

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18521 - 72ÈME ANNÉE

La NRL de Didier Robert est une nuisance pour toute La Réunion

Route en mer : une victoire contre la carrière de Bois-Blanc empêchera l'ouverture d'autres carrières

La bataille contre l'ouverture des carrières indispensables à la réalisation de la route en mer s'intensifie. Le Collectif Touche pas nout roche a réussi à relancer la mobilisation contre la nouvelle enquête publique destinée à obtenir aux forceps la possibilité d'exploiter des roches dans le secteur de Bois-Blanc. Mais d'autres projets tout aussi destructeurs sont prévus dans l'Est.

Le projet d'ouverture d'une nouvelle carrière à Bois-Blanc continue de cristalliser de nombreuses oppositions. Les maires ont choisi de soutenir l'opinion, en se prononçant contre. Mais ces derniers ne s'opposent pas à la poursuite du chantier de la route en mer. Ils indiquent que l'ouverture d'autres carrières ailleurs dans l'île peuvent tout aussi bien subvenir aux besoins du chantier. En effet, des projets sont en cours dans l'Est notamment à Mencil. Situé dans la commune de Saint-André à la frontière de Sainte-Suzanne, le site de Mencil pourrait fournir des millions de tonnes de roches pour la route en mer. Il cumule les nuisances.

Bruit, poussière, embouteillages

L'extraction des roches est une activité polluante. Elle génère bruit et poussière. Les galets sont ensuite chargés sur des camions. Le trafic est estimé à plusieurs centaines de camions par jour pendant des années. Ces derniers descendront jusque Quartier-Français par une route bordée de maisons, avec des virages serrés. C'est un axe manifestement sous-dimensionné pour un tel afflux de poids lourds. Puis

les semi-remorques traverseront la zone commerciale de Quartier Français avant de s'engager sur la 4 voies. 15 kilomètres plus loin, les camions passeront par le front de mer de Saint-Denis avant d'arriver enfin sur le chantier. Une fois la livraison faite, le retour se fait par le même chemin, avec au passage des zones densément peuplées qui sont traversées par des routes déjà au bord de la saturation.

L'exploitation d'une carrière à Mencil aurait donc d'importantes conséquences quotidiennes pour des dizaines de milliers de personnes qui ne vivent pourtant pas à proximité immédiate du chantier de la route en mer. Cette donnée doit être prise en compte avant d'autoriser un tel projet.

La construction de digues pour réaliser la route en mer apportera donc d'importantes nuisances dans toute La Réunion. C'est cher payé pour la réalisation d'une infrastructure de 12 kilomètres qui est condamnée par avance par le changement climatique.

Dans la campagne de presse qu'ils mènent pour tenter d'influencer sur le résultat de l'enquête publique sur l'ouverture d'une carrière à Bois-Blanc, les promoteurs de la route en mer insistent sur le fait que ce site est le seul capable de fournir les roches massives indispensables aux fondations des digues de la route en

mer. Mais face aux partisans de la NRL se dresse une mobilisation citoyenne qui avait fait preuve de son efficacité l'année dernière, ce qui avait débouché sur un avis défavorable lors de l'enquête publique.

Les autres carrières ne serviront à rien

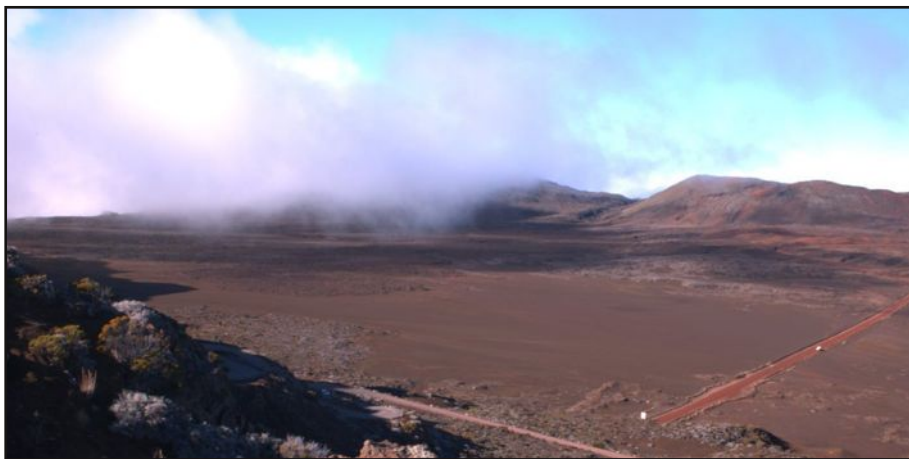
Si l'État n'autorise pas cette carrière, le projet de route en mer tombe à l'eau car l'infrastructure n'aura pas de fondations solides. Ce sera donc une bonne nouvelle non seulement pour les habitants de Saint-Leu et des Aviron, mais aussi pour ceux de Sainte-Suzanne et de Saint-Denis. Car s'il est impossible d'extraire des roches massives de Bois-Blanc, alors les autres carrières ne seront d'aucune utilité pour le chantier de la NRL. Il manquera en effet la ressource qui pourra supporter les tonnes de roches des digues de la route en mer. Il est donc grand temps d'arrêter les dépenses pour un chantier qui ne pourra pas être terminé.

M.M.

Le ministre de l'Écologie démissionne la directrice réunionnaise d'une institution

Parc national de La Réunion : silence d'Ericka Bareigts

Depuis peu, une Réunionnaise est nommée ministre des Outre-mer. Elle a fait de l'accès de l'emploi des Réunionnais à La Réunion une de ses priorités. Elle est pourtant bien silencieuse sur l'affaire qui secoue le Parc national de La Réunion : le départ de sa directrice, Marylène Hoarau.



La zone centrale du Parc national fait partie du Patrimoine mondial.

Marylène Hoarau a annoncé son départ de la direction du Parc national de La Réunion. C'est une décision prise par le ministère de l'Écologie, dirigé par Ségolène Royal. Selon la presse, la Région Réunion ne serait pas étrangère à cette décision. Fonctionnaire du Conseil régional détachée au Parc national de La Réunion, Marylène Hoarau a subi une sanction disciplinaire voilà peu. Le 15 septembre dernier, le JIR indiquait que le renvoi de Marylène Hoarau était une mesure de « représailles politiques suite à une interview dans laquelle Marylène Hoarau contestait la régionalisation du Parc ».

Didier Robert et le gouvernement complices

Rappelons qu'une des promesses de campagne de Didier Robert était la rétrogradation du Parc national de La Réunion à celui d'un simple Parc régional. Il est clair que cette régression va réduire les mesures de protection dont bénéficie ce Bien du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Certains ne font d'ailleurs pas mystère de leurs intentions de

construire dans ce sanctuaire de biodiversité. Difficile en effet de croire qu'il soit possible de faire bâtir un hôtel de luxe dans un Parc national intégré dans le Patrimoine mondial. Avec un Parc régional, les coudées seront plus franches.

La sanction disciplinaire subie par Marylène Hoarau au Conseil régional apparaît comme la mise en évidence d'un désaccord de la direction de la Région Réunion avec les propos tenus publiquement par la directrice du Parc national.

Malgré tout, cette éviction était impossible si elle n'avait pas bénéficié de la complicité du gouvernement. La décision de remplacer la directrice d'un Parc national n'est pas du ressort d'un Conseil régional, mais du gouvernement. Une fois de plus, la connivence entre le chef de file du Parti Les Républicains et les socialistes au pouvoir à Paris est manifeste. Elle ne date pas d'hier, les dérogations données par le gouvernement pour permettre à Didier Robert de lancer le chantier de la route en mer malgré le vote négatif du Conseil national pour la protection de la Nature sont là pour le rappeler.

À La Réunion, des voix se sont élevées pour dénoncer cette décision. Le premier à réagir a été le pré-

sident du Parc national, un élu de la droite. Du côté de Bello, l'occasion est donnée de faire feu sur la Région en passant sous silence la responsabilité décisive du gouvernement qu'elle soutient dans le renvoi de la directrice du Parc national. Les alliés du PS tentent une nouvelle diversion, car ils savent bien que sans l'accord des socialistes au pouvoir, Marylène Hoarau n'aurait pas été mise à l'écart.

Une occasion en or d'agir

Il reste qu'une personne est bien silencieuse sur cette question. Il s'agit d'Ericka Bareigts, ministre des Outre-mer. Lors de sa nomination à ce poste, le CREFOM avait salué sa promotion, et rappelé qu'en tant que vice-présidente de cette organisation, elle s'est battue pour faire respecter le droit des Réunionnais à accéder aux responsabilités.

Nous avons devant nous un cas exemplaire. Une Réunionnaise est arrivée à un poste de responsabilité. La qualité de son travail n'a jamais été remis en question par quiconque. Sous sa direction, le Parc national de La Réunion est même resté dans la liste très prisée du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Ericka Bareigts a donc une occasion en or de montrer que ses actes sont en rapport avec ses paroles. Car en tant que ministre, elle doit avoir les moyens de se faire entendre auprès d'une collègue de son gouvernement. La moindre des choses serait une prise de position publique en faveur de la directrice évincée. À moins qu'elle soutienne la décision de renvoyer une Réunionnaise d'un poste à responsabilité au nom de la solidarité gouvernementale.

M.M.

Édito

Le chemin de fer de Maurice sur les rails grâce à l'Inde

En visite en Inde la semaine dernière, le ministre mauricien des Finances, Pravind Jugnauth, a rencontré son homologue indien, Arun Jaitley, ainsi que le Premier ministre Narendra Modi. Parmi les dossiers à l'ordre du jour figuraient notamment la question du partenariat financier entre la future super-puissance de l'océan Indien et l'île voisine. Voici un extrait du journal « le Défi » en date du 16 septembre :

« Il a notamment été question de la reconstruction d'un réseau de chemin de fer à Maurice. « Le dossier du Metro Express a été abordé, car une grande partie de la subvention indienne de 322 millions d'euros servira à financer ce projet. Une somme de 183 millions d'euros sera investie pour aider à concrétiser cet ambitieux projet. Le Metro Express est l'un des points majeurs du déplacement de Pravind Jugnauth en Inde. Narendra Modi a indiqué que « l'Inde sera toujours aux côtés de Maurice et que les relations entre nos deux pays seront toujours excellentes, super spéciales ».

Tout comme La Réunion, Maurice était auparavant dotée d'un réseau ferré. La même mauvaise décision de suppression a été prise. La volonté est donc de réparer. À La Réunion, Paul Vergès avait obtenu le financement pour reconstruire un chemin de fer. Le train devait dans un premier temps relier Sainte-Marie à Saint-Paul en passant par Saint-Denis, avec la mise en service d'extensions permettant de relier Saint-Benoît à Saint-Joseph. Les premières emprises ont même été construites sur le pont de la Rivière des Pluies et sur l'axe mixte reliant Le Port à Saint-Paul. Quand une coalition hétéroclite allant des socialistes aux indépendantistes en passant par Bello a permis à

Didier Robert d'accéder au pouvoir à la Région, ce dernier a pris la décision de stopper le chantier. Son choix a été d'utiliser les fonds disponibles pour le financement du train afin de lancer le chantier de la route en mer avec la réussite que l'on connaît aujourd'hui : ce projet condamné par la montée du niveau de la mer ne dispose pas des matériaux suffisants pour son achèvement, il est donc arrêté.

À Maurice, le précédent gouvernement avait mis sur pied un projet de chemin de fer. Des élections ont changé la direction politique de ce pays, mais l'idée du réseau ferré n'a pas été abandonnée bien au contraire. Le nouveau gouvernement se bat pour obtenir le financement nécessaire, et c'était une partie de l'objectif de la visite du ministre mauricien des Finances en Inde.

Il a déjà l'assurance d'une subvention de l'Inde de 183 millions d'euros pour lancer le chantier. Avec une telle somme, la reconstruction du réseau ferré à Maurice est sur les rails. À 200 kilomètres de là, des responsables réunionnais ont pris une toute autre décision en choisissant de supprimer le chantier du chemin de fer et d'embarquer les Réunionnais dans un chantier pharaonique d'une utilité contestable, et qui est en totale contradiction avec l'Accord de Paris sur le changement climatique.

Ce qui se passe à Maurice montre le décalage qui existe dans la culture politique des dirigeants des deux îles. Gageons qu'à La Réunion, la raison puisse enfin l'emporter. Les Mauriciens montrent que c'est possible.

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
71^e année
Directeurs de publication :
1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergès ; 1957 - 1964 : Paul Vergès ; 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

Oté

Lo suisid avèk lo tantativ, in gran problèm santé piblik, isi La Rényon

Mi sort lir dsi Imaz press Reunion, la-ba, Sint-Roz demoun i sort trouv lo kor in jenn-fiy i apèl Charlotte Jouque. Dopri près in somenn té apré rod aèl partou, mé téi trouv pa ziska dann la nuite dimansh-lindi, la fini par trouv son kor dann in l'androi la-ba i apèl La Ravine glisant.

Mi sort parl lo suisid in démoizèl é moin lé sir in pé lé kapab kroir sa sé in tablatir k' i atak an mazorité bann mamzèl avèk bann madam. Poitan lé pa vré, i paré katrovin pour san bann tantativ i vien par bann bononm, sak i apèl lo sèks for. Dsi sink tantativ, néna in fiy (sansa in madam) épi kat garson (sansa bononm). Donk lo sèks di for, li lé pa épargné par so maladi-la isi dann nout péi, an kontrèr.

La Rényon nana in gro problèm santé piblik dsi la késtyonn suisid : inn tou lé troi zour é sa sé in n'afèr k'i mète nout sosyété dann l'akizasyon. Pars in suisidé, sé in viktime. Pou kosa ? Pars, momandoné li la pa trouv in d'ot solisyon ké pass a l'akt. Tro shagriné, tro abandoné, tro tousèl dann in sityasion li pé pi fèr-fas. Nout péi lé pa si solider ké lo moun I di. Nout sosyé té la pa osi ini ké nout tout i vé bien kroir.

Isi, i parl bonpé bann z'aksidan la rout. I parl bonpé bann vyolans fizik, bann krime, dann déli. I parl pa tro bann suisid épi bann tantativ. Poitan sa osi fé parti la vyolans pars sète-la sé la vyolans ké lo bann viktime i rotourn kont zot mèm. In gran problèm santé piblik an vérité !

Justin

« Pou gingn in zépi mayi, plant kansréti in grin ! » - In kozman po la rout

Sa sé in kozman mi koné dopi lontan é mi ansèrv tazantan. Pou dir kosa? Pou dir si ou i vé trap in rézilta, mèm in pti rézilta, i fo ou i fé in n'éfor pou trapé. Konm i di : « Poulé roti i sar pa shap di syèl diréktoman dsi out tab ! ». Toulmoun i koné, mé na dé foi, ou na l'inprézyon désèrtin i obli apliké. I kont dosi lo azar ! I kont dsi la fatalité ! I kont dosi lo déstin ! Mé, mi pans, mèm lo déstin, i fo tazantan ou i fors ali in pé. L'androi moin l'arivé, moin lé a d'mandé si par ébzantp dann la lang fransèz nana in provèrb i vé dir la mèm shoz ké sa. Mi pans ke oui pars, sanm pou moin, moin la lir in n'afèr konmsa dann mon liv léktir Dima : zistoïr in papa dsi son li d'mor. Li di èk son bann marmaye na in trézor dann la tèr li lès po zot mé trézor la poin é avèk lo travaye lo rannman avèk la prodiksyon la goumanté é lo paz léktir i fini konmsa :lo pèr laté bien saz pou dir avan son mor, ké lo travaye sé in trézor*

* « Lo labourèr avèk son bann zanfan »-in fab Zan dé Lafontaine.