

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19372 - 75ÈME ANNÉE

Face à l'impasse, les annonces de « solution » risquent de se multiplier

Route en mer : le fiasco tourne à la comédie



Quelques jours après que des transporteurs, la CFDT et Jeunes agriculteurs aient formé une coalition pour mettre en garde contre des actions possibles suite à l'annonce de l'arrêt du chantier de la route en mer en mars prochain, la tension est quelque peu retombée après des rencontres avec les deux financeurs du projet de Didier Robert : l'État et la Région. Et l'on découvre que 2,6 millions de tonnes de roches, dites andains, n'attendent qu'à être transportées dans des camions chèrement acquis pour être jetées dans la mer entre La Possession

et la Grande Chaloupe. Cette annonce interroge.

À en croire les organisations patronales de transporteurs et d'agriculteurs et un syndicat de salariés, l'espoir de continuer le chantier de la route en mer est réel. Au bord de la révolte la semaine dernière, cette coalition a fait part de sa satisfaction après avoir rencontré le préfet et deux conseillers régionaux la semaine dernière. En effet, ils pensent que la solution réside dans la transformation d'exploitations agricoles en carrières destinées à alimenter le chantier.

D'après les informations qui ont été rendues publiques, il s'avère que l'on se serait aperçu que les champs sont un gisement de galets : 2,6 millions de tonnes. De quoi pouvoir remplir les carnets de commande des transporteurs pendant deux ans. L'émergence de cette solution inattendue n'apporte pas une réponse à la question imposée par l'entêtement de la Région Réunion à vouloir faire construire une digue dans la mer alors que les matériaux ne sont pas disponibles à La Réunion.

Problème seulement repoussé

Tout d'abord, car ce volume ne suffira pas à construire entièrement la digue. Ensuite parce que depuis des années, la Région Réunion et les partisans du chantier de Didier Robert mettent la pression sur l'État pour qu'il fasse ouvrir une carrière à Bois-Blanc, car c'est à Bois-Blanc et pas ailleurs que se trouveraient les roches massives indispensables aux fondations de la digue.

Comment expliquer que l'utilisation de roches situées en bordure des champs devienne tout d'un coup le moyen de sortir de l'impasse ? Et surtout, comment considérer le fait que des professionnels ayant acheté 200 camions plusieurs centaines de milliers d'euros pièce puissent se satisfaire d'une proposition qui ne fera que repousser le problème de deux ans ?

Car le problème reste entier : pas de matériaux, pas de route. La ren-

contre prévue lundi entre le collectif et le président de Région risque donc de tourner de la même manière : la satisfaction d'avoir trouvé un moyen de continuer le chantier sans avoir l'assurance de le terminer. Autrement dit, si cette hypothèse se vérifie, la fuite en avant entretenue depuis des années à coup de centaines de millions d'euros d'argent public dépensés va continuer.

À quand la vérité sur le projet de Didier Robert ?

Certes, l'État peut laisser filer car quelles que soient les dérives financières du projet de Didier Robert, la participation de Paris à ce chantier est forfaitaire. Mais l'État peut-il accepter qu'une de ses collectivités consacre l'essentiel de la part de ses investissements à un route de 12 kilomètres impossible à réaliser dans la réalité actuelle, alors que sa mission est de participer au développement écono-

mique de tous les secteurs ?

Gageons que l'autre proposition de l'État, à savoir son accord à l'ouverture d'une concertation avec tous les acteurs concernés par le chantier, puisse mettre toutes les données sur la table, dans la plus grande transparence. Et de souligner que cette proposition serait encore plus pertinente si la base de travail de cette concertation soit le résultat d'une mission d'expertise financière, technique et environnementale du projet de la route en mer. Car pour sortir d'une telle impasse, il est nécessaire de ne se priver d'aucun moyen d'action. C'est l'intérêt de La Réunion qui doit prévaloir, pas celui d'une corporation et encore moi les égos de responsables qui se croyaient capables de faire aussi bien que Paul Vergès en léguant aux générations futures un équipement comparable à la route des Tamarins. Mais n'est pas Paul Vergès qui veut !

M.M.

In kozman pou la rout

« Atann grinn zak bouyi ! »

Mésyé, médam, la sosyété koz èk moin sé koz èk in kouyon-sé o pyé d'lo mir k'i oi lo mason. Pé s'fèr zot i koné pa kozman-la : sé konm in l'invitayon rès ankòr in pé épi rès an parmi l'moun. An kontrèr si ou i atann pa grinn zak bouyé dizon ou i vien solman pou pran in pé d'fé : zis lo tan pou pran in tizon d'boi, sansa in nik zalimète. An parlan zak-la sa in frui bandé kisoï zak dir, kisoï zak soso, li lé bon pou fé kary avèk in bout boukané do préférans, kisoï pou manz lo gous, kisoï mète ali an konfitir, sansa fé bouy son grin é pétèe fé rougaye ansanm. I pé mèm ansèrv bann zanimo : bèl i manz bien fèye zak, é la po lé bien roshèrché dann manzé... Koméla in pé i fé ti-boush avèk sa, zot i souplègn pars néna la kol dan la po, pars i san for dann frijidèr mé konm i di : « si ou i yèm pa, asiz a koté ! ». Moin pèrsonèl dann mon famiy zak lé roshèrché sa é li la fé d'bien mon boujaron é pa arienk in kou. Alé ! Mi kite azot rofléshi ladsï é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé !

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 - E-mail : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Des décisions de la France nuisent à notre image

La Réunion et Mayotte : expulsions de réfugiés condamnées par la communauté internationale

L'expulsion de réfugiés sri-lankais arrivés à La Réunion par les autorités françaises, ainsi que la transformation de Mayotte en une forteresse interdite aux autres habitants de l'archipel comorien suscite des critiques au plus haut niveau. C'est ce que montre cet article d'Irwin Roy, publié dans The New Humanitarian, publication émanant d'une structure fondée par l'ONU en 1995, en réaction au génocide au Rwanda.

Face au resserrement des frontières en Australie et ailleurs, des centaines de demandeurs d'asile sri-lankais se tournent vers une nouvelle voie de migration s'étendant sur 4 000 kilomètres à travers l'océan Indien.

Depuis janvier 2018, au moins 291 Sri-Lankais sont montés à bord de bateaux de pêche ou de radeaux de fortune pour rejoindre les minuscules territoires français de La Réunion et de Mayotte au large des côtes de Madagascar, a rapporté ce mois-ci l'agence des Nations Unies pour les réfugiés, le HCR.

La majorité des nouveaux arrivants ont été refoulés et déportés avant de demander l'asile, leurs demandes ayant été déclarées « manifestement non fondées », selon des informations communiquées par les autorités françaises. Ainsi, sur 70 réfugiés sri lankais arrivés en février, seuls six ont été autorisés à entrer, bien que tous aient demandé l'asile, a déclaré le gouvernement de La Réunion. Les autres ont été déportés au Sri Lanka en quelques jours.

« Violations sans précédent des droits »

La Cimade, une ONG française qui défend les droits des réfugiés et des migrants, qualifie ces refus rapides de « violations sans précédent des droits ».

« Certaines personnes ont été renvoyées illégalement sans pouvoir faire appel, sans faire examiner leur demande d'asile, sans avoir pu consulter un avocat ou sans être informées de leurs droits », a déclaré le groupe dans un communiqué.

Selon Delon Madavan, un chercheur qui étudie les communautés de diaspora sud-asiatiques du Centre, l'émergence de la route reliant la Réunion et Mayotte au sud-ouest est en partie motivée par la répression des voyages en bateau sri-lankais vers des destinations plus courantes, notamment les nations de l'Asie du Sud-Est et l'Australie. 'Études de l'Inde et de l'Asie du Sud à Paris.

"De nouvelles routes sont progressivement mises en place vers le sud de l'océan Indien » en raison de la durcissement des lois sur l'immigration et des « conditions de détention sévères », a déclaré Madavan à The New Humanitarian.

Asile à Mayotte : « mission impossible »

Les Sri Lankais sont également attirés par la Réunion, en particulier en raison de la forte population de Tamouls de l'Inde du Sud : « Il existe un réseau potentiel dans ces îles d'accueil, qui pourrait apporter un soutien aux demandeurs d'asile du Sri Lanka », a déclaré Madavan.

Des groupes de défense des droits de l'homme ont critiqué les politiques d'asile dans les territoires d'outre-mer français, notamment à

Mayotte, où des personnes originaires des Comores proches, ainsi que des citoyens de la République démocratique du Congo, du Burundi et du Rwanda ont constitué la majorité des demandeurs d'asile l'an dernier.

Dans un rapport publié en 2017, la commission française des droits de l'homme a déclaré que demander l'asile à Mayotte était « une mission impossible » pour les Comoriens en particulier, les nouveaux arrivants étant souvent arrêtés et expulsés avant que les demandes d'asile soient enregistrées.

Sri-Lankais « déportés »

Anafé, une association d'organisations françaises qui travaillent avec les réfugiés et les migrants, a déclaré que les patrouilles frontalières maritimes autour de Mayotte sont devenues un « arsenal quasi militaire, rendant l'accès de plus en plus difficile ».

Les demandes d'asile à La Réunion sont relativement peu nombreuses : seules 18 demandes ont été déposées l'année dernière, selon les statistiques de l'OFPPA.

Toutefois, en vertu de la législation française, les demandeurs d'asile peuvent se voir refuser l'entrée avant de présenter leur demande si leur demande est jugée « manifestement non fondée ».

Oté

Zistoir Adamou lo pti zanfan tousèl zété dan la foré-promyé morso.

Marmaye zot i koné l'Afrik ? Si zot i koné pa i fé pa rien pars kan zot va grandi zot nora lokazyon konète kontinan-la, kontinan-momon l'imanité. Laba mèm l'om modèrn lé né-nout zansète si zot i vé é sé a partir d'la zot la parti dsi la tèr é zot l'amène demoun ziska lo pli pti rokoin... Zot i koné tout demoun lé pa parèye, na poin mèm koulèr, na poin mèm tré donk zot i doi dir lé pa normal kan mi di tout demoun i sort laba, mèm landri ousa pou komansé l'avé par-la dis mil nout bann zansète. Poitan si é si tout demoun lé pa parèye ni pé dir sé par raport la natir, lo klima, lo manjé k'la manjé épi fason zot la viv dann péi zot la parti.

Kriké ! Kraké ! Kriké Métyé ! Kraké Madam !
Dann tan-la, dann in vilaz i port lo non Gani-Gawané, demoun té i yèm pa okip bann z'orfélin, ni pé apèl bann zanfan tousèl pars zot momon té mor, zot papa té mor définitivman. Zot papy mi sipoz lété tro ma lad pou okip de zot. Donk demoun l'avé poin manzé pou done azot é in kaz pou zot dormi ; l'avé poin non pli in linz pou anpar in pé zot nidité, téi zète azot dann la foré. Dan la foré zot i koné, é mèm si zot i koné pa, zot i pé sipozé néna tout sort danzé : néna bann zanimò sovaz zot i pé oir si zot i vé dann dann dokimantèr la télé. Mi koné pa si zot osi bann pti rényoné zot noré pèr bann zanimò sovaz la. Pètète oui, pètète non é antouléka lété pa rar bann zorfélin l'afrik téi fé détrui azot par bann zanimò sovaz

Mi sava rakont azot listoir in pti marmaye téi apèl Adamou. Sa té in zanfan tousèl. Son momon té mor épi son papa l'avé maryé avèk in n'ot madam, mé oila son papa la gingn in maladi épi la kite lo mond ni koné pou alé dann l'ot ké ni koné pa. Son pti mèr l'avé zanfan é konm èl l'avé poin lo moyin okip Adamou èl la désid pèrd ali dann la foré. La pa éspas konm dann zistoir zot tout i koné zistoir Tizan sansa zistoir ti pousé, dann nout zistoir lo moun la pèrd Adamou dann la

brouss loin mèm par raport son kaz é mèm si li l'avé fane ti galé blan atèr lété inposib ali retrouv landroi li lé éné é ousa li sort.

Kriké ! Kraké ! Kriké Métyé ! Kraké Madam !
Adamou l'artrouv ali tousèl an pami bann zanimò sovaz bann sèrpan sak i anval aou d'in kou san ké ou i konpran, bann léopar k'i krok aou ziska ké out zo i krok sou son dan, bann bèl zarnyé vénimé, épi tout in kantité monstèr i sava i vien dann la foré. Sé pa si l'avé poin bébète galman landroi la zète lo pov pti marmaye.

Mé oila Adamou té in pti marmaye l'avé bone shans é d'aprè sak i di bondyé téi vèye dsi li. Promyé soir kan li lété pèrdu, kan bann zanimò téi sava krok ali san pityé, ala ké li la nyabou kashyète dann in grote-in kavèrn si zot i vé é dann kavèrn-la, mi koné pa pou koué demouun l'avé kashyète in kantité provizyon pars sirman zot l'avé pèr in tribi ènmi i atak azot épi i lèss azot san manzé pou amenn azot sépa ou-pètète dann péi bourbon pou travaye konm zésklav. Antansyon mi di sa konmsa mé moin na poin prèv é mi koné pa kèl distans par raport péi bourbon lo vilaz lété

L'èrla, lo pti adamou kan li la trouv tousa bone shoz a manzé li la di, néna l'tan pou la mor, zordi alon viv. Adamou téi yèm la vi konm lé normal pars moin lé sir zot osi bann pti rényoné zot i yèm bien la vi é moin lé sir si zot osi zot l'avé trouv dann in kavèrn-konm la griote Sin-Pol in kantité manzé ramasé zot osi zot nora fé konm li. Zot noré fé konm lo pti marmaye l'afrik : pans a viv vi ké bann kondisyon lété réini pou sa.

Promyé morso lé fini-samdi k'i vi n nou va oir dézyèm.

Justin