

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18226 - 71ÈME ANNÉE

Paul Vergès appelle Didier Robert à prendre ses responsabilités

Enquête sur les marchés de la NRL : la Région Réunion doit être partie civile

Remise en cause de la route en mer, explosion de l'union de la droite, irruption du chantier voulu par Didier Robert dans la campagne des régionales en France... les conséquences du scandale politico-financier à venir sur l'attribution des marchés de la nouvelle route du littoral seront nombreuses, immédiates et importantes. C'est pourquoi Paul Vergès demande à Didier Robert de se constituer partie civile au nom de la Région Réunion. Si le président du Conseil régional se dérobe, alors l'Alliance prendra ses responsabilités et se constituera partie civile.



Paul Vergès hier en conférence de presse.

Depuis déjà plusieurs mois, des gendarmes sont venus perquisitionnés à la Région Réunion pour obtenir des informations sur les conditions d'attribu-

tion des premiers marchés de la route en mer voulue par Didier Robert. Ce dernier a même reçu la visite des enquêteurs. Les soupçons portent sur des marchés d'un mon-

tant total de 1,2 milliard d'euros. Les noms de plusieurs élus et d'administratifs circulent. Pour le moment, le président de la Région se mure dans le silence alors que sur

tout autre sujet il a l'habitude de communiquer promptement.

Paul Vergès a tenu une conférence de presse hier sur les enjeux de cette situation.

Dire quels sont les noms, c'est descendre au plus bas niveau. Ce qui va se passer dans quelques semaines c'est l'aboutissement de décennies de politique d'aménagement à La Réunion. La route du littoral est en effet à la rencontre de l'environnement, de l'aménagement du territoire, et a des conséquences économiques et sociales. Cela dure depuis un demi-siècle et pèse sur La Réunion.

Déjà deux routes du littoral construites

Le sénateur rappelle que « durant toute la vie du chemin de fer, il n'y eut aucun problème sur la liaison entre le Nord et l'Ouest. Quand on supprime le tunnel du train, on amène la route du littoral ». « C'est la plus grosse erreur politique dans l'histoire de La Réunion », ajoute-t-il. Inaugurée en 1963, année de l'arrivée de Michel Debré à La Réunion, la première route du littoral était soumise aux chutes de pierres et d'animaux. Le deuxième itinéraire est impossible à sécuriser totalement. Le dernier effondrement de falaise eut lieu en 2006, quand Dominique Perben était ministre. En tant que route nationale, la route du littoral était sous la compétence de l'État. Sous la direction de Dominique Perben, l'État a fait un projet de nouvelle route du littoral s'éloignant de la falaise, mais ne s'engageant pas trop en mer.

« En même temps, nous avons créé, dans le cadre de nos compétences à la Région, un projet de chemin de fer avec le franchissement de la Montagne », ajoute Paul Vergès. Ces deux projets ont fait l'objet d'un contrat signé par Paul Vergès et Dominique de Villepin, Premier ministre en janvier 2007. Ils étaient prêts lorsqu'il y eut en 2010 le renouvellement du Conseil régional.

Mais l'actuel président de la Région a supprimé les deux projets, et les a remplacés par un seul : une route en mer à 6 voies.

Les questions qui se poseront

C'est pourquoi quand le scandale lié à l'enquête sur les marchés publics éclatera dans quelques semaines, il

aura une dimension particulière. Cela se passera à la veille de la conférence de Paris sur le climat. Cela montrera que le plus grand chantier de travaux public de la Région est une construction en mer, à l'opposé de toutes les recommandations d'adaptation au changement climatique. Cela interrogera aussi sur l'absence d'évaluation du coût du projet, ce qui est une anomalie compte tenu des sommes engagées. Se posera aussi la question de savoir pourquoi le pouvoir à Paris a choisi de donner les dérogations nécessaires pour passer outre les avis négatifs des experts régionaux de l'environnement, et du Conseil national pour la protection de la nature.

« Tout sera rendu public dans quelques semaines, tous ces aspects vont apparaître », déclare Paul Vergès. Et de demander pourquoi le gouvernement à Paris est-il complice ?

« Et se posera la question : pourquoi a-t-on supprimé le réseau ferré ? ». Alors que le projet du tram-train est un transport tout électrique, passer de 4 à 6 voies pour la liaison routière est le plus grand élan donné au tout-automobile : hausse des importations de carburant fossile et d'automobiles.

Image désastreuse pour La Réunion

« La Réunion sera dans quelques semaines au centre de l'opinion nationale », poursuit le sénateur, « comme c'est le plus grand chantier actuel de travaux publics, le scandale politico-financier aura une place centrale, en pleine préparation des élections et de la conférence de Paris ».

« Toute l'opinion française et européenne sera centrée sur la corruption à La Réunion, et sur la responsabilité des hommes politiques qui ont pris la décision à Paris et à La Réunion », dit en substance Paul Vergès.

Dans la perspective des élections régionales, Didier Robert dit avoir le soutien d'une union de la droite. Mais « quand le scandale éclatera, cette liste sera-t-elle une liste de solidarité avec le président de la région », interroge le sénateur. Selon lui, les conditions d'explosion de cette liste sont réunies.

Car le silence d'un président de Région habituellement si prompt à communiquer interroge. « Le devoir de celui qui préside à cet équipement est de connaître la vérité et de la dire », continue Paul Vergès, « au lieu de se taire, il doit entrer dans le dossier et se constituer partie civile ». Le sénateur constate que tout responsable d'une entreprise dans le même cas se porte partie civile pour défendre l'intérêt public.

« Tous ces maires vont-ils assurer la solidarité avec un responsable qui se tait ? Si le responsable se tait, se pose le problème de l'opposition qui pourra alors se constituer partie civile. On étouffera pas le scandale », affirme Paul Vergès. « En France, les journalistes se préparent. Toute la presse de droite comme de gauche va se saisir du problème et nous verrons comment le gouvernement va réagir ».

Et si les marchés sont viciés, comment continuer ? L'atmosphère politique à Paris à 3 mois des régionales va peser sur les décisions.

Le train va s'imposer

« Pour l'image de La Réunion c'est une catastrophe. On verra ce que dira le FEDER ».

Décidément, la route en mer est bien mal engagée. C'est d'ailleurs ce que confirment toutes les prises de position de candidats déclarés aux élections régionales.

Paul Vergès relève que ces derniers mettent dans leurs annonces la promesse d'un train. D'où la conclusion : le moment est venu où s'imposera le réseau ferré comme solution aux problèmes de transport des personnes et des marchandises à La Réunion.

M.M.

**Fin
de l'union de la droite**

Édito

A propos de Huguette Bello : les médias se trompent et trompent l'opinion

Hier, nous avons examiné l'expression utilisée pour vanter Bello : « L'union sans le PCR et le Progrès ». Nous avons bien entendu ironiser sur la tentative de la présenter comme rassembleuse alors qu'elle divise. Elle a divisé le PCR, maintenant elle divise le PS. Pour quels desseins inavoués ? En tout cas, sans le PCR et le Progrès, il est tendancieux de parler d'union. Elle n'a pas été capable d'unir chez elle (PLR), mais elle veut être en tête de liste.

Aujourd'hui, nous livrons à nos lecteurs une autre perle qui montre le niveau de manipulation de l'opinion. C'est l'expression utilisée lors de la publication des commentaires du dernier sondage. Il est dit que « Bello double Thierry Robert ».

Ce mot n'a pas été choisi au hasard, et il montre la tendance de son auteur. Si le propos est utilisé pour signifier que Bello est devant Thierry Robert, il plus juste de dire « Bello dépasse Thierry Robert ou passe devant ». Les gens ont constaté qu'à aucun moment son score est le double de celui de Thierry Robert. Repris en boucle, « l'information » est passée.

Mais est-ce beaucoup demander aux médias de tirer les enseignements de la défaite de la mairesse de Saint-Paul après que les sondages l'aient désigné vainqueur à 62 % ! Pour l'honneur

de la presse, nous étions seuls à publier la carte de l'AFP qui faisait le point sur les communes de plus de 100 000 habitants qui pouvaient changer de direction. Saint-Paul en faisait partie. C'était au début de Janvier 2014, trois mois avant l'échéance.

De Paris, la presse avait suffisamment d'éléments pour analyser la défaite de Bello aux Municipales. À La Réunion, les sondeurs annonçaient sa victoire et les médias dominants s'enfonçaient allègrement dans la désinformation. Personne n'a proposé aux Réunionnais l'analyse de l'AFP qui concluait à l'échec de sa candidature. Pour l'heure, déclarer que « Bello double Thierry Robert » est un gros mensonge.

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
71^e 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

Conférence de presse de Paul Vergès

La vérité sur le coût du tram-train

Paul Vergès a donné sa réponse à ceux qui disent que le tram-train était un projet qui aurait coûté trop cher.

« La suppression du chemin de fer liée à un problème financier, c'est un mensonge », affirme Paul Vergès qui rappelle la genèse du projet.

La Région Réunion a compétence en matière de réseau ferré. Elle a donc lancé le projet d'un train allant initialement de Saint-Benoît à Saint-Pierre, puis prolongé jusqu'à Saint-Joseph.

Tous les maires des communes situées sur le trajet de ce train ont approuvé le projet. Mais ils ont également demandé un nombre plus important de stations dans les villes, afin que ce train puisse améliorer la desserte urbaine. Ainsi, deux gares étaient prévues initialement à Saint-Denis, il y en avait finalement une dizaine dans le projet définitif.

Ce dernier ne pouvait plus être un simple train. Il a fallu donc l'adapter aux demandes des communes et le transformer en tram-train.

Paul Vergès rappelle que les communes ne devaient pas mettre un euro dans le tram-train, alors que normalement, la construction d'un tram est financé par les municipalités. La Région assumait donc les dépenses pour les gares centrales, et aussi pour les stations d'intérêt communal.

« Des maires ont critiqué le coût alors que la Région payait pour eux », constate Paul Vergès. C'est pourquoi dans le projet qui sera relancé après le renouvellement du Conseil régional, les communes qui souhaitent avoir des stations supplémentaires sur leur territoire devront elles-mêmes les payer. La Région ne sera plus aussi généreuse.



Aucun problème à l'époque du chemin de fer

À la différence des deux routes du littoral, le chemin de fer n'a jamais souffert des chutes de pierre ou des effondrements de falaise. Les passagers et les marchandises avaient droit à une liaison totalement sécurisée, de Saint-Denis à La Possession.

Hier en conférence de presse, la première partie de l'exposé du sénateur a été un rappel historique pour rappeler la responsabilité de ceux qui ont agi pour arriver à la situation actuelle. Au 19^e siècle, La Réunion avait construit un chemin de fer et était à la pointe du progrès. « Toute l'économie réunionnaise a bénéficié du train pendant plus d'un demi-siècle », et tout était réglé en termes de transport de marchandises et de personnes.

Entre Le Port et Saint-Denis, la voie ferrée franchissait l'obstacle de la Montagne par un tunnel. Les passagers et les marchandises étaient à l'abri des chutes de pierre.

Après l'abolition du statut colonial à La Réunion, c'est dans les années 50 que la décision a été prise de supprimer le chemin de fer. C'était non seulement l'arrêt du service, mais également l'effacement de cette infrastructure du paysage. 1.600 cheminots ont été licenciés, et la voie était ouverte pour l'automobile.

Pour Paul Vergès, « cette décision est celle qui a eu le plus de conséquence sur la vie quotidienne de La Réunion ». Elle s'est couplée avec la pression démographique. « La 4^e voies conséquence de la suppression du chemin de fer », poursuit-il. La Réunion importe 4 millions de tonnes de marchandises par an, il faut les transporter.

Crise migratoire

La tension monte en Europe

L'agence de l'ONU pour les réfugiés (HCR) a estimé que l'afflux de migrants entrant en Macédoine à partir de la Grèce devrait se poursuivre au rythme de 3.000 personnes par jour dans les prochains mois. Un chiffre impressionnant qui inquiète les dirigeants européens qui ne parviennent toujours pas à s'entendre sur une « répartition équitable » de ces milliers de personnes sur leurs territoires.

HCR a indiqué que près de 300.000 réfugiés ou demandeurs d'asile ont franchi la Méditerranée depuis le début de l'année pour se rendre en Europe, afin de fuir les conflits au Proche-Orient et en Afrique mais aussi en Asie. Seuls 181.500 personnes ont rejoint l'Union européenne en gagnant les côtes grecques et 108.500 en atteignant l'Italie, selon les chiffres du HCR.

10 000 réfugiés entrés en Macédoine et 2 000 en Hongrie

Près de 10.000 réfugiés, dont un tiers de femmes et d'enfants, sont entrés sur le territoire macédonien au cours du week-end. Les autorités ont été contraintes de ré-ouvrir leurs frontières, parce que les forces de sécurité n'ont pas pu faire face à l'afflux massif d'arrivants.

« Ils se présentent par groupes de 300 ou 400 et voyagent à bord de trains ou d'autocars à destination de la Serbie. Nous prévoyons que cet afflux sur cette voie de transit continue au rythme de 3.000 personnes par jour », a indiqué Melissa Fleming, porte-parole du Haut commissariat pour les réfugiés.

Depuis le début de l'année, 2.373 migrants ont péri en mer, soit 300 de plus que sur la même période en 2014, a précisé de son côté, Joel Millman, de l'Organisation internationale pour la migration (OIM).

La situation devient de plus en plus tendue entre les Etats membres de l'Union européenne. La Hongrie vient d'entamer la construction d'une barrière sur les 175 kilomètres de sa frontière sud avec la Serbie. Le pays reproche à ses voisins de ne pas venir l'aider. Janos Lazar, chef de cabinet du Premier ministre hongrois Viktor Orban, a estimé que l'UE « doit augmenter sa contribution financière à la Hongrie pour lui permettre de gérer ces arri-

vées de migrants ».

Concernant les 8 millions d'euros débloqués par la Commission européenne, Janos Lazar a estimé ce montant insuffisant, affirmant que l'EU « distribue les fonds de protection des frontières d'une manière humiliante ».

La Commission européenne a exprimé son désaccord avec la décision de la Hongrie d'ériger une barrière, mais aucune sanction n'a été prise à son encontre. Cette décision hongroise a été une des raisons pour lesquelles la Bulgarie a décidé de renforcer ses contrôles avec des troupes militaires à sa frontière avec la Macédoine. La Bulgarie a d'ailleurs envoyé des véhicules blindés aux quatre postes-frontières avec la Macédoine pour soutenir la police frontalière en cas d'afflux de migrants, a annoncé mardi 25 août, le ministère de la Défense.

Des intentions, pas d'actions

Le commissaire européen aux migrations et affaires intérieures, Dimitris Avramopoulos, a tenté, dans les colonnes du quotidien *Le Monde*, d'apaiser les critiques faite contre l'Union européenne à propos de sa gestion de la crise migratoire.

Pour ce dernier, « nous avons besoin de prendre des décisions et placer les Etats devant leurs responsabilités. Et, bien sûr, nous devons d'abord arrêter avec ce jeu stupide consistant à rejeter la faute sur les autres. Tout cela n'est pas une question de morale, mais une question d'engagement légal que la Commission est engagée à faire aboutir ».

Le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, a lui appelé les gouvernements à éviter « les reproches » et les querelles, pour mettre en place des mesures durables. Cependant, les actions

sont mal engagées. Le plan en 10 actions n'a pas eu d'effets, et les Etats ont rejeté l'instauration d'un mécanisme obligatoire de répartition des migrants pour soulager les premiers pays d'accueil comme la Grèce et l'Italie. Ces derniers ont préféré un mécanisme de volontariat, qui a atteint ses limites, faute de place suffisante.

Plusieurs voix se sont élevées contre les Européens accusés de passivité et de céder aux pressions populistes. En avril déjà, le secrétaire général des Nations unies Ban Ki-moon avait appelé l'Union européenne à soutenir davantage les efforts des pays riverains pour prendre en charge les migrants qui risquent leur vie en Méditerranée.

Ce dernier n'avait d'ailleurs pas eu de mots tendres : « la Méditerranée se transforme rapidement en une mer de souffrances pour des milliers de migrants ». De son côté, le Haut-Commissaire de l'ONU aux droits de l'Homme, Zeid Ra'ad al-Husseini, avait dénoncé une Europe qui « tourne le dos à certains des migrants les plus vulnérables dans le monde, et risque de transformer la Méditerranée en un vaste cimetière ».

Il avait exhorté les gouvernements des pays de l'UE à adopter « une approche plus courageuse et moins cynique », les accusant de céder aux mouvements populistes xénophobes. Pour ce dernier, les milliers de morts sont le résultat d'un échec de la gouvernance et d'un manque immense de compassion ».

@celinetabou

Oté

A gosh konm zozèf a gosh !

Matant Zélida la ékri Justin :

Mon shèr nové, mon spès salté, rouj-de-fon dovan l'éternité, m'a dir ou in n'afèr. Moin pèrsonèl, mi konpran pa zot, manyèr zot l'aprè fé. Pou kosa mi di sa ? Zot nana in moun shé zot-anfin l'éte shé zot na poin lontan é la fé in gran parkour avèk zot ! Oila ké la pèrsonèl nana bon sondaz pou èl, si tèlman ké èl lé dézyèm déyèr Didier. Ala inn pèrsonèl, d'aprè sak zournal i di la fé la-ba Sin-Pyèr l'inion bann gosh. Olèrk zot lé kontan épi zot i rant dann ron, ala ké zot i mète a mongogné z'ot koté. Si mi pé donn aou, épi lé z'ot in konsèy : si li la fé azot in n'afèr d'mal démyé pardoné, konm i di si la pa pou èl, o moins pou zot an avoir l'èspri trankil. I rosanm mon konsèy sar pa suivi... si tèlman z'ot gato lé mal kui. Donk pous pli loin z'ot malèr ! anvoy azot !. Tok ! Pran sa pou toué !

Justin la fé pou répons :

Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr, mèrsi pou out bon konsèy « pou nout ijyène de vi é nout santé moral » mé m'a dir aou moin lé pa dakor sanm ou. Pou kosa moin lé pa dakor ? Pou la fason k'ou i anparl la gosh ou sinonsa lo bann gosh. Dabor èl la pa fé l'inion tout la gosh. Na in bann èl la mète a l'ékar konm parti kominis é plis la moityé bann sosyalis groupé dann lo Progré, épi d'ot ankòr... mi sar pa di tout lo bann nom. Mèm son parti lo PLR lé pa tout déyèr èl : sa la fine fané konm kan i done grin mayi in bann poul.

In dézyèm z'afèr : ou i parl gosh ! Sa in lojik pou La Frans, la pa in lojik pou nou, La rényon. La prèv lo bann minis k'i di zot lé a gosh ébin in majorité rényoné la vote pou la gosh i rokoné pa zot la-dan. Pou anshévè, souvan dé foi zot na in poinn vizé kolonyalis. Matant kolonyalis avèk nou, sa i fé dé konm ou i koné ! In n'ot afèr : ousa i lé lo program ? Bin na poinn program. Ousa I lé lo program l'inionn la gosh ? O ki d'bourik ! Okilé lo l'idéoloji d'la gosh ? Na poin ditou. Alor si sé sa k'i apèl la gosh ? Zot lé a gosh ? Oui... mé konm Zozèf a gosh.

Justin

« L'intélizans lé borné avèk la kouyonis ! »-In kozman pou la rout

Sa in drol kozman ! Mé konm moin la fine dir nana in l'opozisyon rant lo mo promyé bout é lo mo dézyèm bout : in koté nana « l'intélizans » l'ot koté nana « la kouyonis », son kontrèr. Son kontrèr ? moin lé pa si sir ké sa ! Pars i di inn lé borné avèk l'ot, konm k'i diré dé voisin. Koman zot i pé ète voisin é an mèm tan opozé inn par raport a l'ot ? Sanm pou moin nana plizyèr ka : na lo ka in moun i pans li lé intélizan, son bann z'aksyon lé intélizan alé oir sé lo kontrèr dann inn é l'ot ka. Nana in dézyèm ka : kan ou i konpran pa sak in moun i di épi i fé, ou na tandans a kroir sé lo moun ké lé kouyon, alé oir sé ou. Nana ankòr la késtyonn l'intélizans avèk l'instriksyon : in moun instruyé i pé konport ali dan la vi konm in inbésil. Kosa zot i anpans ? Arien ditou ! Fé travay z'ot koko ! Fé bouy z'ot matyèr griz ! zot va oir ké rant-rant ni pé z'ète dakor rantre nou !