

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19075 - 74ÈME ANNÉE

La rentrée scolaire baromètre de la croissance du parc automobile

C'est reparti pour les embouteillages

Chaque rentrée scolaire est marquée par une dégradation toujours plus importante des conditions de circulation à La Réunion. La faute à un système qui privilégie le tout-automobile au détriment d'un moyen de transport moderne, écologique et moins cher pour ses usagers : le train.

Depuis hier, les élèves ont retrouvé le chemin de l'école depuis hier. Dans de nombreux collèges et lycées, la rentrée est échelonnée. C'est donc à partir de lundi que la totalité des personnes concernées sera de nouveau dans les écoles.

Comme chaque rentrée d'août ou de janvier, cet événement est un véritable baromètre des conditions de circulation dans notre île. En effet, au cours des vacances scolaires, les bus de transport scolaire ne circulent pas, tandis que les déplacements des personnels ne convergent plus vers les établissements scolaires. En conséquence, chacun peut constater que durant les vacances scolaires, le réseau routier reste suffisamment dimensionné pour absorber la totalité du trafic.

La Réunion pas extensible

Mais lundi, il y a fort à craindre que les embouteillages soient encore plus importants qu'à la fin du mois de juin. Cela est dû à une seule raison : l'obligation d'utiliser l'automobile pour les déplacements à La Réunion. Or, il s'avère que les

ventes d'automobiles affichent des niveaux records. L'an dernier, ce sont encore plus de 20000 véhicules de ce type qui ont été importés et achetés neufs par des Réunionnais. A cela s'ajoutent les camions et bus supplémentaires.

Or La Réunion est une île montagneuse de 2500 kilomètres carrés, avec une population concentrée en dessous de 400 mètres d'altitude. Cette frange littorale voit donc passer la quasi-totalité des déplacements des hommes et des marchandises. La superficie d'une île n'est pas extensible. Elle est ceinturée de Saint-Benoît à Saint-Pierre avec un prolongement jusqu'au Tampon par une route à 4 voies lancée sous la présidence de Pierre Lagourgue, puis achevée sous la mandature de Paul Vergès qui vit l'achèvement du Boulevard Sud à Saint-Denis, la construction des déviations de Sainte-Marie, de Bras-Panon, de Grand-Bois et surtout la réalisation de la route des Tamarins. On ose imaginer quelle serait la situation dans l'Ouest de l'île si jamais les opposants à la route des Tamarins avaient été au pouvoir à la Région à l'époque.

Il n'est donc pas possible d'aller plus loin, et c'est bien ce que démontre la mandature de Didier Robert. Car depuis 2010, pas un nouveau kilomètre de voie rapide n'a été construit pour désengorger un centre-ville. Le projet de route en mer ne fait que déporter au-dessus de l'océan Indien un trafic qui existe en pied de falaise, et il semble encore bien loin d'être achevé faute de matériaux de construction en volume suffisant à La Réunion. Quant à l'encore plus

hypothétique Boulevard Nord, il ne réglera rien sur le plan des embouteillages. Il suffit de constater l'ampleur du bouchon l'après-midi sur le lieu où doit déboucher le projet de tunnel, le boulevard Lancastel, pour noter qu'il ne pourra qu'être saturé dès sa mise en service.

Scénario du pire

C'est pour cette raison que la suite de la route des Tamarins était le tram-train, la reconstruction du chemin de fer de La Réunion entre Saint-Benoît et Saint-Joseph avec une première tranche entre Sainte-Marie et Saint-Paul qui était financée. Des ouvrages d'art intégrant l'emprise du chemin de fer avaient d'ailleurs été construits : ponts sur la rivière des Pluies et la rivière des Galets, axe mixte dans la zone de Cambaie. Mais tout cela a été stoppé en 2010 à la suite de la décision de Gilbert Annette de faire perdre les élections régionales à l'Alliance. C'est donc le scénario du pire qui s'est implacablement appliqué, au rythme de la croissance du parc automobile à La Réunion. Faute de relance du projet de train, chaque jour qui passe rapproche notre île du coma circulatoire. La tendance à l'augmentation de la longueur des embouteillages à chaque rentrée scolaire, du temps et de l'argent gaspillés à cause de ces ralentissements, confirme que ce moment fatidique est inéluctable.

M.M.

Le Pigiste (5)



Transpirant malgré le froid, je m'étais retiré sous le feuillage pour écouter. Le grondement n'en finissait pas, se répercutait sur le flanc de la montagne, des cris se produisirent. Il y avait, je crois, un gîte en bas. Immobile, je jetai un œil circulaire. Personne ne m'avait vu. Après tout, la prochaine tempête allait décrocher tout ça. Et puis c'était la faute aux services municipaux qui ne font pas le travail des purges nécessaires... Il y aurait à écrire quelque chose là-dessus d'ailleurs. Je serrai sous mon bras l'appareil photo comme si j'avais voulu le protéger, j'attendais que tout se calme.

Je repensai à une tirade d'un film

de John Ford, "L'Homme qui tua Liberty Valence" : "Dans l'Ouest, lorsque la légende devient la réalité, on publie la légende". En américain : Print the legend...

Puis je sentis que c'était le moment pour l'héroïsation du présent... Je mis alors la main sur le carnet de notes, me couvris de ma casquette, pris ma respiration pour sortir lentement du bosquet, remontant ostensiblement ma braguette comme si je venais d'uriner. Je redescendis d'un pas qui se voulait détendu, mais qui était mal assuré.

Le lendemain j'obtenais l'exclusivité du premier journal que j'avais contacté, je connaissais bien le ré-

dacteur en chef. L'article fut imprimé en pleine page, avec une photo que j'avais prise. Il y avait là tous les ingrédients pour feuilletonner. Ma mère montra la une fièrement à la famille. Modeste et souriant, je balayais les compliments d'un revers de main. Une semaine et quelques articles après, - rédigés à la façon d'Albert Londres : phrases sèches, discours sinueux-, je recevais les compliments du directeur du JIR et signai un contrat en bonne et due forme.

Je pus travailler un bon mois avec les honneurs de mes collègues, quand un matin, je trouvais la gendarmerie à ma porte. Garde à vue, puis écroué en attendant le jugement pour destruction partielle de récolte, de bâti privé, provocation volontaire d'éboulement, destruction de biens publics... J'attendis deux mois le procès et fus immédiatement renvoyé de la rédaction du journal.

Je fis, à nouveau, la une du quotidien, mais pas de la façon dont j'aurais pu le souhaiter, tout en demeurant persuadé que j'aurais fait beaucoup mieux que le journaliste en poste, si le travail m'avait été échu.

Jean-Baptiste Kiya

Avec mes filles.

Remerciements à Manuel Marchal.

In kozman pou la rout

« Larzan i fé pa lo bonè... liède mèm pa ! »

Moin lé sir zot i koné provèrb i di konmsa : larzan i fé pa lo bonè, mé li ède bien. Mé la pa pars ou i di sa toultan ké li lé vré san pour san. La prèv : an parmi tout demoun i splenn dann radyo néna demoun oflan, néna demoun néna in pti moiyn, mèm in bon moiyn. Pars lo bonè, sanm pou moin, la pa in késtyon bien matèryèl sinploman. Mi pans sé galman lo manyèr ou i oi lé shoz épi ou i pran lé shoz. Manyèr ou i pran la vi sinploman. Si ou sé in maloki, lo bonè la li lé pa pou vni kongn dsi out port. Li pass o larj ! In késtyon : larzan li ède, li ède pa trap lo bonè ? Pou moin, dann mon mantalité zordi, bonè avèk larzan i marsh pa forséman inn avèk l'ot. Mé mi di sa konm mi san. Dann pasé pétète moin té i pans pa konmsa é domin, domin sora in n'ot zour. Alé ! Mi kite azot kass z'ot koko la dsi é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé !

Edito

La mondialisation impose de nouvelles relations entre La Réunion et ses voisins

Récemment, l'Institut chinois des relations internationales contemporaines a organisé son forum annuel sous le thème « La Chine et l'Afrique construisent conjointement une communauté de destin » (voir « Relation Chine-Afrique : au cœur des équilibres mondiaux », « Témoignages » du 7 août 2008). C'était l'occasion de rappeler qu'entre 1978 et 2017, le commerce entre la Chine et l'Afrique était passé de 765 millions de dollars à 170 milliards de dollars. Un bouleversement en 40 ans, et qui a pour conséquence le fait que la Chine soit devenu le premier partenaire commercial du continent africain.

Pour leur part, les relations entre l'Inde et l'Afrique connaissent une tendance analogue. Ses échanges commerciaux avec l'Afrique dépassent 62 milliards de dollars. L'Inde vient d'ailleurs d'investir 10 milliards de dollars dans l'Agence pour l'Assurance du Commerce en Afrique. Comme pour la Chine, ces relations commerciales s'accompagnent de financements pour la construction d'infrastructures, d'un montant de 11 milliards de dollars. Rappelons que la reconstruction du train à Maurice sera notamment financé par un partenariat avec l'Inde.

Par conséquent, le poids des échanges avec les anciennes puissances coloniales diminue dans le volume global du commerce entre l'Afrique et les autres continents. Ce qui signifie que ce sont désormais les échanges entre les anciens pays colonisés qui ont pris le dessus. C'est dans ce contexte que se déroulent les négociations de l'Accord de partenariat économique entre les

pays de notre région et l'Union européenne. Il est donc clair que les dirigeants ont intérêt à faire preuve de la plus grande ouverture vis-à-vis de leurs partenaires africains s'ils ne veulent pas être mis hors-jeu par la croissance des échanges entre l'Afrique et l'Asie. Or, La Réunion est une région de l'Union européenne, au milieu de pays qui négocient cet Accord de partenariat économique. Cela suppose que plus les dirigeants européens ouvriront leurs marchés, plus la concurrence sera rude pour les produits réunionnais à La Réunion.

Les Réunionnais sont totalement exclus de ces négociations. Les demandes d'explication du PCR auprès de l'ambassadeur de France à la coopération régionale dans l'océan Indien n'ont toujours pas eu de réponse. Tout comme la canne à sucre, sans action c'est une catastrophe qui se prépare en silence. Ceci souligne donc la pertinence d'actions qui visent à rechercher une alternative à ce type de relations avec nos voisins. Cela passe par une délégation de compétences aux Réunionnais pour qu'ils puissent défendre leur cause dans ces négociations, mais c'est aussi la nécessité de mieux se connaître entre voisins pour imaginer des moyens pour progresser ensemble sur la voie du développement. Sur ce point, une première étape a été franchie grâce à la création du premier Forum politique des îles de l'océan Indien.

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 - E-mail : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Oté

Zot va fini par oir larzan sa i manz pa !

Larzan-la moné - i paré sa lé vyé konm lo mond. I parétre li la komans lo zour bann demoun la fé l'éshanj sak zot l'avé avèk sak zot l'avé poin. An débitan l'avé in form moné banna i apèl sa primitiv épizapré li la pran d'ot form ziska sak ni koné koméla-mèm i anparl bann moné dématéryalizé. Alé rodé ou !

An touléka avèk sistèm kapitalis lo larzan lété pi arienk kékshoz destiné pou fé l'éshanj bann bien, mé la vni in valèr par li mèm-lo sèl valèr, boudikont bann kapitalis i rokoné. Konm sa zot la désid larzan té i doi vni lo mète di mond é zot la fé sak i apèl mondyalizasyon. Alé ousa k'ou i vé, dann bann vil, konm dann bann dèrnyé rokoin, li lé la, é san li, final de kont, kont pa ou va nyabou fé in n'afèr. Ou lé riskab mor la boush rouvèr !

Arzout avèk sa néna bann mètr lo mondyalizasyon é zot zot i vé kontrol tout, désid pou tout kisoï bann gran péi, kisoï bann gran sosyété konm Total épi d'ot ankor. Antansyon si ou i vé pa aplik la loi larzan ! Tansyon pangar, désèrtin i pé kondane aou krèv do fain si ou lé fèb.

Pars si ou lé pa fèb, ou i pé rézisté... Néna poin lontan l'amérik la domann in gran péi konm l'Ind aksèp lo mondyalizasyon dann domenn manjé. Promyé minis l'Ind la fé pou répons li néna in popilasyon nonbrèz pou nourir donk li pé pa pran lo risk fé mor d'fain in grann parti son pèp. Zot i souvien kan gouvèrnman l'Ind la fé arête lo lésportasyon désèrtin ri-konm lo ri basmati- : sa lé kontrèr la mondyalizasyon, mé pa dann sète la popilasyon.

Larzan dakor, mé kan nora pi séréal, kan nora pi frui, kan nora pi légime, kan nora pi légiminèz-kansréti nora larzan par kantité, sharjman, balo sou tout son form, moin lé sir é sèrtin l'imanité va rann aèl kont larzan par li mèm sa i nourri pa son onm. Larzan sa i manz pa !

Justin