

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18517 - 72ÈME ANNÉE

## La Réunion dans le journal télévisé de France 2

### La route en mer est déjà «la route la plus chère du monde»



France2 a consacré hier un reportage sur la route en mer dans son journal de 20 heures mardi. Son titre était évocateur « La Réunion : à la découverte de la route la plus chère du monde ». 133 millions d'euros, c'est le coût au kilomètre de la route en mer, datant de 2010. Il est 6 fois plus important que celui d'une autoroute de montagne en France. Seul le viaduc de Millau arrive à soutenir la comparaison, mais il est beaucoup plus court et accessible uniquement par un péage.

La Réunion était mardi dans le journal de 20 heures de France 2. Cette chaîne de télévision proposait à ses spectateurs un reportage intitulé « La Réunion : à la découverte de la route la plus chère du monde ». C'est en effet la question du coût qui était le thème principal. Sur la base de l'estimation faite en 2010, France 2 annonce 133 millions d'euros par kilomètres. La comparaison était faite avec d'autres infrastructures. Pour une autoroute en plaine, il faut compter 5 millions d'euros le kilomètre, pour l'Autoroute des Titans située en zone montagneuse, 22 millions d'euros par kilomètre, seul le viaduc de Millau arrivait à soutenir la comparaison, avec 160 millions d'euros par kilomètre.

### Où sont les milliers d'emplois promis ?

Précisons que la base de calcul de France 2 est une estimation vieille de 6 ans, avec aucun aléa. Le recours à des roches de Madagascar, et la suspension du chantier de la digue entre La Possession et la Grande Chaloupe sont autant d'éléments qui ont commencé à faire gonfler la facture. Sans compter qu'entre 2010 et aujourd'hui, l'indice du BTP a fait mécaniquement augmenter le prix des travaux. Ce qui veut dire que le coût moyen du kilomètre de route en mer dépassera celui du viaduc de Millau.

Ce document a permis de confirmer que le nombre d'emplois créés est inférieur à 1000. On est donc bien loin des promesses faites par Didier Robert pour justifier le transfert de l'argent prévu pour construire un train sur cette infrastructure. Il a aussi montré la dimension pharaonique du projet, avec la réalisation d'un bateau de 100 mètres de long chargé de planter des piliers de viaduc sous la mer.

### L'opinion française interpellée

Le reportage a également donné la parole à deux personnes qui préconisent une alternative au projet. Il est à noter que toutes les deux sont membres des Verts, un parti qui a fait campagne pour la liste Bello-Annette aux régionales, dont les chefs de file sont des partisans de la route en mer.

Domage que la parole n'ait pas pu être donnée à d'autres organisations qui militent à 100 % contre ce projet inutile et coûteux, telles que le Parti communiste réunionnais ou

l'association ATR-FNAUT. Cela aurait montré qu'il existe un rassemblement contre ce gaspillage de fonds publics.

Malgré tout, nul doute que le coût exorbitant de cette infrastructure ne manquera pas d'interpeller l'opinion française soumise à une succession de plans d'austérité. Et quand le journal de 20 heures rappellera qu'il existe une enquête dé-

clenchée par le Parquet national financier pour faire la lumière sur les conditions d'attribution des marchés de la « route la plus chère du monde », quel sera le regard porté par l'opinion française sur La Réunion ?

M.M.



Comparaison des coûts de deux types d'autoroutes (plaine et montagne) avec celui de la route en mer en bas (estimation 2010)

## Édito

# Le projet de fermeture d'Alstom à Belfort doit alerter les planteurs

**E**n France, l'usine Alstom est menacée de fermeture. Le but de ses patrons est de s'adapter à l'évolution du carnet de commandes. Ce dernier se réduit, Alstom veut donc diminuer le nombre de sites de production. Cette affaire va sans doute faire partie du contexte de l'élection présidentielle en France car elle touche un secteur très sensible, celui de l'emploi. Mais elle n'est qu'une des nombreuses conséquences de la mondialisation.

Quand les marchés avaient des frontières nationales, les sociétés qui composent aujourd'hui Alstom avait la certitude d'écouler leurs produits auprès de la société qui avait le monopole du transport ferroviaire en France, la SNCF, et auprès de la RATP pour son Réseau express régional (RER). C'était donc la garantie d'avoir des carnets de commande bien remplis pour produire des locomotives. De plus, avec l'avènement du TGV, il a fallu construire des rames pour circuler sur les lignes qui constituent l'armature du réseau ferré français. Alstom était alors sans concurrent en France, et avait également la capacité d'exporter sa technologie car rares étaient alors les entreprises capables de produire des trains à grande vitesse.

Mais avec la mondialisation, la donne est différente. Des concurrents sont apparus. À l'international tout d'abord pour les TGV. Des entreprises d'autres pays ont la capacité d'exporter des produits qui font de l'ombre au TGV d'Alstom. C'est le cas notamment de la Chine, du Japon, de l'Allemagne, du Canada ou de la Corée. Alstom est également concurrencé sur le marché français. En France, les besoins en TGV portent sur le renouvellement, et la concurrence est rude à l'exportation.

Les Régions qui gèrent les TER ont mandaté la SNCF pour moderniser les réseaux régionaux. L'appel d'offres a débouché sur le choix de Bombardier, concurrent d'Alstom. Le fabricant canadien a déjà reçu la commande de 201 rames de ce type venant de 10 Régions. Il a également vendu 700 Autorails de grande capacité (AGC) qui cir-

culent sur les réseaux régionaux de la SNCF. Le constructeur canadien dispose d'une importante usine en France. Avec l'ouverture du réseau ferré français à d'autres compagnies de chemin de fer, ces dernières pourraient également choisir d'autres constructeurs qu'Alstom pour s'équiper.

Les espoirs reposent donc sur une éventuelle grosse commande de la SNCF. Mais même si l'État est l'actionnaire principal de cette société, cette dernière est obligée de faire jouer la concurrence. Si un constructeur proposait une qualité équivalente pour un prix bien moins cher, quelle serait la justification apportée pour faire une entorse au dogme de la concurrence libre et non faussée ?

L'exemple d'Alstom doit faire réfléchir tous les planteurs de canne à sucre de La Réunion. C'est en effet un des fleurons de l'industrie française qui subit les conséquences de la mondialisation. Le président de la République a beau être intervenu personnellement pour contrer le projet de fermeture de l'usine Alstom de Belfort, il ne peut pas remettre en cause la mondialisation ultra-libérale.

Le même problème se pose pour le sucre réunionnais. Jusqu'à l'année prochaine, il a un accès préférentiel au marché européen grâce au système des quotas et du prix garanti. L'année prochaine, les quotas seront abolis, le sucre de La Réunion sera donc en concurrence avec celui produit en Europe et ailleurs dans le monde. Tout comme pour l'usine Alstom de Belfort, le président de la République est intervenu, mais il a aussi bien fait comprendre qu'il ne remettrait pas en cause la mondialisation en affirmant qu'il n'est pas question de revenir sur la décision de suppression des quotas. Mais pour La Réunion, la crise de la canne aura des conséquences bien plus importantes que la fermeture de l'usine de Belfort pour la France. 18.000 emplois sont en jeu, et la principale source d'exportation est menacée de disparition.

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
71<sup>e</sup> 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

## Chaleur, sécheresse et risques d'incendie

# Le nouvel incendie du Maido rappelle l'impact du changement climatique

**Le massif du Maido a connu son premier incendie mardi. C'est une conséquence de la période de sécheresse qui touche La Réunion. Elle devra faire face à cette situation avec les moyens du bord, car aucun bombardier d'eau n'est affecté en permanence à notre île. L'arrivée du Dash 8 se fait encore attendre.**

2015 a été l'année la plus chaude, 2016 est en train de nettement la surpasser dans ce domaine. Les conséquences sont visibles. En France, c'est encore la canicule à une semaine de l'automne. Il fait bien plus de 30 degrés dans le Sud de la France. Cette vague de chaleurs est à l'origine de violents orages qui ont privé d'électricité jusqu'à plus de 100.000 personnes. Plus près de nous, ce réchauffement se traduit par la sécheresse qui frappe notre région. À Madagascar, la FAO a lancé l'alerte. « La campagne agricole 2015-2016 dans le sud de Madagascar a été caractérisée par une chute vertigineuse de sa production agricole en raison

d'une grave sécheresse. Cette année surtout, la production de maïs et celle de manioc ont baissé de 95 pour cent par rapport à leur moyenne des cinq dernières années. (...) Selon les estimations actuellement disponibles, en septembre 2016, le nombre de personnes en situation d'insécurité alimentaire dans le sud de Madagascar dépasse les 1,4 million. 600 000 d'entre eux sont considérés comme étant en situation de grave insécurité alimentaire, ce qui selon le Cadre intégré de classification de la sécurité alimentaire (IPC) les place au niveau des dernières étapes précédant le stade de famine. »  
À La Réunion, si les conséquences

du réchauffement du climat sont moins dramatiques, elles existent. Le manque d'eau prolonge la période durant laquelle les forêts sont vulnérables aux incendies. Un sinistre s'est déclenché mardi dans le massif du Maido. Les secouristes ont dû combattre le feu avec les moyens du bord. En effet, ils ne disposent pas d'un bombardier d'eau. Cet avion ne sera pas là dans les jours qui viennent.

Il est pourtant clair que la sécheresse est un impact inévitable du changement climatique. De ce fait, rien ne justifie l'absence à La Réunion d'un bombardier d'eau stationné en permanence pour circonscrire au plus vite les incendies.

## Un tract anonyme diffusé sous forme de pages de pub

# Qui sont les mystérieux «constructeurs» des digues de la «NRL» ?

**Pour mettre la pression sur l'enquête publique sur l'ouverture d'une méga-carrière à Bois-Blanc pour alimenter la route en mer, « les constructeurs communiquent ». Mais qui sont ces mystérieuses personnes qui commandent des pages de pub dans les journaux pour y diffuser un tract sans signature ?**

**H**ier, le Journal de l'île de La Réunion et le Quotidien ont publié chacun sur une page un publi-reportage signé intitulé « Les digues de la NRL : les constructeurs communiquent ». Cet article veut démontrer que seule l'ouverture d'une méga-carrière à Bois-Blanc permettra de réa-

liser la route en mer. D'après les auteurs de ce publi-reportage, ce site est en effet le seul à même de fournir les roches massives indispensables aux digues qui doivent se dresser au large des côtes réunionnaises pour supporter une chaussée à 6 voies.

Selon cet article, les andains situés en bordure des champs de canne ne suffisent plus, et les carrières annoncées à Saint-André ne disposent pas de la ressource tant convoitée. Il ne fait guère de doute que cette campagne de publicité vise à mettre la pression sur la seconde enquête publique sur l'ouverture d'une méga-carrière à Bois-Blanc. La méthode interpelle. Les promoteurs de la route en mer sont en effet bien

connus. Les entreprises qui bénéficient des marchés sont des sociétés de renommée mondiale, et le maître d'ouvrage est une collectivité bien connue à La Réunion pour alimenter en publicité des médias triés sur le volet. Or, aucun logo, aucun nom ne permet d'identifier les commanditaires de cette opération de communication. Qui sont donc ces mystérieux « constructeurs » qui diffusent dans les journaux un tract sans signature pour influencer l'opinion ? Pourquoi préfèrent-ils se réfugier dans le confort de l'anonymat plutôt que d'assumer publiquement leur position ?

**M.M.**

# Félix Fénéon, portrait d'un homme brisé

« Siouplaît, Monsieur le Critique, dessine-moi un cauchemar... » Un cauchemar judiciaire.

Ce sont les cauchemars, pas les moutons, qu'il faut dessiner dans une boîte. De peur qu'ils n'en sortent. Les laisser bien enfoncés dedans. L'avion de ce saint-exupéry parisien échappé des étoiles s'est brisé en plein vol. Il ne se réparera pas. Le grain de sable de la justice française s'est fichu dans le cockpit, en a grippé les poétiques rouages - c'était aussi irréparable qu'imparable.

Tout vrai aviateur sait cela : il faut toujours être en avance d'un rêve. Le procès des Trente était comme la répétition générale du procès Dreyfus, en plus petit, en aussi minable. L'ironie veut que Fénéon eut eu le même avocat que celui du capitaine Dreyfus : Charles Gabriel Demange. Les deux accusés furent aux premières loges du « noble spectacle de l'immobilité servile des uns et de la fureur lyncheuse des autres », selon les termes de Fénéon.

Ainsi plante John Rewald « un homme qui avait bravé le cynisme de la Justice française, avant même le scandale de l'affaire Dreyfus ». Un portrait qui commence par l'absence de cet homme, par son effacement. Première phrase : « Certains m'avaient dit qu'il était mort, d'autres pensaient qu'il pouvait être encore vivant, caché quelque part. Mais personne à Paris ne savait précisément ce qu'était devenu Félix Fénéon », le fin critique. Nous sommes en 1936... L'Américain met en exergue, dans le portrait qu'il brosse du funambule des lettres, l'importance du procès dont il fut l'objet, lui, l'un des Trente avec Maximilien Luce, dans une affaire qui lui vaudra destitution, emprisonnement, quolibets injurieux. Il montre combien le procès de 1894, malgré l'acquiescement, fut un point nodal dans l'existence du grand homme et comment ce raz-de-marée judiciaire emporta le brillant critique loin de lui-même. Que devint l'auteur flamboyant de « L'impressionnisme » de 1886, celui qui était désigné par Mallarmé comme « un des critiques les plus subtils et les plus aigus que nous ayons » ? Rewald écrit : « Pendant la décennie que Fénéon consacra à La Revue Blanche [à savoir dès sa libération], jusqu'à la fin de la publication en 1903, son nom n'apparut que trois

fois ; dont deux comme traducteur d'Edgar Allan Poe et de Jane Austen. (...) Écrire n'était plus sa vocation ; c'était devenu la profession qu'il exerçait anonymement comme un employé qui ne fait que son travail. » Et d'ajouter, plus loin : « On aurait dit qu'il lui était pénible de voir son nom imprimé ».



**Félix Fénéon, l'Homme qui désirait être oublié par John Rewald (traduit de l'anglais par Alice Bellony), éditions de L'Échoppe.**

Pourtant, rarement accusé n'avait figuré autant à la croisée des regards, il avait été le compagnon et le modèle de tout ce qui comptait dans le Paris de l'art. Ses amis se sont empressés de témoigner en sa faveur : Gustave Kahn, Louise Michel, Octave Mirbeau... Mallarmé à la barre déclara : « Je connais Félix Fénéon. Il est aimé de tous. Je lui ai voué de la sympathie parce que c'est un homme doux et droit, et un esprit très fin. Nous nous rencontrâmes chez moi, les soirs où je réunis des amis pour causer. Il n'est personne qui ne se plût à le rencontrer. Je n'ai jamais entendu, ni aucun de mes hôtes, Fénéon traiter un sujet étranger à l'art. Je le sais supérieur à l'emploi de quoi que ce soit, autre que la littérature, pour exprimer sa pensée. Je suis venu au-devant d'une citation, moins encore à cause de mon goût, qui est très vif

pour lui, que dans un intérêt de vérité ».

C'est cet homme-là que la justice a torpillé. Il fut incarcéré, démis de ses fonctions, vilipendé. La presse a rapporté ses piques au juge, son tact dans la tourmente : peu ont répondu comme lui avec autant d'ironie froide et mesurée aux insinuations d'un juge à la solde du pouvoir et des bourgeois.

« Président : Votre concierge affirme que vous receviez des gens de mauvaise mine.

Fénéon : Je ne reçois guère que des écrivains et des peintres.

Président : L'anarchiste Matha, lorsqu'il est venu à Paris, est descendu chez vous.

Fénéon : Peut-être manquait-il d'argent !

Président : À l'instruction vous avez refusé de donner des renseignements sur Matha et Ortiz.

Fénéon : Je ne me souciais pas de rien dire qui pût les compromettre. J'agis de même à votre égard, M. le Président, si le cas se présentait. » (Rires dans la salle).

Fénéon était un terroriste zen - ne songea-t-il pas à sa relaxe, écoeuré, à partir au Japon pour faire commerce d'art ? Un terroriste qui en imposait aux bavards, aux bourgeois par son silence et une ironie aussi affûtée qu'un stylet.

Un tel homme à la fois pointillé, brosse, peint, floché, dessiné, crayonné, esquissé, silhouetté, portraituré ne pouvait pas être tout à fait banal, il le fut au point qu'il semblait jouir d'un don d'ubiquité, n'est-ce pas ? Il était à lui seul une galerie de portraits. Signac, Luce, Toulouse-Lautrec, Vallotton, Vuillard, Camoin, Henri Martin, Picq, Gide, Jarry, Paulhan, Goncourt, Régnier, John Rewald en ont façonné l'image.

Malheureusement, ce pays ne vit de ses mensonges. Baudelaire le versifiait déjà : la vraie vie est ailleurs - si tenté qu'on y arrive. Fénéon faillit y arriver.

En 1917, il voulut léguer au peuple russe sa collection de tableaux, mais déchira son testament après la victoire des Bolchéviques. En 1943, il songea de nouveau à léguer sa collection à un musée de Moscou, John Rewald l'en dissuada. Une grande partie fut acquise par les Américains. La France ne méritait pas cet homme.

**Jean-Baptiste Kiya**

# Oté

## Sa i apèl pa in viraj de mok sa ? Touléka, sa i rosanm bien !

*Matant Zélida la ékri Justin :*

*Mon shèr nové, mon spès salté, rouj-de-fon dovan l'éternité, mi koné pa si ou la antandi lo pti prézidan Sarkozy apré konlimant mésyé Didier, mé mi pé dir aou in konpliman konmsa pou in rényoné i fé plézir... sak i oi pa tout an rouj, lo moun normal si ou i ve. Mésyé Sarkozy la di li lé bien kontan lo parénaz Didier Robert, pars sé in moun onète, intègre, konpétan épi na d'ot kalité ankor. Moin lé sir zorèy bann rouj la siflé kan la pass lo vidéo dann télé. Sa sé pou dir azot, kontinyé krétiké, kontinyé azot pars pandan éstan-la nana demoun bien plasé k'i aprésyé konm k'i fo nout prézidan. Konm i di : « La bav lo krapo i touth pa la blansh kolonm ». Tok ! Pran sa pou toi !*

*Justin la fé pou répons :*

*Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr. Moin lé bien kontan lir sak ou la ékri. Pou kosa selon ou ? Pa pars mi partaz out poinn vizé. An kontrèr ! Pars sa i done amoin l'okazyon pou ékri, a la plas mésyé Didié moin n'ora préfèr mon parénaz i fé pa tro dézord.*

*Dabor, d'apré sak mi antan dsi l'aktyalité zidisyèr, mésyé Sarkozy lé pa si tèlman rokomandab : mi vann konm moin la ashté, mé i parétre, li nana plis d'in kastrol zidisyèr anmaré avèk son ké. Dézyèmman, si mi pran l'égzanp la konpétans, mi oi in sèl domène mésyé Sarkozy lé konpétan sé kan li la raz la pint bann travayèr. La li lé bon é ziska tro bon ! Alon pa parl la guèr li la parti fé dann La Libye, in guèr ilégal, pou in mové rézon-mé nou va arparl de sa !-*

*Matant pou roprann kozman bann z'ansien mi pans i vo myé z'ète tousèl ké mal akonpagné é dann éska-la prézidan Didyé lé bien mal akonpagné. Tok ! Pran sa pou ou !*

NB I paré promès sé dète é dann lo ka k'i prézant mésyé Didier l'avé bien di li siport mésyé Fillon. Zordi li siport Sarkozy. Sa i apèl pa in viraj de mok sa ? Touléka sa i rosanm bien.

**Justin**

« In boushé manzé, sa i anprèt pa ! » - In kozman po la rout

Par nout pasé, nou la gingn an éritaz désèrtin tradisyon i asosyé pou fé la kiltir nout pèp. Moin la fine ékri in kantité... in pé an dézord lé vré, mé sa i rotir pa z'ot valèr. Moin la touzour antann dir si in moun i vizit aou, l'èr ou l'apré manzé, i fo partaz avèk li. Kan nana manzé pou troi, nana galman pou kat. Mi ansouvien, in zour, nout famiy la fé son rantré dann in nouvo kaz é mon bèl mèr l'avé di : in moun étranj v'arivé, done ali in z'asyète manzé pars sé Bondyé k'i anvoy ali. Figir azot, zour-la, in ramasèr boutèy la pasé, é la famiy la fé konm k'i dové. Pou kosa ? Pars sé in bon prinsip, é bann bon prinsip sa lé bon pou ranfors nout pèp épi son bon tradisyon.