

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18365 - 71ÈME ANNÉE

Fermeture pendant plusieurs jours de la route du littoral

Le train revient au coeur du débat



Cela fait trois ans que cette image aurait pu devenir réalité.

Il existait une liaison rapide, sécurisée à l'abri des chutes de pierre et de la houle entre Saint-Denis et La Possession : c'était le train. En 2010, toutes les conditions étaient réunies, ainsi que le financement pour reconstruire ce moyen de transport écologique et pas cher. Mais une coalition a porté au pouvoir Didier Robert qui s'est empressé de tout stopper pour laisser les Réunionnais prisonniers du tout-automobile. Les responsables de ce gâchis doivent désormais pleinement assumer les conséquences de leur décision, il n'y a pas d'échappatoire possible.

La fermeture de la route du littoral pose une nouvelle fois la question de la sécurisation de la liaison entre Saint-Denis et La Possession. C'est un débat qui a commencé depuis plus de 50 ans. Les premières études sur la construction de la route du littoral datent en effet de 1954.

Auparavant, cette question ne se posait pas, car il existait un moyen sûr de franchir le massif montagneux séparant l'Ouest du Nord de l'île. C'était le chemin de fer. 30 ans après l'abolition de l'esclavage, La Réunion était un pays dominé par l'industrie sucrière. Mais les moyens de communication n'étaient pas adaptés à cet essor. Les dirigeants

réunionnais de l'époque ont alors pris le risque de construire en quelques années deux infrastructures majeures. Un port de commerce en eaux profondes devait permettre aux bateaux de s'amarrer à un quai, afin de ne plus à avoir à utiliser les transbordements par chaloupes entre des navires mouillant au large et les marines.

Pour transporter le sucre produit dans les usines jusqu'à ce port, il fallait construire un moyen de transport plus rapide que les chemins hérités de l'époque de l'esclavage. La création d'un chemin de fer partant du port vers l'Est et le Sud a donc été décidée. À l'époque, La Réunion n'avait que 150.000 habitants, mais les responsables de son développement économique pensaient à l'avenir et les Réunionnais ont relevé le défi.

3 ans ont suffi pour construire le chemin de fer

Les concepteurs du chemin de fer étaient confrontés à un problème : comment franchir la montagne séparant le port des usines sucrières du Nord et de l'Est. Ils auraient pu construire une voie ferrée au pied de la falaise pour aller plus vite et dépenser moins d'argent. Mais ils avaient l'idée que ce chemin de fer était là pour durer. Ils ont donc entrepris de percer deux tunnels entre La Possession et la Grande Chaloupe, puis de la Ravine à Jacques à Saint-Denis. C'était en 1880, et il n'existait pas les pelles mécaniques que nous connaissons, et encore moins les tunneliers. Plus de 8.000 ouvriers, essentiellement réunionnais ont travaillé sur ce chantier de 125 kilomètres, dont 12 % de la longueur totale était des ouvrages d'art.

Le premier coup de pioche a été donné en 1879. En 1881, plus de 108 kilomètres de rails étaient déjà posés. Le chantier fut achevé en 1882 et l'inauguration eut lieu le 12 juillet de cette année-là. Avec des moyens rudimentaires, les Réunionnais ont réussi à construire en 3 ans un chemin de fer allant de Saint-Benoît à Saint-Pierre en passant par Saint-Denis. Au passage, la liaison entre Saint-Denis et La Possession était à sa livraison le troisième plus long tunnel ferroviaire du monde. En quelques années, La Réunion avait basculé dans l'ère industrielle, avec des moyens modernes de transport, équivalents à ceux des pays les plus avancés du moment.

Des problèmes depuis la fin du train

Le train était également ouvert aux passagers. Il allait pendant plus de 70 ans être l'outil principal de la mobilité des Réunionnais. Aucun ébou-

lis ne pouvait interrompre le trafic entre Le Port et Saint-Denis, la capitale. Aujourd'hui, le tunnel du chemin de fer est toujours là, intact, plus de 130 ans après sa mise en service. Durant cette période, notre île a connu des cyclones cataclysmiques. Celui de 1932 a détruit l'usine sucrière de l'Éperon. Le cyclone de 1948 a transformé la ville de Saint-Leu en un lit de rivière. À chaque fois, des dizaines de victimes étaient à déplorer. Mais le tunnel était toujours là, capable de défier tous les éléments.

Ce n'est qu'à partir de l'inauguration de la route du littoral que s'est posée la question de la sécurisation de la liaison entre le Nord et l'Ouest. La chaussée à deux voies était construite en pied de falaise, elle exposait les usagers aux chutes de pierre. Les coupures étaient nombreuses, et l'entretien coûtait cher. Rapidement il a fallu trouver une solution. C'est la route actuelle à quatre voies. C'est donc sur ces 12 kilomètres que se sont concentrés l'essentiel des sommes dépensées dans les transports à La Réunion du fait de la construction de deux routes, sans compter la maintenance. Les derniers travaux d'envergure sur cette route ont été la pose de filets et d'un mur pour arrêter les galets. Cela a coûté 100 millions d'euros. C'est ce qui permet aujourd'hui de limiter la durée des basculements.

En 2013, tout devait être réglé

En 2007, l'État et la Région se sont entendus pour financer une liaison sécurisée entre Saint-Denis et La Possession. Elle prévoyait notamment la reconstruction du chemin de fer, avec comme pour son prédécesseur le franchissement du massif de la Montagne par un tunnel. Les infrastructures étaient alors pensées en incluant l'emprise du futur train. Les ponts de la rivière des Pluies entre Sainte-Marie et Saint-Denis et l'axe mixte reliant Le Port à Saint-Paul sont là pour en témoigner.

L'accord signé le 19 janvier 2007 par Paul Vergès, président de la Région, et Dominique de Villepin, Premier ministre, prévoyait la livraison du train en 2013. C'était donc la garantie pour les Réunionnais de retrouver une liaison sécurisée entre le Nord et l'Ouest, 40 ans après la suppression du premier chemin de fer. C'était aussi la certitude de la fin d'un problème qui a englouti des milliards d'euros au cours d'un de-

mi-siècle.

Le choix de ne pas respecter l'engagement signé

En 2010, une coalition comprenant notamment le tandem Bello-Annette a permis à Didier Robert d'être président de la Région. Une fois au pouvoir, celui-ci a décidé de ne pas respecter le Protocole de Matignon. Il a choisi de stopper le chantier du tram-train et de basculer tous les crédits sur un nouveau chantier, une route en mer. Au bout de 6 années, ce projet avance péniblement. La question des matériaux n'est même pas réglée et la promesse d'une livraison en 2023... soit tout de même 13 ans après la décision de construire une route en mer apparaît encore irréaliste.

Pendant ce temps, les usagers de la route du littoral restent exposés au danger, et le monde économique aux conséquences de la fermeture de cet axe stratégique. Mercredi après-midi, des blocs sont tombés sur la chaussée. C'était à peine 24 heures après une précédente coupure de deux heures, destinée justement à sécuriser la falaise.

Ceux qui ont choisi de stopper le chantier du tram-train doivent assumer leurs responsabilités. Ils doivent dire pourquoi ils ont interdit aux Réunionnais le droit de bénéficier d'une liaison sécurisée entre Saint-Denis et La Possession. Il n'y a plus d'échappatoire possible pour les saboteurs du tram-train.

Ils avaient en effet la possibilité de respecter l'engagement signé par la Région avec l'État. C'était la garantie de mettre à l'abri des chutes de pierres les personnes qui voyagent entre le Nord et l'Ouest, et cela avant 2016. Ils ont refusé. La logique veut qu'ils en assument pleinement les conséquences devant les victimes de la situation. Ont-ils la volonté de réparer leur erreur ?

Le train revient donc au coeur du débat. Nos aînés ont montré que c'est une infrastructure qu'il est possible de faire beaucoup plus rapidement qu'une hypothétique route en mer. Il n'est pas trop tard pour corriger le tir.

M.M.

Édito

Projet de loi El Khomri et filière canne-sucre : que dira Ericka Bareigts, membre du gouvernement ?

Ericka Bareigts arrive aujourd'hui à La Réunion. Elle sera là deux jours. Ce n'est plus la députée qui fait un séjour dans sa circonscription. Elle est un membre du gouvernement en visite. C'est d'ailleurs la préfecture qui a adressé le programme de sa visite à la presse, pas l'attaché parlementaire d'Ericka Bareigts. Elle est donc traitée comme n'importe quel membre du gouvernement. Cela lui impose donc des devoirs.

Le premier d'un ministre ou d'un secrétaire d'État, c'est la solidarité avec la politique du gouvernement. Ces dernières années, plusieurs ministres ont rompu ce pacte. On se souvient de Delphine Bato, ministre de l'Écologie, d'Arnaud Montebourg, ministre de l'Économie et de Benoît Hamon, ministre de l'Économie solidaire. Après avoir publiquement critiqué le gouvernement, ils ont dû démissionner dans les heures qui ont suivi. Christiane Taubira a pour sa part affiché un désaccord face à la dérive sécuritaire de ce gouvernement. Celle qui était Garde des Sceaux a choisi de prendre les devants et de démissionner avant que ne commence le débat parlementaire visant à inscrire dans la Constitution des mesures telles que l'état d'urgence ou la déchéance de nationalité.

Cela signifie que si Ericka Bareigts a accepté d'être nommée secrétaire d'État, elle a également accepté le principe de cette solidarité sans faille. À quelques heures de sa visite, un communiqué de la Fédération socialiste de La Réunion a d'ailleurs préparé le terrain. Il montre le soutien total de ses dirigeants à la loi qui pré-

voit de réduire les droits des travailleurs. Un texte que le MEDEF serait prêt à voter des deux mains.

Le gouvernement veut passer en force sur ce texte, il manœuvre en espérant diviser le front des syndicats. C'est dans ce contexte que la nouvelle secrétaire d'État vient à La Réunion. Rarement un gouvernement n'a entrepris de remettre en cause si profondément les droits des travailleurs, Ericka Bareigts est donc comptable de cette politique. Que répondra-t-elle aux syndicats qui pourraient l'interpeller ?

Un autre dossier brûlant est celui de la survie de la filière canne-sucre. En août 2014, François Hollande avait promis de soutenir la demande de relèvement de l'aide de l'État auprès de l'Union européenne. Lundi dernier, Younous Omarjee a déclaré que selon les informations en sa disposition, aucun dossier n'a été déposé. Cela fait donc un retard de 18 mois sur la parole présidentielle. Un membre du gouvernement vient deux jours à La Réunion, quelle sera son attitude ? Si Ericka Bareigts ne dit rien, les planteurs ont toutes les raisons de s'inquiéter pour leur avenir. Si elle s'exprime, elle doit prendre des engagements.

En pleine crise sociale, économique et politique, on n'en attend pas moins d'une secrétaire d'État à l'Égalité réelle en visite à La Réunion.

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

Sommet sur les infrastructures et l'énergie

« Le Mozambique au cœur du développement de l'Afrique australe »

À quelques centaines de kilomètres de la côte Ouest de Madagascar, le Mozambique est un pays en plein développement. Il permet notamment à de jeunes Portugais d'y trouver le travail que leur pays natal ne peut leur fournir. Tout comme Madagascar, cet État veut devenir un pays émergent. Il accueillera plus de 50 millions d'habitants en 2050, et plus de 100 millions en 2100. « Tandis que les acteurs régionaux se réunissent, le Mozambique est au cœur du développement de l'Afrique australe », annonce un communiqué publié par EnergyNet au sujet d'un sommet sur l'énergie et les infrastructures qui a lieu dans un mois à Maputo, la capitale de ce pays. Pendant que notre région bouge, la continuité territoriale, les emplois aidés, les places à la tête des SEM sont des débats qui passionnent les responsables politiques de notre île...

Le Sommet concernant l'énergie et les infrastructures d'Afrique australe (SAEIS) d'EnergyNet se tiendra à Maputo au Mozambique du 4 au 6 mai 2016. Gigawatt Mozambique a annoncé cette semaine un investissement de 200 millions de dollars dans le secteur énergétique au Mozambique, aux côtés de plusieurs acteurs mondiaux, dont entre autres Standard Bank et la Banque mondiale. Cet investissement aidera à exploiter les ressources naturelles en gaz du pays, qui bénéficieront ensuite à de nombreux pays voisins du Mozambique dans la région de l'Afrique australe.

Energies et infrastructure

Parallèlement à plusieurs autres projets dans la région de la SADC (Communauté de développement d'Afrique australe), cet investissement sera présenté et examiné lors du prochain Sommet concernant l'énergie et les infrastructures d'Afrique australe (SAEIS) d'EnergyNet, qui se tiendra à Maputo au Mozambique du 4 au 6 mai 2016. Le Sommet célébrera la coopération

régionale, et mettra en avant des projets énergétiques et d'infrastructure qui nécessitent un soutien des secteurs public et privé.

Veronica Bolton-Smith, Directrice régionale d'EnergyNet pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe a déclaré : « le développement régional est la clé pour libérer le potentiel d'investissement énergétique de l'Afrique. Le SAEIS réunira les pays de la région de la SADC en vue d'examiner en direct des projets énergétiques et d'infrastructure qui nécessitent des investissements. »

Cette région dynamique a connu de nombreuses évolutions positives au cours des dernières années, tant au niveau du développement énergétique que de celui des infrastructures. Les progrès réalisés dans la gouvernance, le renforcement des institutions et la consolidation de la démocratie sont des facteurs qui contribuent aux indicateurs positifs recherchés par les investisseurs à long terme.

Nouveau chemin de fer

Le Sommet examinera quelques unes des réussites de l'Afrique australe et la manière dont celles-ci peuvent être reproduites. L'Afrique

australe a connu des initiatives menées par le secteur privé local ainsi qu'une plus grande participation à des projets passionnants tels que le programme novateur REIPPPP de l'Afrique du Sud, une initiative qui sera explorée lors du SAEIS.

Lors du Sommet, des intervenants clés participant au projet de ligne ferroviaire Moatize/Nacala, qui reliera le Malawi et le Mozambique, prendront la parole. C'est un projet d'infrastructure visant à redéfinir l'Afrique australe et son potentiel d'investissement.

Billet philosophique

«Pou kwé mwin la fé sa»

Quand on voit les polémiques et les “ralé-poussé” interminables dans une partie du monde syndical, politique et associatif réunionnais, on se pose la question : ousa nou sava ? Tant qu’il n’y aura pas l’entente la plus large possible entre nos compatriotes sur un projet commun pour changer notre société, ce sont les profiteurs du système néo-colonial mis en place depuis 1946 qui commanderont le pays au détriment des personnes en difficultés. Alors quel sens donnons-nous à notre vie ?

Il y a un an, trois penseurs et militants réunionnais ont donné d’une certaine façon une réponse à cette question philosophique en lançant un appel à tous nos compatriotes à célébrer le 70e anniversaire de la loi du 19 mars 1946 «pour faire connaître l’importance de cette date historique». Dans cet appel, Eugène Rousse, enseignant retraité, Julie Pontalba, professeure, et Risham Badrouline, économiste, ont rappelé qu’«il y a soixante-dix ans, les contemporains de Raymond Vergès et Léon de Lépervanche se trouvaient à la croisée des chemins. Il fallait offrir à nos compatriotes une voie nouvelle. Raymond Vergès et Léon de Lépervanche ont créé les conditions politiques d’un changement de statut de l’île. Le 21 octobre 1945, ils sont élus Députés et le 19 mars 1946, une loi met fin au statut colonial».

Ils ajoutent : «Aujourd’hui, différentes études montrent que le cadre politique toujours en vigueur depuis 7 décennies a atteint ses limites. De nouvelles normes économiques, sociales, culturelles et politiques sont nécessaires pour une nouvelle étape historique. Le 70e anniversaire sera l’occasion de faire un bilan du passé et d’ouvrir des perspectives pour un avenir meilleur pour toutes et pour tous».

Nous protéger de nous-mêmes

Cette question d’«un avenir meilleur» pour le peuple réunion-



Augustin Tirano, auteur de “Dinité Kréol”.

nais a été évoquée ce mercredi 2 mars à la médiathèque Benoîte Boulard du Port lors d’un goûter-philosophique animé par le Cercle Philosophique Réunionnais à l’occasion de la Journée mondiale de la protection civile sur le thème : «De quoi doit-on se protéger ?». Grâce aux interventions du public, tous les problèmes socio-économiques, culturels, environnementaux, institutionnels et autres dont nous devons nous protéger de façon solidaire ont été évoqués.

Les causes fondamentales de ces problèmes que nous devons combattre ensemble ont aussi fait l’objet d’échanges et il a été question par exemple de lutter contre la bête

humaine, contre la domination des plus riches, contre l’absence de pouvoir de décision des plus pauvres etc... D’où cette question soulevée : ne devons-nous pas aussi nous protéger de nous-mêmes, de la non-maîtrise de nos énervements, de nos impulsions, de notre irrationalité et de notre égocentrisme ?

Un message fort à méditer

À ce propos, nous allons citer un exemple admirable de la pensée créole réunionnaise, qui incarne cette résistance au système dominant en place. Il s’agit de l’ouvrage publié récemment par la Maison des Associations du Port (0262 43 89 72) et rédigé par le poète et artiste portois Augustin Tirano sous le titre : “Dinité Kréol”.

Dans ce livre d’une cinquantaine de pages, il est beaucoup question des graves problèmes liés au non-respect des droits et de la dignité de la majorité des Réunionnais, avec notamment «la zènès dann fénwar» et «lo malèr bann Kréol». D’où cette piste tracée dans le dernier poème, intitulé «Pou kwé mwin la fé sa» : «Toultan lo san rebèl i pous amwin dann la révolisyon. Dann la vi mi avans èk mon kor é mon lès-pri pou libèr amwin, pou alé rod ousa i lé la vérité profon ziska lo zour kan ma lé dann lo déla». Un message fort à méditer pour en tirer des leçons...

Roger Orlu

Oté

Kan l'ariv l'èr pou lo pèp done aou rézon, li done aou rézon

Lo tan d'avan té méyèr ! Non mi pans pa lo tan d'avan, i fo mète ali anl'èr é lo tan d'zordi i fo tir son moushoir pou plèr d'dan. Pou komansé pou inn bone rézon : konm i di, i shanj pa d'pèp tan ké lo pèp i vé pa shanj par li-mèm. I pé shanj lé shoz, mé lo pèp lé la, é sé avèk li é pa kont li , k'i fo shanj lé shoz : sa la pa solman in késtyonn pédagoji, sa la pa solman inn késtyonn kominikasyon, mé kan l'èr l'arivé pou lo pèp done aou rézon, li donn aou rézon mé si ou i prépar pa lo zour-la, li ariv arpa zamé.

Pou kosa mi di sa ? Pètète pars sé la nuite é la nuite lé pli fasil antann sak i éspas dann out tête é tout bann rotour la sosyété i anvoy pou ou, é lé pli fasil réfléshi dosi. Vi k'la nuit, la poin-konm De Gaulle téi di-lo tohu-bohu k'i anpèsh aou bien réfléshi la zourné... mi késtyone amoin dsi domèn, forséman dsi zordi épi dsi yèr. L'èr-la mi di nana lo tan l'istoir i avans vit, nana lo tan li patine pars li l'après prépar ali pou démaré. Konm moin lé optimist mi kroi pa é mi mète dé koté lo tan pou fou dann fon, mi kroi lo tan pou listoir ardémarré lé pa loin arivé.

*Somenn isi, moin la lir i kozman in bon kamarad, kaziman in famiy la déklar dann zournal do l'il. Li la di, l'èr k'i lé, lo parti kominis lé mor é moin mi pans nout parti nana in listoir éstraordinèr, mi pans li nana lo méyèr program tout parti nana isi La Rényon. Sanm pou moin li la touzour konbate é li konbate touzour pou nout libérasyon sosyal épi pou nout libérasyon nasyonal rényonèz *. Mi pans si la fé in révolisyon kiltirèl shé nou, sé par li é pa otroman. Sanm pou moin galman l'èr l'arivé pou lo pèp done ali rézon pa bout-par-bout mé globalman.*

Si sak mi di lé vré, mi pans ni tard ar pa pou oir ènète in zénérasyon pou port nout flanbo dann l'inyon rant tout bann rényoné i domann k'i shanj lé shoz pou vréman. Kansa ? I apiy pa dsi in bouton pou déklansh lo shanjman ! Mé konm moin la fine di lo tan pou lo pèp done anou rézon la pa loin pou arivé.

Justin

* Konm Nicole Robinet de La Serve, in fran kréol rokoni dann son tan, téi di, li nana dé patri La Rényon épi La Frans. Moin lé konm li. Mi pans konm li é mi kroi sé sa l'avnir pou nout péi.

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

In famiy la invit son bo-pèr, lo soir pou manzé. Kan toulmoun la fine manzé téi rès ankor dann marmit. Lo bo-pèr la di avèk sa bèl-fiy : « Ma fiy, moin la vi aou kui out manzé é moin la romark ou la mète in pé plis k'i falé. Dann mon kèr moin la pans out mari i sava fé aou roproush. Poitan li la pa roproush aou arien ». La bèl fiy la réponn : « Moin la pans pètète, ta-l'èr in moun va pasé é li nora fain, sé pou sa moin la mète in pé plis do-ri avèk kari o fé k'i fo , pars bann z'ansien la touzour di, é mon famiy la touzour suiv lo tik-tak k'in boshé manzé, sa i rofiz pa ». Lo bo-pèr la konpliment son bèl fiy pou son répons é la di èk son garson : « Mon garson ou la bien tonbé, pars avèk in madam konmsa, ou lé dann bon shomin l'onèkté d'la vi. »