

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18860 - 73ÈME ANNÉE

Nouvel obstacle de taille pour la route en mer

Elargissement du front contre les carrières de la NRL



Plusieurs associations opposées à la création de nouvelles carrières pour alimenter le chantier de la route en mer avaient invité hier la presse à l'hôtel Akoya. Cette infrastructure touristique récemment ouverte est d'ailleurs riveraine du projet d'une carrière à Bellevue à La Saline. Cet événement était l'occasion d'une réunion avec, dans le public, des membres d'associations autres que celles qui tenaient la conférence de presse.

Stéphanie Gigan, président de Lantaniens Nout Ker d'vie, salue la solidarité entre les riverains des quatre carrières prévues pour construire la digue de la route en mer. Les carrières prévues doivent être situées près des habitations et des équipements, elles auront un impact économique et touristique. Tous les Réunionnais en subiront les conséquences. L'exemple le plus caractéristique sont les milliers de rotations de camions bennes, il y en

aura encore beaucoup plus si le chantier de la digue entre La Possession et la Grande Chaloupe commence.

Personne ne doit fermer les yeux face à la destruction des paysages, du patrimoine, et la mise en danger de la santé souligne-t-elle. Aujourd'hui, il n'y aucune certitude sur la maîtrise des impacts. Le transport des galets sur le réseau routier en est l'illustration, avec des camions qui circulent sans bâche et projettent des cailloux. « Il est nécessaire de remettre de l'humain au cœur du débat ».

Patrimoines naturels et historiques en danger

Ludo Fontaine, du collectif Détrui pa nout Bellevue revient sur les conséquences de la carrière prévue à La Saline. C'est un patrimoine naturel en danger : pétrels, papangues,

chauves souris, paille en queue, bois d'olive noir, une fougère rare et une mousse rarissime. Même chose pour le patrimoine bâti qui disparaîtra : anciens parcs bœuf, chemin historique de liaison, une tombe de 1948. La zone de Bellevue est occupée depuis le 17^e siècle, toutes les traces de cette histoire seront englouties dans la carrière.

Par ailleurs, l'impact écologique sera considérable sur les ravines, le lagon déjà très fragile, « que dire de la barrière de corail, et la savane n'existant que dans l'Ouest ? ». La nappe phréatique subit déjà une très forte pression. Quant aux riverains, ils verront la valeur de leurs biens baisser.

Patricia Marret, association cadre de vie Saline, rappelle un point réglementaire, les parcelles sont toutes les deux en zone NCU (naturel coupure urbanisme). Concernant le tourisme, c'en sera fini de la savane, des curiosités géologiques, de la grotte des chauves-souris. Ceux qui ont investi dans la construction

des hôtels Akoya et Dina Morgabine subiront aussi de lourdes conséquences à cause des rotations de camions. Le point de vue de l'aire de repos de la ravine Tabac au bord de la route des Tamarins permet aujourd'hui d'admirer cette nature. Il donnera sur le trou béant et poussiéreux de la carrière. La circulation des camions aura aussi des effets négatifs sur la santé et sécurité avec la surcharge du trafic routier. Les conséquences peuvent être dramatiques, comme le rappelle l'accident mortel du 6 novembre où un camion livrant des roches pour la route en mer est impliqué. Et ce conclure en citant Nelson Mandela : « ce qui se fait sans nous se fait contre nous »

Menaces sur la santé publique

Jean-Marie Verrougstraete, docteur en médecine, a fait un point sur les impacts sanitaires, en s'appuyant sur une thèse d'État commandée par le ministère de l'Écologie et du Développement durable, réalisée par des ingénieurs de l'Institut de santé publique. Ce travail de recherche étudie les conséquences sur la santé des habitants des régions dans lesquelles se trouvent des carrières. Ce sont des effets pathologiques découlant des extractions : morbidité, blessure, accident, asthme. Les poussières minérales, végétales, et de stockage entraînent irritation des yeux, de la peau. L'inhalation chronique de poussières silicatées provoque la silicose et autres maladies respiratoires. Les riverains subissent aussi des complications cardiaques, pulmonaires, pouvant aller jusqu'à des insuffisances respiratoires graves.

Le bruit des explosions pour extraire la roche, ainsi que celui des engins a des effets sur le système auditif, il favorise les troubles de la respiration, l'hypertension. « Certaines atteintes deviennent irréversibles ».

L'impact sur l'eau est prouvé, avec la diffusion de métaux lourds, sulfates, chlorure. Le benzène provoque des troubles neuropsychiques et digestifs, cette molécule génère une partie des leucémies. À cela s'ajoute la présence de cuivre, aluminium, cadmium, zinc, mercure, arsenic, plomb.

« Les risques sanitaires liés aux carrières sont l'affaire de toute la population réunionnaise », souligne le médecin. Il rappelle que quand la canne est brûlée à La Saline, des déchets se répandent jusque dans les

Elisanne Amaranthe : « qu'allons-nous laisser à nos enfants ? »



Elisanne Amaranthe, riveraine du projet de la carrière de Bellevue, rappelle qu'elle vit ici depuis 39 ans. Elle avait préparé un discours mais a préféré laisser parler son cœur : « L'île commence à être un bâtiment. Les camions, la poussière, vais-je laisser à mes enfants une île polluée ? On peut trouver d'autres solutions. Les techniciens se disent intelligents, qu'ils en fassent preuve. Personne ne pense à notre futur, qu'allons-nous laisser à nos enfants ? Les vieilles personnes voient leur île dégradée pour des constructions qui n'ont pas beaucoup de valeur pour nous ».

habitations de la côte Ouest, dans les hôtels. « Les déchets métalliques sont plus légers et atteindront plus de monde ». Il rappelle qu'il existe un devoir de précaution dans la santé publique. La Cour de justice européenne dit que les institutions doivent prendre des mesures sans attendre que la réalité des risques soit démontrée. Au promoteur de montrer qu'il n'existe aucun risque, et si le risque est avéré, le recours à des alternatives est obligatoire.

« Renoncer à la digue »

Stéphanie Gigan reprend la parole pour souligner des « impact scumulés inadmissibles à l'échelle d'une petite île ». Elle rappelle que le tracé en contestée était contestée par le Comité national de protection de la Nature. La Haute autorité de l'Environnement demandait d'inclure dans l'étude d'impact de la route en mer l'extraction des matériaux des carrières pour faire une comparaison des variantes digue et viaduc, « cela n'a pas été fait ». « Deux ans après la DUP, on annonce qu'il n'y a pas assez de matériaux, et un arrêté permet d'ouvrir 5 nouveaux sites ». La présidente de Lataniers Nout Ker

d'Ve « appelle tous les Réunionnais à une prise de conscience collective. Pour un front uni face à ces projets fous qui vont ruiner l'environnement et l'avenir de nos enfants ».

Jean-Noël Vigna, SREPEN-RNE, a ensuite pris la parole en lisant un texte au nom de son association pour féliciter la Région Réunion de « rapidité spectaculaire » de l'avancée des travaux, pour constater l'efficacité de la variante viaduc et réaffirmer sa solidarité avec les opposants des carrières. La SRPEN demande un bilan actualisé en prenant en compte les éléments qui n'étaient pas connus au moment de la DUP. Elle demande à l'État une médiation comme à Notre Dame des Landes.

François Payet, de l'association ATR-FNAUT, a conclu les interventions en constatant que « les riverains des carrières sont solidaires et d'accord avec l'idée que l'on ne doit pas faire de carrière dans son jardin ou celui du voisin ». Et de poursuivre : « pour dire non aux carrières, il faut renoncer à la digue. Il leur manquera un maximum de matériaux. Il est nécessaire d'aller vers une alternative : viaduc ou route terrestre sous galerie de protection ».

Edito

Viaduc de la NRL : expérimentation audacieuse

La Région compte organiser ce week-end des visites du chantier de la route en mer, dite nouvelle route du littoral ou NRL. Nul doute que les visiteurs seront sensibilisés sur la nature unique de ce projet, par son ampleur, sa situation et aussi son coût. Mais il est un point à souligner : sa nature expérimentale.

En effet, la route en mer se situe comme son nom l'indique dans le domaine maritime. La géologie de La Réunion est connue, c'est une île volcanique. Elle s'est construite sur la superposition de coulées volcanique qui ont fait émerger une montagne du fond des océans. Comme partout ailleurs à La Réunion, la zone entre La Possession et Saint-Denis est donc constituée de coulées de lave.

Le retard pris par le chantier en raison de deux piles récalcitrantes a rappelé le défi de la construction d'un tel ouvrage. Ainsi, le viaduc ne repose pas directement sur des roches sédimentaires dans lesquelles des fondations auraient été creusées sur plusieurs dizaines de mètres de profondeur. Pour cela, il aurait fallu faire d'importants forages qui auraient eu de lourdes répercussions pour l'environnement. Une autre technique a été trouvée. Bouygues et Vinci ont décidé d'utiliser la masse des piles pour obtenir en dessous une densification d'un matériau instable, une ancienne coulée de lave. Mais au large d'un cap, le soubassement prévu pour accueillir le viaduc était encore plus instable qu'ailleurs. Il a donc fallu couler du béton pour y poser les deux piles en question.

Dans l'immédiat, ces piles sont bien arrimées. Mais qu'en sera-t-il quand au bout de plusieurs années, le flux et le reflux de la mer ainsi que la houle cyclonique auront fait leur ouvrage ? Les concepteurs peuvent-ils garantir une stabilité à toute épreuve de piles posées dans d'anciennes coulées volcaniques dans une île soumise aux cyclones ? Et si tel n'est pas le cas, combien coûtera l'entretien de ces piles lorsqu'il faudra compenser par des travaux sous-marins l'impact d'un élément dynamique qui sera toujours là, à savoir l'océan ? Le problème de l'affouillement des piles d'un pont est bien connu, c'est ce phénomène qui a entraîné l'écroulement du viaduc de la rivière Saint-Etienne en quelques décennies, et c'est ce qui pousse notamment au remplacement du pont métallique de la rivière des Galets par un autre ouvrage.

La NRL a donc bien un viaduc aux pieds d'argile. C'est une expérimentation bien audacieuse de Bouygues et Vinci payée par les contribuables réunionnais. C'est pourquoi une question se pose : est-ce aux Réunionnais de prendre en charge une première aussi osée ?

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 Publicité : publicite@temoignages.re
CPPAP : 0916Y92433

Collectif « La Rivière 2018 » : réaction suite à l'examen par le Tribunal administratif

Respecter la volonté de la population pour la création de La Rivière

Dans un communiqué diffusé hier, le Collectif d'associations « La Rivière 2018 » donne sa position à la suite de l'examen de la création de la 25e commune de La Réunion par le Tribunal administratif. Il souligne notamment que la situation financière de Saint-Louis s'est améliorée depuis l'enquête publique de 2013. Ce qui veut dire que les conditions sont plus que jamais réunies pour que La Rivière et Saint-Louis soient deux communes dès le 1er janvier 2018

Ce jeudi 23 novembre 2017, le Tribunal Administratif a examiné le dossier concernant la commune La Rivière. D'après les éléments rapportés par la presse nous apprenons que le Tribunal Administratif rendra sa décision d'ici une quinzaine de jours. Pour l'heure, notre Collectif « La Rivière 2018 » souhaite faire deux remarques qui, à cette étape, nous semblent utiles.

1er : M. le Rapporteur Public considère que le contexte financier n'est plus le même que lors de l'enquête publique de 2013. Nous prenons acte de ce point de vue qui, sans vouloir heurter personne, nous étonne vraiment d'autant que c'est le Préfet lui-même qui, dans la presse du 27 juillet 2017, déclarait que : « pour la première fois depuis 2009, le budget primitif principal 2017 présente deux sections équilibrées en dépenses et en recettes ». Et, le maire de Saint-Louis de poursuivre : « ça va mieux. Nous ne sommes pas monté sur la table en criant youp la la ».

Ainsi, dans la même année d'un côté le Préfet et le Maire se félicitent que la situation budgétaire s'est totalement améliorée par rapport à 2009-2010- 2011-2012-2013 et de l'autre nous apprenons que le contexte financier n'est plus le même depuis l'enquête publique de 2013. Si il y a quatre ans la ville accusait encore un énorme déficit et que malgré tout l'arrêté portant création de la commune a été édicté en 2017, la population ne comprend pas pourquoi aujourd'hui, l'arrêté serait an-

nulé alors que de l'aveu du Préfet et du Maire les comptes sont désormais équilibrés ? Cet élément financier contemporain, positif et sérieux devrait au contraire valider la mise en application de la 25e commune de La Réunion dès le 1er janvier 2018.

2e : M. le Rapporteur Public considère également que le Comité Technique du Personnel n'a pas été consulté. Là encore cet argument nous étonne. En effet, en France métropolitaine, dans le Calvados, le Préfet a pris un arrêté portant création d'une nouvelle commune.

Par la suite, il a été établi, par agent, un « arrêté portant nomination par transfert du personnel suite à la création d'une commune ». Les arrêtés ont été pris individuellement sans qu'il y ait eu besoin de réunir le comité technique.

D'ailleurs, l'arrêté portant nomination de transfert précise que « le transfert intervient de plein droit » et que celui-ci peut « faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification ».

Nous tirons comme enseignement que ce qui vaut dans le Calvados devrait aussi, à notre sens, valoir à La Réunion.

Ainsi, d'une part la réunion du comité technique du personnel n'est donc pas obligatoire d'autant que cette instance ne donne qu'un avis et que le transfert intervient de plein droit. D'autre part, si les agents s'estiment être lésés après leurs transferts, ils peuvent tou-

jours faire un recours auprès des autorités compétentes pour protéger leurs conditions de travail. C'est pourquoi en l'état il serait dommage de présumer d'une éventuelle situation future. En tout état de cause, les procédures en vigueur prévoient tout un arsenal pour défendre les citoyennes et les citoyens dans leurs droits.

Enfin, nous souhaitons également souligner que suivant les lois et règlements en vigueur, il revient exclusivement aux deux futurs exécutifs élus de Saint-Louis et de La Rivière de procéder au transfert du personnel. Cette compétence ne pouvant être du ressort du maire de Saint-Louis en exercice car ne pouvant décider, à lui tout seul, pour les deux communes.

En conséquence, nous restons serins quant à la décision du Tribunal Administratif et faisons appel à sa grande sagesse pour qu'il tienne compte de la volonté unanime de la population de La Rivière à voir naître cette 25e commune.

**Collectif « La Rivière 2018 »
Yvon Bello**

L'arrivée d'une compagnie low-cost entraîne 10 % de trafic passagers en plus

L'Airbus A380 est bien la réponse adaptée à La Réunion

La hausse du trafic passagers en octobre dernier à l'aéroport de Gillot est encore importante. Elle est de 10 % par rapport à octobre 2016. L'impact de l'arrivée de French Blue et de ses tarifs inférieurs à la concurrence est incontestable. Cela donne une fois de plus raison au projet d'Airbus A380 porté par l'ancienne direction d'Air Austral. Avec cet avion, non seulement les prix auraient baissé plus tôt et de 30% sans subvention, mais en plus les bénéfices dégagés par cette opération seraient restés à La Réunion.

Les derniers chiffres du trafic passagers de l'aéroport Roland-Garros diffusés hier confirment la hausse. Elle est de plus de 10 % par rapport à octobre 2016. Cette progression vient essentiellement d'une fréquentation plus importante de la liaison entre La Réunion et la France : 11.000 passagers de plus, +10 %.

Cette progression est le résultat de l'arrivée dans notre île de la compagnie low-cost French Blue. Son modèle économique lui permet de proposer des tarifs inférieurs à ceux de la concurrence. En conséquence, le nombre de passagers à pouvoir voyager augmente, et le trafic avec. Ceci confirme une constante : la limite de la progression du trafic entre La Réunion et la France est le prix du billet d'avion.

L'ancienne direction d'Air Austral était bien consciente de cette réalité. C'est pourquoi elle avait travaillé avec Airbus sur un projet unique au monde : un Airbus A380 capable d'embarquer plus de 800 passagers, exploité par une filiale low-cost d'Air Austral, Outremer 380. Avec un tel avion, les prix devaient baisser de 30 %, toute l'année, pour tout le monde et sans subvention. Air Austral avait ainsi fait l'acquisition en commande ferme de deux appareils, et pris une option sur deux autres. Si le calendrier avait été respecté, cela fait quatre ans que ces Airbus A380 seraient en service.

30 % moins cher sans subvention

Mais ce projet a suscité une vive inquiétude de la concurrence. En effet, personne en 2013 n'aurait été capable de s'aligner sur les prix. Les



bénéfices tirés de l'exploitation de l'Airbus A380 aurait en effet renforcé Air Austral et pas ses concurrents. Ses derniers auraient été contraints de réduire considérablement leurs marges ou de partir.

Le choix du PS de faire perdre l'Alliance en 2010 a fourni aux concurrents d'Air Austral une occasion inespérée de faire échouer ce projet. La nouvelle majorité régionale avait besoin de mesures populistes pour se maintenir. Elle a donc mis en place une subvention aux compagnies aériennes pour que le prix payé par le passager soit moins élevé que le tarif affiché. Chaque année, ce sont plusieurs dizaines de millions d'euros versés par les contribuables, qui voyagent ou pas, aux sociétés qui assurent la liaison aérienne entre La Réunion et la France. La Cour des comptes a constaté qu'un tel procédé maintiendrait les prix des billets à un tarif élevé, car les compagnies aériennes peuvent être tentées d'intégrer la subvention dans le prix affiché. Mais surtout, une telle mesure entraine en conflit avec le choix de proposer un billet d'avion moins cher de 30 % sans subvention.

De la place pour l'A380

Des arguments tous plus farfelus les uns que les autres ont été évoqués pour arrêter le projet d'Airbus A380. Les opposants disaient notamment que l'Airbus A380 allait cannibaliser le trafic et donc détourner la clientèle d'Air Austral vers sa filiale.

Depuis l'arrivée de French Blue à La Réunion, tous les chiffres de fréquentation diffusés mensuellement par la direction de l'aéroport Roland-Garros viennent démentir cette thèse. En effet, le trafic est en constante augmentation. Cela signifie que le marché s'étend grâce à la baisse des prix. C'est bien la preuve qu'il y avait la place pour l'Airbus A380 densifié à 800 passagers. L'idée des promoteurs du projet A380 était donc juste. Et à la différence de French Blue, elle aurait permis de maintenir les bénéfices créés à La Réunion, et donc de traduire ces gains en emplois.

Billet philosophique**« Na lévé ! »**

Ces derniers jours, nous avons eu à nouveau plusieurs illustrations des atouts de la diversité culturelle réunionnaise, avec des réflexions variées sur les problèmes de notre société et en même temps la défense de valeurs humaines fondamentales. Ces convergences ne sont-elles pas à cultiver pour relever de façon libre et responsable les défis actuels et à venir ? Une question que l'on peut se poser suite à trois rencontres culturelles.



Un moment de recueillement du Komité Éli au Piton Rouge devant la tombe du Roi Phaonce, en hommage aux ancêtres marons, combattants de la liberté.

Premier exemple : la conférence du philosophe Bernard Jolibert avec les Amis de l'Université le 18 novembre au CREPS de Saint-Paul sur "l'humanisme intégral de Montaigne". L'œuvre de Michel Eyquem de Montaigne (1533 - 1592), ancien maire de Bordeaux, fut présentée notamment comme celle d'un défenseur de l'être humain.

À ce sujet, comme l'a souligné Bernard Jolibert, ce philosophe français a notamment, déclaré que « nous devons penser sur la base de notre connaissance pour vivre le moins mal possible », pour savoir « ce que nous devons faire », et « comment nous dévouer aux autres ». Nous pouvons citer aussi ce rappel du conférencier : Montaigne a été fidèle à ses engagements — malgré la répression par le pouvoir monarchique —, en particulier contre « la division qui entraîne l'atrocité des guerres qui sont inhumaines » ; et le fait qu'il a

déclaré : « N'oublions pas que nous sommes tous frères ». D'où bien des choses à revoir...

« La puissance de l'union »

Second exemple : la rencontre organisée le même jour à Saint-Denis par le centre réunionnais de Sūkyō Mahikari, « une organisation internationale qui transmet la pratique d'un art spirituel et un enseignement de principes universels qui sont à la base de l'épanouissement de la Création ». Cette organisation a été fondée en 1959 au Japon par Kōtama Okada, elle a des centres « dans plus de 70 pays » et elle « offre une vision globale qui ouvre pour les êtres humains la possibilité d'expérimenter un mode de vie nouveau, en harmonie avec eux-mêmes, avec les autres et avec leur environnement naturel ».

Lors de cette rencontre, Maryse Merle, la responsable du centre, a notamment souligné que « nous devons faire de notre terre un paradis pour tous les humains grâce à la puissance de l'union ». Et un jeune du centre, Olivier, a cité par exemple comment il a pu participer à un projet humanitaire international visant à réaliser « une grande plantation d'arbres d'une quinzaine de km de large qui traverse toute l'Afrique pour favoriser le reboisement naturel du continent ».

« Mourir debout »

Dernier exemple : la randonnée mémoire organisée le lendemain par le Komité Éli au Piton Rouge (dans les Hauts de Saint-Leu et Trois-Bassins) dans le cadre de la célébration de l'anniversaire de la révolte des esclaves en novembre 1811. Une journée très riche en termes de rencontres, d'échanges, de connaissances et d'émotions devant plusieurs sites de ce « haut-lieu du maronage », comme par exemple les cavernes et tombes des esclaves marons, ainsi que les belles statues créées par Gilbert Clain à ce sujet. Comme l'a dit Yvrin Rosalie, président du Komité Éli, nous devons vraiment être fidèles à ces ancêtres, combattants réunionnais de la liberté, car « il vaut mieux mourir debout que vivre à genoux ». D'où ce célèbre chant d'Arsène Cataye du groupe Rézonans proclamé devant la tombe du Roi Phaonce : « Si fo lévé, donn na lévé ! ».

Roger Orlu

Marchés d'esclaves en Libye

CGTR : « L'esclavage est un crime contre l'humanité »

Dans un communiqué publié mercredi, la CGTR réagit au reportage de CNN révélant l'existence de marchés aux esclaves en Libye.



deurs de la misère humaine sur fond de mondialisation capitaliste. Prédateur des richesses humaines et naturelles de la planète pour assouvir le capital, ces pays s'en allaient en guerre non pour rétablir la démocratie mais pour continuer à piller les états de la région et contrôler celle-ci.

L'exploitation de l'homme par l'homme dans sa version la plus ignoble se nourrit beaucoup de cet insatiable appétit néo-colonialiste du système capitaliste.

Ce qui se passe en Libye est un défi au genre humain, à l'humanité, à l'Humanisme.

La CGTR exige qu'immédiatement et vite (sans se cacher derrière un formalisme ou une « diplomatie arrangeante ») que soit mis fin à cette ignominie et que les coupables de ce crime contre l'humanité soient sanctionnés.

Une forte mobilisation citoyenne doit se déployer dans tous les pays et le monde entier pour dire non à l'esclavage et combattre tout ce qui y participe.

Saint Denis le 22 novembre 2017

Ivan Hoareau
Secrétaire général
de la CGTR

« La décision des gouvernements français et anglais, soutenus activement par les Etats Unis et l'OTAN, celle-ci allant bien au-delà de la résolution du Conseil de Sécurité de l'ONU, d'envahir en 2011 la Libye a eu pour conséquence un chaos généralisé dans cet état et d'autres de la région avec son cortège de malheurs subis par les peuples. Des gouvernements ont été totalement désintégrés et les milices et bandes mafieuses font flo-

rès.... parfois aidés par les pères la vertu et la morale.

Le déplacement forcé de populations est aujourd'hui un problème éthique majeur posé à tous. L'Union Européenne doit revoir sa politique d'immigration dans le sens d'un strict respect de la personne humaine. La conscience universelle est convoquée au nom de l'humanité au tribunal de l'Histoire.

Un malheur en fécondant d'autres, l'esclavage « resurgit » des profon-

In kozman pou la rout

« Domann mon frèr si moin lé volèr ! »

Zot i koné kozman i di : « Lo zo i soutien la shèr ! » é zot i konpran zot mèm si zot i vé an avoir in l'opinyon san parti pri dsi in moun, lé pli proférab pa alé koz avèk in famiy lo moun, kisoï in frèr, in sèr, in momon... La plipar d'tan zot lé riskab an avoir in l'opinyon fosé. Dann kèl sans ? Si ni baz dsi nout kozman sré dann in bon sans, mé sa lé vré dann bann famiy solidèr, mé i ariv nana problèm dann famiy. L'èrla, désèrtin, dann out famiy, lé kapab taye aou in kostar, pa pou aranj aou, mé pou détrui out z'imaz. Akoz ? Pars lé komsa : l'amour sansa la ène i ranplas souvan défoi la rézon. Donk dann lé dé ka i fo pa fyé dsi in l'opinionn famiy ? Alé ! Mi lèss azot réfléshi la dsi é ni artrouv pli d'van sipétadyé.

Oté

Shomin Paul Vergès : in shomin trasé pou nou alé pli d'van

Si in moun normal i suiv in pé l'aktyalité dann in péi lé posib olèrk oir lo péi épi son bann z'abitan alé dann sans l'inité, l'armoni, lo pozitif, alé dann la divizyon, lo dézord, épi lo négatif. Moin na dan l'idé sé sak mi romark si mi suiv in pé l'aktyalité dann mon péi La Rényon.

Boudikont sé sak mi romark, kan mi arfléshi in pé dsi lo parkour mon péi. L'inité ? i kass par bout i diré. L'armoni ? I fodré an avoir in vi fosé, pou pans sa. Lo pozitif ? Ayayay, mon dyé ségnèr, i vo myé lèss sa pou bann kabiné d' manajman. Oplis i sava, oplis i diré nou lé plizanpli divizé. Ni viv plis dann dézord é lo négatif, i diré partou li l'après ranport la viktoir.

Mi pans in pé i doi di : Justin, la tête l'après bloké ! Li rézone konm in tanbour éli donn in poinnvizé fosé dsi l'aktyalité. Pètète zot na rézon : pétète in n'afèr d'az ! Pètète in n'afèr d'movèz santé ! Sansa li fini par sikonbé dovan l'anbyans pèsimis i entour anou. L'anbyans pèsimis ?

An touléka, sé sak mi rosan kan mi antann désèrtin après anpar solman bann trin i ariv pa l'èr k'i fo. Fasonn parlé, pars par la gras bann sabotèr nout trin, li roul pa, é li lé pa paré pou roulé... Sa i ramène amoin lo souvnir Paul Vergès, in moun tèlman progrésis par raport sak nana bann myète lo pouvoir l'èr k'ni lé. Tèlman optimis par rapor tout sak i sakrifyé z'ot tan épi z'ot vi pou lo négativité. Tèlman klèrvoyan par rapor bann moun lo zyé boushé.

Final de kont, li la tras lo shomin, é sé shomin la i fo ni suiv pou avans pli d'van. Na poin d'ot ? Sé mon l'inprésyon.

Justin