

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19147 - 74ÈME ANNÉE

## Procès devant la Haute cour de Londres le 10 décembre

### Nouvel appel à la solidarité avec les Chagossiens

Dans un message diffusé hier, le Comité de solidarité Chagos-La Réunion lance un appel à soutenir financièrement la participation d'une délégation des Chagos afin qu'elle puisse participer à un procès qui débutera devant la Haute cour de Londres le 10 décembre prochain.



Liseby Elysé et Olivier Bancoult. (photo A.D.)

« Notre campagne de soutien financier au combat judiciaire que mènent les Chagossiens a porté ses fruits. Devant la Cour internationale de Justice de La Haye, du 3 au 6 septembre dernier, ils étaient neuf, hommes et femmes, trois de Peros Banhos, trois de Salomon, et trois de Diego Garcia. C'est grâce à nos dons qu'ils ont ainsi pu occuper toute leur place et faire entendre leur parole, en particulier par le témoignage bouleversant de Liseby Elysé.

Les donateurs, ce sont bien sûr ceux du Comité Solidarité Chagos

La Réunion, mais ce sont aussi ceux de la cagnotte Leetchi 'Solidarité Chagos' ouverte en août dernier et qui a bien rempli ses objectifs. Olivier Bancoult et Liseby Elysé sont venus à La Réunion, les 17, 18 et 19 octobre derniers, pour les remercier tous.

Aujourd'hui, nous sommes dans l'attente de l'Avis qui sera donné par la Cour, et qui devrait survenir dans les prochains mois.

Mais sans attendre, elle continue, la lutte d'Olivier Bancoult et des Chagossiens. **Le prochain procès aura lieu le 10 décembre 2018 devant la Haute Cour de Londres.**

Comme aucun accord n'a été trouvé fin 2016 au moment du renouvellement du bail sur Diego Garcia, comme au contraire c'est un refus péremptoire et cruel que Theresa May a fait tomber sur les espoirs des Chagossiens, ils ont décidé de repartir en lutte pour faire appel de cette décision arbitraire et illégale. Tel sera l'enjeu de ce procès. Pour peser de tout le poids de leur "sagrin" et de leur aspiration au retour chez eux, ils vont à nouveau témoigner de leur histoire tragique.

Aujourd'hui donc, l'heure est encore à la solidarité. Voici pourquoi nous faisons appel, comme régulièrement depuis que notre comité existe, à **votre soutien financier** pour pouvoir, avant la fin du mois de novembre, AIDER LES CHAGOS-SIENS A ETRE PRESENTS LE 10 DECEMBRE PROCHAIN A LA HAUTE COUR DE LONDRES.

Amitiés

Georges Gauvin, président  
Alain Dreneau, secrétaire

PS Les chèques sont à libeller à l'ordre de : C.S.C.R. et à adresser à : C.S.C.R. c/o M. Alain Dreneau 6 place la Folette 97420 Le Port»

## Confirmation de la justesse du projet d'Airbus A380

# Air France : 30 % moins cher à cause de la concurrence low-cost

Pendant qu'Air Austral était mise à contribution pour aider financièrement un confrère via deux pages de publicité quotidienne pendant plusieurs semaines, le monde du transport aérien continuait à évoluer dans le sens prévu par les anciens dirigeants de la compagnie réunionnaise.

En effet, la compagnie low-cost Level vient d'ouvrir sa ligne vers les Antilles. Level est une filiale de IAG, qui détient notamment British Airways et Iberia. Elle propose depuis le mois dernier plusieurs vols par semaine entre Guadeloupe-Martinique et l'aéroport d'Orly à partir de 99 euros l'aller-simple.

Le prix est deux fois moins cher que le meilleur marché annoncé par French Bee pour La Réunion-Paris, alors que la distance n'est pas deux fois moins longue. Autant dire que si Level avait l'ambition de se poser à La Réunion et pouvait la concrétiser, Air Austral pourrait s'attendre à souffrir malgré l'accroissement prévisible du trafic. En effet, la compagnie réunionnaise ne dispose pas d'offre susceptible de s'aligner sur les low-cost.

Ce n'est pas le cas d'Air France, qui a créé une compagnie low-cost moyen et long-courrier, Joon's. De

plus, compte tenu de sa masse critique, elle dispose d'une surface financière lui permettant de suivre la baisse des tarifs imposée par la compagnie low-cost French Bee sur la ligne entre La Réunion et Paris. Ainsi dans le «JIR» d'aujourd'hui, la direction régionale d'Air France annonce qu'au mois de janvier dernier, elle a vendu des billets à 468 euros aller-retour, soit 30 % moins cher qu'avant l'arrivée de la concurrence low-cost.

Ce chiffre interpelle. Il correspond en effet à la baisse des prix toute l'année et pour tout le monde qu'aurait rendu possible l'exploitation d'un Airbus A380 de plus de 800 places par une filiale low-cost d'Air Austral, Outremer 380. Si ce projet avait été mené à bien, cela ferait déjà 5 ans que les Réunionnais que des vols 30 % moins chers existeraient avec une différence notable : ils seraient exploités par une compagnie réunionnaise, avec des avions entretenus à La Réunion et donc avec des emplois supplémentaires à la clé pour les travailleurs de notre île.

L'arrivée de French Bee a vu le trafic augmenter. Cela vérifie la règle selon laquelle la limite de la croissance de la ligne entre La Réunion

et la France est le prix. Cette croissance a permis aux autres opérateurs de se maintenir, à l'exception de XL Airways, partenaire d'Air Austral, qui a réduit sa fréquence. L'irruption de Level sur cette ligne ne manquerait pas de s'accompagner de nouveaux records de trafic. Mais avec deux compagnies low-cost, la hausse du trafic sera-t-elle suffisante pour assurer aux autres opérateurs un nombre suffisant de passagers dans leurs avions. Pour sa part, Air France peut encore baisser ses tarifs. Mais Air Austral arrivera-t-elle à préserver sa position sur le long-courrier ? La disparition du pavillon réunionnais sur cette ligne ne manquerait pas d'interroger sur la stratégie étonnante suivie depuis la présidence Didier Robert. En effet, avec l'Airbus A380, Air Austral disposait de tous les atouts pour donner le cap tarifaire de la liaison avec la France, et avait les moyens de soutenir la baisse des prix imposée par des low-cost plus agressifs. Faute d'A380 se pose alors la question de la pérennité de la présence d'Air Austral sur le long courrier.

**M.M.**

### In kozman pou la rout

## « L'om na dé zorèye épi in sèl boush »

L'om konm zot i koné néna sink sans : la vu é sé lo zyé k'i ansèrv pou sa, lo gouté é sa sé par la lang, la po sé pou lo toushé, lo né i ansèrv pou konète bann l'odèr. Aprés néna inn i apèl l'ouï é pou sa li néna dé zorèy. Dé zorèye, pou in sèl boush-Pou fé koué ? Biensir si mi sava rogard dann liv, moin lé sir va ésplik amoin, zorèye i ansèrv pa solman pou antann. Mé si mi koup o pli vite, san z'alé rode midi dézèr d'laprémidi, moin lé oblizé romark nou néna dé zorèye pou in sèl boush. Donk la natir la fé anou konmsan touléka sé sak mi kroi - pou ékout défoi plis ké mi koz. Poitan, moin lé a d'mandé si la pa lo kontrèr é si sé lo kontrèr mi pèrd bokou a rouv mon boush shakéstan. Alé ! Mi kal tèrta, mi kite azot pou rofléshi la dsi é ni rotrov plis d'van. Sipétadyé !

## Edito

# Route en mer : le projet le plus contesté de l'histoire de La Réunion ?

**H**ier, une nouvelle conséquence du projet de la route en mer a une nouvelle fois défrayé la chronique : la carrière de la ravine des Lataniers. Une manifestation écologiste de riverains a dû faire face à un groupe de transporteurs menés par Joël Mongin. Ces derniers défendent la part du gâteau à laquelle ils estiment avoir droit.

Rappelons que quand Paul Vergès était président de la Région, le bâtiment de la collectivité avait fait l'objet d'un blocus en règle à deux reprises par des camionneurs. C'était en novembre 2008 et en juillet 2009. A chaque fois, ces transporteurs ont bénéficié de la mansuétude du préfet de l'époque qui n'était pas intervenu pour faire cesser un trouble à l'ordre public manifeste, inspiré des méthodes qui avait aidé Pinochet à instaurer une terrible dictature au Chili en 1973. Ces camionneurs étaient menés par Joël Mongin. Force est de constater que des auteurs de ce blocus sont des bénéficiaires de marchés publics de transport de roches destinés à la route en mer. Cela fut rendu possible par l'arrivée au pouvoir de Didier Robert, qui s'est empressé de remplacer les deux projets de tram-train et de nouvelle route du littoral par celui de la route en mer. Autrement dit, ceux qui ont participé à une opération de déstabilisation d'une institution de la République ont eu droit à un retour sur investissement.

Cette manœuvre a un coût social : elle a donné

naissance à un projet d'infrastructure qui est sans doute le plus contesté de l'histoire de La Réunion. En effet, il a été lancé sans que ses promoteurs n'aient la certitude d'avoir les matériaux nécessaires à son achèvement. Cela a conduit à la tentative d'ouvrir des méga-carrières à plusieurs dizaines de kilomètres du chantier, et de relancer l'exploitation de la carrière des Lataniers, situées à quelques centaines de mètres du centre-ville de La Possession. Autrement dit, la route en mer a amené à La Réunion des clivages liés à un impact environnemental qui n'était pas à l'ordre du jour de l'enquête publique sur laquelle l'État s'est appuyé pour déclarer ce projet d'utilité publique.

Voilà où conduit la volonté de privilégier les intérêts d'une minorité de partisans politiques au détriment de l'intérêt général de près de 900.000 Réunionnais. Souhaitons que ces clivages ne dégénèrent pas en affrontements qui engagerait la responsabilité de ceux qui ont voulu un projet pharaonique qui ne réglera rien.

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès  
71e 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 - E-mail : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

# Oté

## Si la pa moins é in n'ot ! In kozman i pé fé fèr bann drol de shoz

Mi pans zot i koné, dann moiyin Oryan néna in gran rivalité rant L'Iran épi l'Arabi Saoudite é inn konm l'ot i vé domine la réjyon. Poitan lé dé sé bann péi mizilman donk normalman noré du avoir in bon l'antant rant inn épi l'ot mé la pa lo ka. Mèm la rolijyon i diviz azot pars l'avé konm i di dann listoir in shism rant bann mizilman chiite épi bann mizilman sunnite : in wati-watia i romont dopi la mort Mahomet. Inn konm l'ot i vé z'ète lo gardien l'Islam épi inn konm l'ot i vé an avoir la sipèryorité dann la réjyon.

Bann péi l'oksidan i mète luil dsi l'fé kansréti par lo komèrs bann zarm. Mé antansyon bann péi l'oksidan sa sé d'après zot lo bann shanpion lo droi dé l'om. A komansé par La Frans épi son bann prézidan dopi lo promyé ziska lo dèrnyé. Lo dèrnyé pou son par i roul ali dann drapo droi de l'om. Si i rode lo pou dann son tête ala ké li di : si la pa moin k'ivann lé zarm sé in n'ot. Sé pou dir lo drapo bann droi dé l'om lé tapissé avèk bann gro-gro biyé.

La Frans : sa in drol de péi sa ! d'in koté li brandi lo létandar lé droi de l'om épi l'ot koté li brandi l'étandar larzan. Kosa zot i di dann mon trou d'zorèye ? Zot i di bien, « konm tou lé z'ot » ! Nou lé dakor mé akoz lo droi dé l'om ? Akoz libèrté, égalité, fraternité ? Tousa pou gingn lo droi 'ète dézyèm déyèr l'Almagn pou son l'ékonomi. Akoz lo fran Cfa ? Ankor pou ète dézyèm dann l'erop. Ankor si lété pou ète promyé mé mi oi pa pou kosa lo péi i vann son l'am konmsa.

Patri lo droi de l'om ? Sèryé kan in zanfan prézidan Gilbert Mitterrand i vann a l'ankan la bibliotèk son papa, olèrk done sa l'éta, sansa done sa in fondasyon. Pli mèrkantil ti krèv ! Mé mi arète la, san pran insitasyon avèk in l'ansien patron téi apèl Gallois-fine lèv lo pyé zordi - li téi di konmsa : si la pa moin sé in n'ot ! Ala in kozman i pé fé dor amoin avèk mon sèr. Sof z'ot respé.

*Justin*