration est entrecoupée des exactions des policiers contre les migrants.

« Ils se sentent protégés »

Lors d'une conférence de presse, Léo, bénévole d'une permanence d'alerte des violences contre les migrants, désigné comme porte-parole par le CSM, a expliqué que « l'idée (de cette vidéo, ndr) est de mettre en parallèle les propos d'un discours politique et les faits réels qui se déroulent sur le terrain. En effet, « on voit bien ce qu'ont retenu ses hommes sur le terrain le lendemain matin à 08H00, qui se permettent de faire ça parce qu'ils

se sentent protégés », a souligné ce dernier.

D'après les informations recueillies par l'AFP après de la Direction générale de la police nationale (DGPN), « les circonstances précises de cette intervention seront examinées rapidement », et « tout manquement avéré aux règles déontologiques sera sanctionné ». Le syndicat de police UNSA-Police tente de défendre les policiers, en estimant qu'il ne s'agit que de « bribes d'images ». Pour son délégué, Ludovic Hochart, « il faudrait passer le film en entier » pour vérifier si les policiers agressent bien les migrants. Ce dernier a assuré que « si ce sont des violences gratuites, il faut que ce soit sanctionné ».

Human Rights Watch dénonce les policiers français

Cette vidéo confirme le rapport publié en janvier 2015, par l'ONG Human Rights Watch. Cette dernière dénonçait la police française, accusée de harcèlements et d'exactions à l'encontre de migrants, à Calais, sur la base de témoignages de 44 migrants et demandeurs d'asile.

« Les demandeurs d'asile et migrants vivant dans le dénuement dans la ville portuaire de Calais sont victimes de harcèlement et d'exactions de la part de la police française », avait affirmé Human Rights Watch dans son rapport, fondé sur une enquête réalisée entre novembre et décembre 2014.

Ainsi, « dix-neuf personnes, dont deux des enfants, ont déclaré que la police les avait maltraitées au moins une fois, notamment par le biais de passages à tabac. Huit ont eu des membres fracturés ou d'autres blessures visibles, qui, selon leurs dires, ont été causées par la police à Calais et dans les environs. Vingt-et-

un, dont deux enfants, ont confié que la police les avait aspergées de gaz lacrymogène », avait indiqué l'organisation.

Human Rights Watch avait exigé du gouvernement français une enquête « immédiatement » sur les témoignages de violences policières, et qu'il produise des « directives claires aux policiers spécifiant l'interdiction de l'utilisation injustifiée et disproportionnée de la force, notamment des gaz lacrymogènes ». Une demande bottée en touche par Bernard Cazeneuve qui a regretté « que l'association Human Rights Watch n'ait pas pris la peine de vérifier les allégations de violences policières dont elle fait état », affirmant que l'ONG aurait dû « entendre les responsables de la police sur des faits précis ou à saisir les services compétents ».

Cette fois-ci Bernard Cazeneuve ne pourra pas se sortir de telles accusations sans assurer une condamnation ferme contre les policiers qui agressent les migrants. Cette affaire ternit la police nationale. L'image des forces françaises s'assombrit, notamment avec la divulgation des viols commis par des soldats français en Centrafrique.

SaiLin

Concours Lépine 2015

Le granulateur mobile récompensé

Le 114e Concours Lépine vient de s'achever à Paris. Un certain nombre d'innovations vertes privilégiant le recyclage des déchets, limitant les ponctions sur l'environnement et les ressources naturelles a été primé.



Le granulateur mobile primé au Concours Lépine 2015.

Le prix du Président de la République du Concours Lépine, le plus prestigieux, matérialisé par un vase en porcelaine de Sèvres décerné depuis 1901, a ainsi couronné parmi 600 propositions une unité mobile pour fabriquer, en plein champ, des combustibles à partir de résidus agricoles, moitié moins chers que le fioul ou le gaz, énergies fossiles polluantes.

Les aspects novateurs du granulateur mobile

Son aspect novateur ne repose pas sur la fabrication de granulats parce que ceux-ci existent depuis fort longtemps. Un ami me faisait remarquer, pas plus loin qu'hier que le fourneau portois fonctionnait déjà aux granulats – les pellets existent en effet ne datent pas d'hier. L'originalité du projet est ailleurs, en ce sens qu'il fabrique des granulats sur place, à l'endroit où les déchets de sont accumulés, évitant ainsi le transport des déchets en vue de leur transformation

dans une usine éloignée.

Agés de 44 à 46 ans, Charles Herrmann, Philippe Durrhammer et Xavier Rémond, ont essayé tous les résidus possibles, agricoles et viticoles, a raconté M. Herrmann à l'AFP.

« Notre unité peut transformer aussi bien la paille de maïs, de colza, d'épeautre, que les sarments de vignes ou les branches » ajoute-t-il. « La première idée était de récupérer ces déchets comme faisaient nos grands-pères avec les sarments de vigne pour faire le feu » se souvient-il. Et de travailler « sur place pour éviter le coût de transport des matériaux. » Selon la matière première, la machine traite « plus ou moins une tonne à l'heure », ce qui est quand même conséquent.

Des pays comme l'Australie et le Canada seraient très demandeurs de ce granulateur. On peut penser qu'à terme des machines de ce genre peuvent être utiles partout là où l'on fait la cuisine aux granulats, où l'on se chauffe avec, où la nature

généreuse accumule des monceaux de déchets notamment après les tempêtes et autres cyclones, et après les fortes productions de feuilles et de bois de la saison des pluies.

Une ère d'inventions vertes

On peut penser avec raison que cette invention ne va pas révolutionner le monde mais si nous en faisons état c'est pour souligner à nouveau que les inventions liées au développement durable se multiplient aujourd'hui et ne peuvent qu'inciter à la prudence ceux-là, timorés de tous acabits qui imaginent que ce n'est pas faisable parce que cela ne se fait pas encore. Nous le faisons aussi en espérant que les réunionnais se découvrent des âmes d'inventeurs, contribuant ainsi au décollage de notre économie de production.

Georges Gauvin

ASSOCIATION POUR LA PROMOTION
DES SAVOIR- FAIRE PORTOIS

<< GOUT ALI >>

Dans le cadre de notre projet d'activités culturelles et d'échanges de cette année 2015, l'Association pour la Promotion des Savoir Faire Portoïis projette de faire un repas le **Vendredi 15 mai 2015** à Lofis la lang kréol près de la place des Cheminots au Port.

A cet effet, nous vous invitons à ce repas solidaire, afin de contribuer à notre projet.

Nous vous proposons pour le

VENDREDI 15 MAI 2015

Au menu :

- GRATIN CHOUCOU
- CIVET COQ
- CARI THON
- RIZ
- GRAIN HARICOT BLANC
- ROUGAIL ZEVI
- SALADE COMCOMBRE
- DESSERT
- TARTE AUX FRUITS

Café grillé et thé seront offerts

Vente libre : massalé, piment confit, café, confiture papaye

**PRIX : 15 euros repas complet sur place
6 euros à emporter (1 cari au choix et le dessert)**

**à Lofis lalang au Port place marché forain
à partir de 11h30**

**Pour tout renseignement et réservation, téléphoner avant le
mardi 12 mai 2015 au 06 92 82 09 12**

Nous vous attendons nombreux !

Des « nouvelles du front » transmises par le Comité Solidarité Chagos

La lutte continue pour le retour des Chagossiens aux Chagos

Le Comité Solidarité Chagos vient de recevoir des « nouvelles du front » des luttes des Chagossiens, au travers de contacts avec Olivier Bancoult. En voici un résumé :

1. Les Chagossiens doivent être consultés par le gouvernement mauricien pour toute question concernant les Chagos.

Rappelons qu'au mois de mars dernier un jugement du tribunal arbitral des Nations Unies sous la Convention du Droit de la mer a prononcé l'illégalité du parc Marin créé par la Grande-Bretagne en 2010. Suite à cette grande victoire (voir notre message du 21 mars 2015), l'attitude du gouvernement mauricien était venue refroidir la satisfaction d'Olivier Bancoult, puisque le Premier Ministre Anerood Jugnauth a "oublié" les Chagossiens dans le Comité créé pour étudier les implications du jugement. Le Groupe Réfugiés Chagos a aussitôt réagi : « Le gouvernement a le devoir de consulter la communauté chagossienne pour toute décision concernant leur île natale ».

Depuis, les choses ont un peu évolué. Une rencontre entre Olivier Bancoult et le Premier Ministre a eu lieu le 14 avril dernier. Si la demande chagossienne a été « prise en considération », une réponse positive formelle est toujours attendue, d'autant plus que le gouvernement mauricien entend réclamer sa souveraineté sur l'archipel avec une vigueur renouvelée, après la ré-élection de David Cameron.

2. Le 22 juin à Londres, Jour J devant la COUR SUPREME, qui va examiner deux actions distinctes introduites par Olivier Bancoult au nom des Chagossiens du Groupe Réfugiés Chagos.

2a. La première concerne l'action en dernier recours sur le Parc Marin.

On rappellera que contrairement au Tribunal des Nations Unies, la justice britannique a donné raison au gouvernement de Londres. Et cela par deux fois. Une première fois en juin 2013 en déclarant la création du Parc Marin « compatible avec les lois européennes ». Une deuxième fois en appel en rejetant toute intention britannique et américaine d'empêcher ainsi le retour des Chagossiens dans leurs îles. Une décision qui fait fi des révélations de Wikileaks démontrant au contraire que le Parc Marin a été créé dans ce but. Le 22 juin donc, ce sera la dernière chance de faire reconnaître ce « coup de force juridique ». Les Chagossiens, renforcés depuis mars par la décision du Tribunal du Droit de la Mer, seront présents à cette séance de la Cour Suprême.

2b. La seconde concerne le recours des Chagossiens contre le fameux jugement de la Chambre des Lords en 2008.

On sait que ce jugement avait mis fin à tout espoir de retour des Chagossiens dans leurs îles natales. Il avait été le dernier acte, tragique, de toute une série de jugements tout au long des années 2000, les uns favorables au retour des Chagossiens, les autres venant les annuler. Le jugement de la Chambre des Lords avait été prononcé par 5 juges, avec une faible majorité de trois juges contre deux. Ce jugement, basé sur une étude de faisabilité du retour totalement manipulée, a toujours fait l'objet d'une grande suspicion d'un vote imposé par le pouvoir britannique.

Or depuis 2010 la Chambre des Lords n'est plus la plus haute instance de l'appareil judiciaire britannique (voir notre message du 20 mai 2014). Une Cour Suprême a été créée. Et il est arrivé depuis sa créa-

tion qu'elle ait été amenée à casser des jugements de la Chambre des Lords. Olivier Bancoult et ses conseillers juridiques ont donc saisi cette opportunité et réussi à faire admettre, sans préjuger de l'issue de l'affaire, le bien-fondé de leur démarche pour un réexamen du dossier. L'enjeu est évidemment crucial dans la lutte des Chagossiens pour arracher leur droit au retour aux Chagos. Ils feront entendre lors de cette séance leurs droits imprescriptibles à vivre dans leur pays.

3. Olivier Bancoult revient d'une mission aux Etats-Unis (New York et Washington) du 19 au 30 avril.

Il était invité par les étudiants de l'université Washington College of Law. Cette visite a été très positive, nous dit Olivier. Il a pu participer à un forum international des peuples indigènes, donner une conférence de presse à l'association des correspondants des Nations Unies, rencontrer des membres du Congrès et du Sénat. Il a eu également des contacts avec des O.N.G. soutenant les droits humains. Toutes ces actions visent à élargir sans cesse les cercles de l'opinion internationale sensibilisés au drame chagossien.

**Georges Gauvin, président
Alain Dreneau, secrétaire**

PS. Tout chèque de soutien aux actions du Groupe Réfugiés Chagos est à libeller à l'ordre de : C.S.C.R. et à adresser à : C.S.C.R. c/o Alain Dreneau 6 place la Follette 97420 Le Port. Merci de votre solidarité.

Oté

Traduire sé tra-ir ? Non va ! Traduire sé falsifyé !

Zot i koné Bismarck zot ? Sa lété in shansélyé l'anpérèr bann z'alman é li té I vé, tout fors son péi té i déklar la guèr La Frans. Pou fé pète la guèr li la falsifyé la dépèsh d'Ems, tèl fason ké té i insilt La Frans. La pa manké, la guèr 1870 la pété é konm zot i koé bann Fransé la gingn in batlavé. Konm de koi in falsifikasyon i pé amenn loin !

Mi rapèl in jour, Paul Vergès la donn in l'interview in journal La Risi. Li l'avé di, dann tan-la, Parti kominis i domann l'otonomi é lo zournal l'avé mète « autonomia ». Bann la droit la manipil sa pou fé di ké Vergès kan li lé Moscou li domann l'indépandans é bien antandi té mantèr, mé sa la pa anpèsh bann médyà tap la dsi. Aprésa tout bann aboiyèr la droit épi z'ot n èrvs la déshène azot dsi sa.

La droit lé abityé fé dé shoz konmsa é d'aprè sak mi oi la pankor fini. Mi sort lir dann « 7 lam la mer » in zournal dsi lo web, madam Corina Cretu, in komisèr l'erop – sak té an batkaré isi !- la fé in déklarasyon dann la lang bann z'anlé é la réjyon la roprann lo déklarasyon é kan lo madam téi di : moin lé kontan ète isi pou « voir ce projet très important », la réjyon la antann « l'aspect majeur environnemental de ce projet ». Alé oir lo madam l'avé pa di sa ditou, èl l'avé pa parl « environnemental ». Donk sé in falsifikasyon san pour san si sak 7 lam la mèr i di lé vré.

Mi antan i di toultan : « traduire sé tra-ir ! » Lé vré si ou i tronp, sansa si ou i fé in l'érèr. So foi isi la pa fé in l'érèr, sé in falsifikasyon. Donk fo pi ni di « traduire sé tra-ir, m traduire sé falsifyé ! ». In poin sé tou !

Justin

« Mantèr i vien volèr ! » - In kozman pou la rout

Ala ké mi domann amoin bien koman i pass d'inn a l'ot, koman i pas dépi mantèr ziska volèr ? Lé vré ké lé dé la pa dé bon z'afèr. In mantèr i di z'afèr la pa vré, épi in volèr li soulaj aou par raport out bien. Mé, lé dé lé pa parèy ! Oui mé ni pé dir inn i konplète l'ot. Ou i domann in volèr si li la soulaj out porte-moné, li réponn aou, mèl pa li la-dan, li lé pou arien dann so trik la. Si zandarm i domann ali si li la fé, koman li la fé, ousa li lété : lé parti, i fo li shant son romans, i fo li ramas la mantri. Donk, volèr i vien mantèr ! Mé si li trafik la vérité, si li rakont sa lé ali, sa lé ali. Momandoné i fo li aport la prèv li nana désèrtènn shoz é si li la poin i fo li vol pou dir li nana. Ala ké mantèr i vien volèr !