

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18367 - 71ÈME ANNÉE

L'application du Protocole du Matignon prévoyait la livraison du tram-train en 2013

Route du littoral : Didier Robert a imposé au moins 10 années de plus



Si le Protocole de Matignon signé par la Région et l'État n'avait pas été remis en cause par Didier Robert, ces embouteillages n'existeraient plus car le tram-train circulerait.

La réouverture par la Région de la route du littoral dans la nuit d'hier est loin de mettre fin aux problèmes de circulation. Pendant plusieurs semaines, la circulation sera basculée sur la chaussée côté mer avec la perspective de nombreuses heures d'embouteillage pour les 60.000 voitures qui se rendent et sortent de Saint-Denis. L'application du Protocole de Matignon signé en janvier 2007 aurait évité ces pertes de temps et ce gaspillage de carburant. Le tram-train devait circuler en 2013 et garantir une liaison sécurisée par un tunnel entre Saint-Denis et La Possession. Au lieu de cela, si jamais le projet de route en mer décidé par Didier Robert se termine un jour, il ne se finira pas avant 2023 et ne protégera que des chutes de pierre et pas de la montée du niveau de la mer. Didier Robert et ceux qui lui ont permis d'être président de la Région en 2010 portent donc la responsabilité d'imposer pendant 10 années supplémentaires la route du littoral à des dizaines de milliers d'usagers.

Mercredi, moins de 24 heures après l'ouverture sur 4 voies de la route du littoral, la circulation a été interdite sur cet axe. Hier soir, la direction des routes de la Région Réunion promettait la réouverture partielle de cet itinéraire. Cela ne concerne en effet que les voies côté mer. Les embouteillages sont donc loin d'être finis. La restriction de circulation va durer plusieurs semaines. Tous les matins, les usagers qui veulent aller dans l'Ouest seront coincés dans un embouteillage qui commencera à Sainte-Suzanne. Les après-midi, ceux qui voudront se rendre dans le Nord seront pris dans un bouchon qui commencera à Saint-Paul. Ce sont donc des heures de perdues dans les embouteillages, sans compter le carburant gaspillé.

La direction de la Région profite de la situation pour mettre la pression pour imposer son projet de route en mer. Pourtant, la facture ne cesse de s'alourdir de jour en jour.

Car le chantier ne cesse de prendre du retard. La coupure de la route a bloqué toute progression. Il faudra bien payer cela.

NRL bien mal engagée

D'ores et déjà, il est clair que le projet de route en mer de Didier Robert a été lancé sans que ses promoteurs n'aient la garantie de disposer des matériaux nécessaires à sa réalisation. Cela a entraîné l'importation de roches de Madagascar. Pour espérer continuer les travaux, la Région Réunion mise sur un nouveau coup de pouce de l'État. Après les dérogations à l'avis du Conseil national de la Protection de la Nature qui lui ont permis de jeter les premières pierres à la mer, la collectivité cherche à obtenir l'ouverture de méga-carrière. Les Réunionnais qui ont pris connaissance des conditions de vie dramatiques subies par les riverains de la carrière malgache savent ce qui les attend : un paysage défiguré et le va-et-vient constant de camions près de leurs maisons.

Toute cette communication ne peut pas masquer l'essentiel : la res-

ponsabilité de la Région Réunion et de ceux qui ont donné la présidence de cette institution à Didier Robert en 2010.

Depuis 2013, tout serait réglé

En janvier 2007, la Région Réunion avait signé avec le gouvernement un document appelé Protocole de Matignon. Il réglait définitivement un problème né voici un demi-siècle, quand Paris a choisi de supprimer le chemin de fer et de construire la route du littoral. Ce choix a mis fin à la liaison sécurisée qui existait entre Saint-Denis et La Possession grâce au tunnel ferroviaire. L'accord signé à Matignon par Paul Vergès, président de la Région, et Dominique de Villepin, Premier ministre, réparait cette erreur par la réalisation de deux équipements : un train et une nouvelle route du littoral.

La France s'engageait alors à participer au financement du tram-train. En échange, la Région devait contribuer de manière minoritaire à la réalisation d'une nouvelle route du littoral. À l'époque, les routes nationales étaient sous la compétence de l'État, ce qui expliquait pourquoi la France était le principal financeur du projet routier, et pourquoi le gouvernement avait choisi un tracé combinant tunnel, viaduc et digue. Le Protocole de Matignon spécifiait que les dépassements éventuels étaient pris en charge par les deux partenaires, en fonction de leur engagement initial. Cela veut dire que la France devait donc couvrir la majorité des frais supplémentaires.

Le Protocole de Matignon fixait également des délais : livraison en 2013 du chemin de fer, et en 2016 de la nouvelle route.

Entre 2007 et 2010, l'accord a été appliqué. Les Réunionnais ont pu voir les premières infrastructures matérialisant le futur tracé, comme le pont traversant la rivière des Pluies. Sur cet ouvrage reliant le boulevard Sud de Saint-Denis à l'aéroport, la partie aval comporte la place nécessaire pour poser deux voies de chemin de fer.

2010 : la sécurisation reportée

Mais en 2010, la direction de la Fédération socialiste avec Gilbert Annette à sa tête, et Huguette Bello, ont fait barrage à la victoire de la seule liste progressiste capable de gagner, celle de l'Alliance. En faisant cela, le tandem Bello-Annette savait qu'il offrait la direction de la Région à une droite minoritaire, conduite par Didier Robert qui n'avait pas fait mystère de son intention de remettre en cause le Protocole de Matignon.

Une fois investi, Didier Robert a choisi de ne plus appliquer le document signé par la Région et l'État, et a pris l'initiative de négocier un accord beaucoup moins favorable aux Réunionnais. Au lieu de deux chantiers terminés en 2013 et 2016, c'est une route en mer dont la livraison est maintenant estimée à 2023, date de mise en service de sa connexion au réseau routier de Saint-Denis. Cela repousse donc d'au moins 10 ans la réalisation d'un itinéraire à l'abri des effondrements de falaise entre le Nord et l'Ouest. De plus, la France n'est plus tenue de contribuer financièrement aux surcoûts inévitables d'un chantier dont le montant est manifestement sous-estimé dès le départ.

Dix ans, c'est beaucoup plus de temps qu'il n'en faut pour faire un train entre le Nord et l'Ouest comportant un tunnel pour être à l'abri des chutes de pierre et de la montée du niveau de la mer. Rappelons qu'il n'a suffi que de trois ans pour réaliser au 19e siècle un chemin de fer de 120 kilomètres entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. Il est donc encore temps d'agir pour rattraper le temps gaspillé depuis 2010.

M.M.

Édito

Projet de loi El-Khomri : le gouvernement arrivera-t-il à affaiblir les syndicats ?

Depuis la semaine dernière, le Premier ministre a repris en main le dossier de la réforme du Code du travail. Le projet de loi devait être présenté le 9 mars en Conseil des ministres. Il le sera le 24. Ce délai doit permettre une période de concertation. À partir d'aujourd'hui, Manuel Valls, accompagné de la ministre du Travail et du ministre de l'Economie, recevra une par une les délégations de chaque syndicat.

L'annonce des mesures contenues dans ce projet de loi ont été à l'origine d'un large front. En France, toutes les grandes centrales syndicales ont affirmé leur refus d'un texte diminuant les droits des travailleurs. L'UNEF et les syndicats des lycéens sont dans cette intersyndicale. Sur Internet, une pétition lancée par les syndicats a franchi la barre du million de signatures. Il faut remonter bien loin pour trouver pareille opposition à un texte de loi. À l'opposé, une organisation patronale comme le MEDEF applaudit des deux mains. Pour son président, Pierre Gattaz, l'assouplissement du licenciement économique est « un grand pas en avant ». Au Parlement, des élus de droite sont d'accord avec le texte.

Devant cette situation, le gouvernement a annoncé vouloir lâcher du lest. Il est près à quelques concessions sans remettre en cause le texte. L'indemnisation des salariés victimes de licenciement abusif en est la preuve.

Actuellement, les dommages et intérêts décidés par un juge sont en fonction du préjudice subi par le travailleur, ils n'ont donc pas de limites. Le projet de loi prévoit d'obliger le juge à appli-

quer le barème suivant :

- trois mois de salaire pour un salarié avec une ancienneté inférieure à deux ans,
- six mois de salaire pour une ancienneté d'au moins deux ans et de moins de cinq ans,
- neuf mois de salaire pour une ancienneté d'au moins cinq ans et de moins de dix ans,
- douze mois de salaire pour une ancienneté d'au moins dix ans et de moins de vingt ans,
- quinze mois de salaire pour une ancienneté d'au moins vingt ans.

Le gouvernement pourrait revoir à la hausse le barème tout en maintenant un plafond. C'est la porte ouverte aux licenciements abusifs. Mais sur la base de quelques concessions, les dirigeants de certains syndicats seraient prêts à donner leur accord. C'est une tentative de diviser une Intersyndicale puissante. Aujourd'hui, le gouvernement ne recevra pas une délégation intersyndicale mais chaque organisation dans des entretiens séparés. Mardi, l'appel à la grève et à la manifestation n'est pas général.

Ces concessions sur la forme ne remettent pas en cause le fonds du texte qui fragilise les droits des travailleurs. Elles favorisent les divisions qui ont pour but d'affaiblir les syndicats.

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
71e 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
2008 - 2015 : Jean-Max Hoarau
2015 : Ginette Sinapin

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

Route du littoral : un éboulement qui tombe à «PIG»



Bruny Payet, au centre, président de ATR-Fnaut.

Heureusement ce fut sans gravité. Les automobilistes ont encore une fois été efficacement protégés de cet éboulement par les fosses, filets et gabions le mercredi 02/03/2016 vers 15H00. L'essentiel des 100 tonnes est tombé dans le piège en pied de falaise à l'écart de la voie. Interdite côté montagne (2 roches massives avaient franchi les gabions), on peut se réjouir que la circulation ait pu être maintenue côté mer (ralentie toutefois par un accrochage) mais seulement jusqu'à 18h00.

La Région s'est empressée de dramatiser l'événement en décidant la fermeture totale des quatre voies. Son représentant, Dominique Foulmel, reportait même à lundi la réouverture partielle en mode basculé. Notre sécurité d'abord. Mais dès le soir même, sans vergogne, les promoteurs de la route en mer ont exploité politiquement « l'éboulement ». Ils ont surfé sur l'émotion d'une fermeture de route à durée « indéterminée ».

Un véritable matraquage média-

tique pour la NRL :

- Le soir même sur Réunion 1re, Jean-Marc Collienne, sans recul journalistique, vantait un prétendu moindre coût d'entretien des futurs acropodes de la NRL en forçant celui des tétrapodes actuels. La désinformation est allée jusqu'à masquer au public les surcoûts et retards importants dus aux études et matériaux insuffisants et à promettre la NRL encore pour 2020.

- Sur Antenne Réunion Dominique Foulmel aurait suggéré à l'opinion que les opposants aux carrières retardaient l'accès aux matériaux de la NRL et donc la solution au danger actuel. Inqualifiable...

- L'ineffable Roland Lambert, en service commandé payé par la Région, fut même invité dès le lendemain matin sur « Réunion Première Radio » par Claude Montanet pour dire tout le bien de la NRL comme « Président de l'association contre les embouteillages »... sans contradictoire.

Le terrain ainsi préparé, le préfet, prétextant la protection de la popu-

lation et surfant à son tour sur l'émotion, va-t-il prendre un arrêté de PIG (Projet d'Intérêt Général) ? Va-t-il de façon autoritaire et antidémocratique, forcer de cette façon les communes de la Possession et de Saint-Leu à modifier leur PLU pour ouvrir les carrières des Lataniers et de Bois Blanc contre l'avis des Réunionnais et riverains ? La SCPR aurait d'ailleurs déjà anticipé ce PIG en déposant une demande de permis de carrière à Saint-Leu, pourtant refusé aujourd'hui. On est tenté de craindre que l'Etat, la Région, Bouygues et Vinci aient concocté un tel scénario en « mis-souk »...

Cet éboulement tomberait alors à pic... pardon à « PIG ».

Manipuler une opinion sous le coup de l'émotion par une telle mise en scène est honteux ! Gageons que La Réunion ne se laissera pas duper par ces manœuvres grossières. S'il faut une solution à la route actuelle, elle doit être terrestre, moins chère et plus respectueuse de l'environnement et non conçue dans la mer à la mesure de l'appétit des multinationales du BTP, Bouygues et Vinci, toujours en quête de chiffres et de références mondiales.

Il faut le répéter : la sécurité des usagers aurait été assurée depuis longtemps si la solution terrestre tunnels et/ou mixte, avait été adoptée sous Pierre Lagourgue dès 1990 ou si les amis de Didier Robert n'avaient pas condamné le Tram-train en 2010 et fait annuler les accords de Matignon par calcul politicien. La circulation n'aurait pas été coupée. Mais avec une route en mer, elle le sera une fois exposée aux risques marins océaniques sur des fonds peu connus et instables...

L'alternative terrestre est encore possible avec les ouvrages en cours !

**Le président, Bruny Payet
Alternative Transport
Réunion (ATR-Fnaut)**

À propos de Fabrice et Claude Hoarau

J'ai relevé dans un courrier des lecteurs du 4 février dernier, signé Julie Pontalba, « ... Si vous mourez d'envie de vous faire remarquer et être sous les feux de la rampe... : Casser du PCR ... ». Elle réagissait, à la marque exceptionnelle d'intérêt que certains médias, et plus particulièrement la chaîne publique, avaient dans les jours précédents, accordé à Fabrice et Claude Hoarau, et à leurs insultes à l'égard des dirigeants du PCR. Une recette pour le moins efficace déjà testée, notamment par Huguette

Bello, et qui s'était vue attribuer pour la circonstance par les médias, du titre résonnant de « personnalité préférée des Réunionnais » ! La suite, dans les urnes, on la connaît. Depuis les dernières régionales, c'est Claude Hoarau qui tient la vedette. Les portes de la chaîne publique lui sont grandes ouvertes, on lui déroule le tapis rouge, dès lors qu'il tape sur le PCR et flingue Paul Vergès. Et il ne s'en prive pas. Pas plus loin encore que la semaine dernière. Et ce n'est sans doute pas fini. Nous ne sommes qu'au début de

2016, et à ce rythme, l'ancien et célèbre maire de Saint-Louis, pourrait bien se voir décerner par la chaîne en question, l'Oscar de la « personnalité politique préférée de l'année ». Au risque de faire grimacer son amie Huguette ou de vexer son pote Cyrille Hamilcaro qu'il avait qualifié publiquement « personnalité politique, la plus méritante de la Réunion » !

L'avenir nous le dira.

Paul - Saint-André

Juste pour rire !

Une suggestion aux divers responsables du tourisme : informer les quelque 66 millions de Français que le berceau de la population française se trouve à... Saint-Paul-de-La-Réunion. En effet, si parler à encore un sens, c'est bien ce que signifie « la grotte des premiers Français ». De quoi organiser des séjours, quasiment des pèlerinages, pour faire découvrir le lieu d'origine des ancêtres gaulois en plein océan Indien, cool ! Un peu plus sérieusement, il y a de quoi s'interroger sur tout ce manège qui vise, en fait, à éviter le terme de

« Réunionnais », alors même qu'on évoque « le berceau du peuplement de La Réunion ».

Quoi qu'il en soit des motivations, cachées ou évidentes, un des effets est l'effacement de la trace des dix Malgaches débarqués ici avec deux Français, en provenance de Madagascar. En ce temps-là, la Grande Ile intéressait beaucoup plus le colonisateur français que Bourbon, ayant d'abord servi de lieu de relégation des mutins de Madagascar... pendant presque 20 ans.

Et dire que l'on n'est pas sûr du tout que cette grotte ou caverne ait été

effectivement et durablement occupée par des humains !

Curieusement, la réticence de certains à parler de « grotte des premiers Réunionnais » se manifeste au moment même où on n'en finit pas de saluer l'entrée d'une Réunionnaise au gouvernement et la nomination d'un recteur réunionnais. Cherchez l'erreur ! À moins que, sous des formes apparemment inversées, s'exprime le même désir de reconnaissance... par Paris.

On retiendra que toute dénomination publique est lourde de symboles mettant en jeu le récit historique et la construction identitaire qui lui est liée.

Brigitte Croisier

« L'orthographe est de respect »

« OGNON », sans la lettre i, « nenufar » avec un f... et ainsi de suite pour 2400 mots, - rien de moins -, répertoriés il y a vingt-six ans par l'Académie française et auxquels Madame la ministre a décidé de changer ou de supprimer certaines lettres ou certains accents... Mais pourquoi une telle opération, qui entrera en application dès la prochaine rentrée scolaire ? Est-ce pour compenser la « grande réforme de l'enseignement », si chère au président Hollande, mais qui semble avoir raté son entrée et qui risque, comme les précédentes, de paraître et de disparaître à l'image du fameux serpent de mer ? Ou bien, est-ce pour répondre à la demande de ceux qui réclament une simplification de l'orthographe sans prévoir les conséquences que cela pourrait entraîner ? « Avec la réforme orthographique, nous dit Eric Ciotti, c'est une nouvelle fois, le nivellement par le bas qui prime sur l'exigence qui fait l'excellence. »

J'ai rencontré, quand j'étais sur les

bancs de l'école, les mêmes difficultés avec l'orthographe que la plupart de mes camarades. Mais elles se sont estompées par la suite au fil de mes lectures. Car c'est en lisant, surtout les grands auteurs, avec toute l'attention qu'ils méritent, que j'ai appris à bien fixer l'orthographe. En la traitant à part et en la détachant du reste, la ministre de l'Éducation, ne nous fait-elle pas oublier l'essentiel, qui est, faut-il le rappeler, d'apprendre à lire ? Oui, d'apprendre à lire, en mettant tout en œuvre en vue de donner à chaque enfant, dès le plus jeune âge, l'envie de lire, le goût de la lecture. « Il s'agit d'apprendre à lire, et aussi d'apprendre à penser sans séparer jamais l'un de l'autre », soulignait avec force le philosophe Alain. Cette précision vaut davantage aujourd'hui que le Tout-marché, pour servir ses intérêts, impose partout sa propre manière de penser, qui est ce que l'on désigne par la « pensée unique ».

« Un homme qui sait vraiment lire

(...) disait encore Alain reconnaît les mots d'après leur aspect, comme une vigie reconnaît un bateau aux cheminées. Si vous écrivez « filosofie, vous supprimez deux cheminées ; je ne reconnais plus le bateau. Temps perdu ; car l'attention utile ne porte pas sur un mot, mais sur une suite de mots qui font un sens par leur relation. C'est un esprit lent qui s'arrête à chaque mot ; l'idée n'est point dans le mot, mais dans la phrase. » (...) Celui qui lit des yeux sait naturellement l'orthographe ; il reconnaît ce mot que je viens d'écrire comme on reconnaît un objet. »

Pour ceux qui lui accorderaient de moins en moins d'importance, surtout avec l'usage du texto, et à l'intention de Madame la ministre, nous aimerions reprendre ce qu'écrivait Alain il y a un siècle : « L'orthographe est de respect ; c'est une sorte de politesse. » (...) « On dit que l'orthographe est difficile ; mais la danse et la politesse sont difficiles de même ; c'est grand profit quand on les sait ; c'est déjà grand profit de les apprendre. »

Georges Benne

Oté

Dolo i mank anou ? Antansyon pa ké lo tro ké nou nana i shanj inn dé sé zour an pa z'asé

Dolo i mank anou ? Moin la anvî réponn par oui : pou kosa ? Pars sito ké la sézon dé plui la fini nana in rasyonmann d'lo in pé partou dan La Rényon. Lav pi loto li ! Aroz pi zardin li ! Aroz pi léspas vèr li ! Antansyon la polis minisipal talèr i mète aou in prosé vèrbal. Shak ané lé konmsa é dopi bél-az é bo-tan.

Mé moin la anvî galman réponn par non. Pou kosa ? Pars i pé pa dir sé la plui k'i mank anou sirtou dann désèrtin kartyé la Rényon... L'androi konm di lo kont, la plui i tonm konm vash k'i piss. Moin la antann dir Takamaka, la plui i tonm par uit mète otèr shak ané. Moin la antann osi, dann in tan gro plui, dann sèrtin kartyé konm La plène Palmis, sansa Salazie é d'ot ankor la tonm plis in mète lo dann vinn-katrèr. Parl pi la plui la tonm dsi Sin-zozèf épi Sin-Filip nana dé somenn : demoun i diré l'avé zamé oir in n'afèr konmsa.

Alor nou lé mal roganizé ? Pou kosa la plui i tonm partou dsi bann toi, pèrsone i ramas pa, Pou koué na poin in l'obligasyon pou ramas lo la ? Pou koué i trap pa dlo dann so gro l'èr sho i pèz dsi nou dann tan la shalèr kan I shale ? Mète la klim épi ramas dolo. Mèm pa dann in nuite ou I pé ramas sink sis lit lo. Donk dolo nana ? Mé li lé mal ramasé.

Na poin lontan moin la lir dann « 7 lames la mer » in gran l'artik dsi lo gran lak dann milyé la Rényon. Sa la intèrès amoin mèm si la poin la prèv li té i égzis . Pou kosa ? Pars tout lo la plui i sava pa la mèr san-pour-san é mèm si li rode alé nana moyin kal ali. Nout parti i anparl bann rotni kolinèr dsi bann planèz-bann pant - é nana pou trapé fransh vérité... Sirtou avèk lo rolèvman lo nivo la mèr k'lé riskab mélanz avèk nout bon lo épi gate ali, é donn anou solman dolo soumak.

Antansyon pa ké lo tro d'lo ké nou nana i shanj pa inn dé sé zour an pa z'asé.

Justin

« Konm lo dsi fèy sonj ! » - In kozman po la rout

Kèl l'éfè sa i fé aou ? Konm lo dsi fèy sonj ! Zot i koné fèy sonj é zot i koné dolo i mouye pa li. Zis in bann pèrl transparan k'i koul o-t'an-ba. Sa la touzour bote amoin in n'afèr konmsa ! Pars kan la plui la fini, lo fèy lé sèk par raport son luil I kouv ali, kon in vèrni si zot I vé. Astèr dan la vi kansa i ansèrv in provèrb konmsa ? I ansèrv pou dir in mové kozman, sansa in l'akizasyon, i touch pa ou ditou. Romark aou bien lé myé konmsa pars apré i ariv, dispite, kanikrosh, ou i sort pa prop dédan. Konm i di : « i diskite pa èk in kouyon, i done ali rézon ». Mi koné pa kosa zot i anpans, mé moin, konm lo dsi fèt sonj, sa sé mon prinsip filozofik.