

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18532 - 72ÈME ANNÉE

Pourquoi persister à défier la mer et la force de la gravité ?

Route du littoral : 50 ans d'erreurs



Des kilomètres d'embouteillages supplémentaires hier sur la route du littoral pour un fait qui ailleurs aurait eu un impact très limité : les conséquences d'un incendie difficile à maîtriser rappellent les conséquences de mauvaises décisions dans l'aménagement du territoire.

Un départ d'incendie à la Montagne vendredi a eu d'importantes conséquences sur des dizaines de milliers d'automobilistes hier, soit plus de 48 heures après les premières flammes. En effet, dès samedi, la Région prenait la décision de basculer la route du littoral sur ses chaussées côté mer. Puis hier, elle a choisi de bloquer totalement la circulation pour permettre à des cordistes d'effectuer des purges. Dimanche matin, cet axe pourrait être interdit afin de pouvoir effectuer des travaux complémentaires.

Ces faits ne découlent pas de la fatalité, et ne doivent en aucun cas être un encouragement à persister dans l'erreur de la route en mer. En effet, ils sont la conséquence de mauvaises décisions dans l'aménagement du territoire. Tout s'est joué voici plus d'un demi-siècle, quand les élus de La Réunion de l'époque et le gouvernement ont décidé de fermer le chemin de fer et de construire une route du littoral entre Saint-Denis et La Possession. Il existait un projet alternatif soutenu par les communistes. C'était la modernisation du train, et la construction d'une route passant au-dessus de la falaise pour relier le Nord à l'Ouest.

Route en moyenne altitude et ville nouvelle

Une route de moyenne altitude avait comme intérêt d'être à l'abri des chutes de pierres. Car la fragilité de la falaise était déjà bien connue. De plus, elle aurait permis de créer les conditions favorables à la construction d'une ville nouvelle dans le secteur de la Montagne. Il fallait en effet anticiper la croissance de la population, et tenir compte de la volonté du pouvoir de tout concentrer à Saint-Denis. La ville nouvelle de la Montagne aurait ainsi permis de fixer une population d'employés qui doivent aller à Saint-Denis pour travailler. La proximité de la ville nouvelle avec Saint-Denis permettait de planifier une desserte par des moyens collectifs. Pendant ce temps, le train modernisé pouvait continuer à transporter des personnes et des marchandises entre Saint-Benoît et Saint-Pierre en passant par Saint-Denis, à un coût dé-

fiant toute concurrence de l'automobile. Et le problème de la route du littoral n'existerait pas.

L'argent était là pour réparer l'erreur

Mais la proposition des communistes a été combattue par le pouvoir qui s'est entêté à détruire le chemin de fer et lancer la route du littoral. Les Réunionnais paient aujourd'hui les conséquences de ce choix. Tous les jours, plus de 60.000 véhicules se rendent à Saint-Denis par l'Ouest, et 90.000 par l'Est. Parmi ces automobilistes, nombreux sont ceux qui doivent faire des dizaines de kilomètres pour aller travailler dans la grande ville. Ils habitent au-delà de La Possession ou plus loin que Sainte-Marie. Tous les jours, ils perdent des heures dans des embouteillages, car le train n'existe plus, alors qu'ils auraient pu vivre dans une ville nouvelle près de leur lieu de travail.

Quand l'Alliance était à la direction de la Région, Paul Vergès avait réussi à négocier le financement nécessaire pour corriger cette erreur historique. C'est le Protocole de Matignon qui permettait de réaliser un tram-train qui devait passer par la Montagne. En échange de son soutien, l'État obtenait de la Région une participation à la construction d'une nouvelle route du littoral, un projet qui relevait de sa compétence.

Le tram-train serait déjà en service

Le chantier de reconstruction du train avait d'ailleurs démarré par la construction des emprises nécessaires sur les nouveaux ponts de la rivière des Pluies, de la rivière des Galets ainsi que sur l'axe mixte entre Le Port et Saint-Paul. Mais contre toute attente, la justice administrative a alors donné suite à un recours qui interdisait la desserte de la Montagne, et donc la construction de la ville nouvelle, ce qui a entraîné une nouvelle enquête publique pour un tracé en tunnel. Puis l'élection de Didier Robert à la tête de la Région en 2010 a créé les conditions de la remise en cause de

ce projet. L'argent obtenu pour les deux chantiers a été transféré sur celui d'une route en mer relevant cette fois de la compétence de la Région Réunion, plus de l'État. Si la simple continuité des politiques publiques s'était appliquée sur cette question, le tram-train serait déjà terminé et les Réunionnais auraient une alternative pour circuler en toute sécurité entre le Nord et l'Ouest, qu'il pleuve ou qu'il y ait des incendies sur la corniche.

Les Réunionnais dans l'impasse

Autant dire que dans ces conditions, les Réunionnais ne sont pas près d'avoir une solution à un problème vieux de plus de 50 ans, né du refus d'accepter une proposition des communistes et aggravé par la volonté de relier à tout prix Saint-Denis à La Possession par le chemin le plus dangereux, par le pied de la falaise, ou par la mer.

Il n'est pourtant pas trop tard pour agir dans le bon sens. Le projet de la route en mer accumule les problèmes techniques et est sous le coup d'une enquête préliminaire du Parquet national financier. Le manque de matériaux amène déjà à suspendre une partie de cette construction. Tous les fonds obtenus par Paul Vergès pour les projets du tram-train et de la nouvelle route du littoral n'ont pas été dépensés. Or, la construction d'un train est plus rapide et moins chère que celle d'une route en mer.

M.M.

Édito

L'annulation de la foire de Bras-Panon doit interroger tous les planteurs

L'annulation de la prochaine foire de Bras-Panon interroge. En effet, les organisateurs ont décidé d'annuler l'événement à cause de la proximité de l'élection présidentielle. Ils disent qu'en dehors du mois de mai, la foire ne peut pas se tenir car c'est à ce moment que les agriculteurs font leurs achats de matériel. Mai se situe en effet à quelques semaines de la coupe. Néanmoins, force est de constater que la foire de Bras-Panon n'est pas annulée à chaque élection présidentielle. Comme tous les autres scrutins de ce type, celui de 2017 trouvera son dénouement lors de la première semaine de mai. Il restait donc trois autres semaines pour caler l'événement. Ceci n'a pas été fait et cela interroge.

Il n'échappe en effet à personne que 2017 sera la date de la mise en application du nouveau règlement sucrier européen. Il prévoit la suppression des quotas, et donc du prix garanti, à partir de septembre, soit en pleine campagne sucrière. C'est une profonde remise en cause pour la filière canne-sucre. En effet, ce secteur de l'économie a toujours bénéficié d'un quota de production à hauteur duquel les pouvoirs publics garantissait l'écoulement de la marchandise, en rachetant notamment le sucre invendu à un prix supérieur au cours mondial. C'est sur cette base qu'est calculé le prix de la canne de

puis les accords de 1969.

Mais la fin des quotas amène une incertitude de taille. L'industriel dit qu'il n'est pas sûr de vendre le sucre, et si c'est le cas, alors il n'achètera pas les cannes des planteurs. C'est pourquoi 2016 est la dernière campagne sucrière à se dérouler sous le régime des quotas et du prix garanti. Pour 2017, c'est le flou total car les engagements pris depuis 2 ans par le président de la République pour sauver la filière ne sont toujours pas tenus. D'où cette question : en mai prochain, les planteurs vont-ils investir dans du nouveau matériel au moment où La Réunion traversera une grave crise sociale et économique ? N'est-ce pas cette terrible incertitude qui est à l'origine de l'annulation de l'édition 2017 de la Foire de Bras-Panon ?

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
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

Début de l'examen aujourd'hui

L'égalité réelle en débat à l'Assemblée nationale

C'est à partir de 18 heures que doit commencer l'examen du texte sur l'égalité outre-mer. Le gouvernement a prévu que ce texte fixe l'avenir de La Réunion pour les 25 prochaines années. C'est le débat parlementaire le plus important depuis 70 ans. Aujourd'hui, le PCR donne sa position.

Après la séance télévisée des questions au gouvernement, les députés commenceront à partir de 18 heures l'examen du projet de loi sur l'égalité réelle outre-mer. Les débats seront diffusés en direct sur le site de l'Assemblée nationale.

Selon le gouvernement, c'est le texte le plus important pour l'outre-mer depuis la loi du 19 mars 1946. En effet, il se différencie des lois d'orientation ou de programme sur

plusieurs points. Tout d'abord il concerne tout l'outre-mer. Ensuite, il se fixe comme but de définir l'avenir pour au moins 20 ans.

Le projet de loi comptait à l'origine 3 titres et 13 articles. Les commissions des Lois, des Affaires économiques et des Affaires sociales l'ont considérablement amendé. Avant d'être examiné par les députés aujourd'hui, le texte sur l'égalité réelle a 12 titres et 91 articles. De plus, de nombreux amendements ont été dé-

posés par les autres députés. Il est prévu que cette première discussion dure trois jours.

Depuis que le gouvernement a engagé la procédure préalable au projet de loi, le Parti communiste réunionnais a adressé plusieurs contributions : à l'auteur du rapport, au CESE, au Conseil d'État et au ministère des Outre-mer via le site créé pour l'occasion. Aujourd'hui à 10 heures 30, le PCR donnera sa position.

Après le grand succès de la mobilisation de dimanche

La carrière de Bois-Blanc ne doit pas passer

L'année dernière, plus de 4000 personnes avaient participé à une chaîne humaine contre le projet de carrière de Bois-Blanc. Dimanche, les opposants au projet ont réussi à rassembler encore plus de participants.

Dimanche, le collectif Toucha nout roche organisait une chaîne humaine pour protester contre le projet de carrière à Bois-Blanc. C'était la deuxième manifestation de ce type en un an et demi. L'année dernière, une enquête publique avait suscité une forte mobilisation. Les maires des trois communes concernées ainsi que les populations riveraines avaient bénéficié d'une large solidarité venue de toute l'île. Au final, le commissaire enquêteur avait donné un avis défavorable au projet de SCPR.

Les promoteurs de la route en mer ont obtenu la relance d'une seconde enquête publique. Ils estiment que

cette carrière est indispensable à la poursuite de leur chantier. Ils se sont payés des pages entières de publicité dans la presse pour essayer de convaincre l'opinion. Force est de constater qu'ils ont perdu leur pari.

Dimanche dernier entre la ravine des Avirons et la ravine du Trou, plusieurs milliers de personnes étaient encore présentes pour dire leur opposition à la carrière et apporter leur solidarité aux riverains. À 18 mois d'intervalle, la mobilisation s'est amplifiée.

Cela se reflète dans les contributions à l'enquête publique. Mais cette fois, l'impartialité des enquê-

teurs est mise en doute. Un article publié hier sur le site Imaz Press Réunion relate le témoignage d'une personne qui est venue à la mairie de Saint-Leu pour donner son avis sur le projet. Force est de constater que l'enquêteur présent ce jour-là a voulu influencer le citoyen venu apporter sa contribution. Ce comportement interroge. Le rapport d'une enquête publique et ses conclusions doivent être rédigés dans un esprit de neutralité. Si un commissaire enquêteur est un partisan du projet sur lequel porte une consultation, alors toute conclusion favorable sera obligatoirement entachée d'irrégularité.

Poètes du maloya

« pays Maloya visages archipel chapelles la misère
île la solitude ravine à malheur ligne paradis »
(Tienbo le rein, L'Harmattan, 1975)



« La nuit du 20 décembre. Le peuple du maloya. (...) Ce n'est pas de la musique "engagée". C'est mieux que cela. C'est la vie. C'est la chronique quotidienne. C'est l'humour. Ce sont les saisons, les travaux, les rites, les fêtes, les tracas. (...) C'est une manière de se chanter et de se dire. Dans le naufrage de la misère, renaître et se reconnaître. » (Editorial Il suffit d'un rouleur, Témoignage Chrétien de la Réunion, n° 98, 1er-31 janvier 1975. Texte reproduit au dos de la pochette du 33 tours Firmin Viry, Le maloya" et le IVe Congrès du PCR, août 1976)

« C'était vraiment un maloya de la racine. Il y avait donc eu tout un monde souterrain. On avait notre underground, on avait notre happening, on avait notre secret et c'était pour moi le monde de maloya. » (Fanal n° 6, novembre 1981)

« Le choc du maloya, dans l'île comme dans l'émigration, permettait enfin à la part noire de l'île d'accéder au statut d'une essence

culturelle fondamentale. » (Une communauté invisible, Karthala, 1996)

En regard de la photo de Granmoun Lélé et de son fils prise par Philippe Dupuich : « Le père et le fils sont d'abord des héritiers. Les héritiers du maloya, cette musique à la fois rythme d'Afrique, danse de plaisir, chœur de retrouvailles et paroles d'une chronique créole. (...)

Et le maloya devient aussi l'opéra de tout un peuple. Par la musique originelle des esclaves, la plantation sort de son cauchemar pour devenir une rencontre des mythologies, des traditions et des métissages. » (La Réunion, île de mille parts, Actes Sud, 2001).

Que dire de plus ? Sinon de relier ces belles paroles à son auteur, Alain Lorraine.

On le voit, le maloya n'a pas cessé de l'inspirer tout au long de sa vie trop brève. A travers le maloya, il a entendu vibrer en lui une terre et un peuple. Il a voulu l'écouter, l'explorer, le comprendre, en exprimer toutes les fonctions et significa-

tions. Il a partagé cette expérience essentielle, ou plutôt existentielle, dans ses écrits.

C'est alors qu'il était rédacteur en chef de Témoignage Chrétien de la Réunion qu'il a rencontré sur le terrain les héritiers et créateurs du maloya ancestral, qu'il a découvert les richesses de leur univers et qu'il s'en est imprégné. A ses côtés, un autre poète de TCR, Christian Fontaine, tout autant bouleversé par ce monde jusqu'alors inconnu pour lui. Il le raconte dans Zistoir Tikok, inn ti maoul i koné pa kosa i lé kabaré : "Vin désanm bann marmay".

L'héritage patrimonial, c'est celui des musiciens et chanteurs, inconnus ou célèbres, et aussi celui des poètes qui ont mêlé leurs voix pour dire et célébrer la créativité réunionnaise populaire.

Brigitte Croisier

Otè

La sékirité alimantèr, in rovandikasyon nout parti, i artrouv d'isi d'la-ba dsi la tèr

Zot i koné nout parti la fé in program k'i port dsi vinn-sink poin. Parmi lo vinn-sink poin nana la sékirité alimantèr. Ziska zordi nou lé fine parl in bann l'androi demoun i sèy aplik la sékirité alimantèr konm prinsip pou z'ot l'ékonomi : kisoï dann la Grès, kisoï dan Marok, dann l'Inn épi in bann l'androi fané dsi la tèr. konm in prinsip pou vanj kont la fain é pou dévlop bann produi agrikol.

Zordi ni sava parl sak i éspas dann in vil La Frans i apèl Albi. Vil-la nana in popilasyon 51000 z'abitan. El i vé roganiz son prodiksyon agrikol tèl fason ké la totalité son prodiksyon agrikol i sort pa pli loin ké soisant kilomète son kèr d'vil. Soisant kilomète sa lé pa gran kan ou i pans tout bann produi i fé sépa kombien foi lo tour la tèr pou ariv dsi la tab demoun.

La vil albi suiv troi poinn vizé : Inn li vé rédui sak i apèl la tras karbone par raport bann transpor marshandiz, dé li vé la sékirité alimantèr dann lo ka nana in mank épi troi bien suiv la kalité bann produi l'agrikiltir. Pou fé progrès so gran l'idé-lé nana in gran l'éspas vèr 73 éktar pou komansé. La tèr sar ashtë par la komine o fir a mézir é sar loué in pti pri (70 € in l'éktar) pou bann moun i vé mète azot a z'ot kont konm nouvo zardinyé.

In sèl l'angajman : zot i doi produi lo bio, arienk lo bio é pou sa ansèrv bann téknik la pèrmakiltir. Sa la pa kékshoz pou fé an in zour mé ti-pa, ti-pa v'arivé.

Justin

« La bav shoval zandarm la zamé koul dsi mon tèt ! » - In kozman po la rout

Biensir koméla shoval zandarm lé rar konm korn lapin. Donk kozman-la, i ansèrv pi tro souvan. Mi pans mèm li va tonm dan l'oubli sof si domin i mète zandarm a shoval pou arète bann mal-fézan. I koné zamé domin ! Donk kan zandarm téi arète demoun, té i mar azot avèk la kord é i fé marsh azot par dovan. Si tèlman ké l'ékime-la bav si zot i vé-téi tonm dann la tèt la pèrsone arété. Si mi di in kozman konm sak lé marké an-o la, mi vé dir, moin sé in moun onète ! Moin la pa volèr, moin la pa voiyou, moin la pa in mal fézan ! I pé fèr amoin konfyans ! Moin sé l'onèkté an pèrsone. Alé ! Ni artrouv pli d'van sipétadyé.