

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19376 - 75ÈME ANNÉE

Des transporteurs mettent la pression sur le Groupement bénéficiaire du marché

Route en mer : table ronde en petit comité demain

A quelques jours de la visite du président de la République et deux jours après une rencontre avec Didier Robert, président de la Région Réunion, les organisations patronales de transporteurs ont orienté hier leur manifestation vers le groupement d'entreprises bénéficiaires du marché de la route en mer. Le but était d'obtenir l'organisation d'une table ronde afin de déterminer comment reprendre le chantier à l'arrêt faute de matériaux disponibles à La Réunion. La réunion doit avoir lieu demain, mais comme il fallait s'y attendre, les choses se passeront en petit comité, car les participants se limiteront à l'État, la Région, le Département, le Groupement et les transporteurs. Toutes les autres personnes concernées par les impacts environnementaux et financiers du projet de Didier Robert ou porteuse d'une alternative pour sortir de la crise sont exclues pour le moment de la concertation qui ne s'appuiera pas sur une indispensable expertise financière, technique et environnementale du chantier de la route en mer.

Dans moins d'une semaine, le président de la République sera en visite officielle à La Réunion. Afin de profiter de cet événement médiatique, des organisa-

tions de transporteurs ont appelé hier à une grève 48 heures avant l'arrivée du chef de l'État, à moins qu'ils obtiennent la tenue d'une table ronde pour déterminer comment reprendre le chantier de la route en mer. Rappelons que ce chantier a été lancé par la Région Réunion sans que les partisans de ce projet n'aient la garantie de disposer des matériaux nécessaires pour le mener à bien. Cette fuite en avant s'est poursuivie pendant plusieurs années malgré les mises en garde du PCR, de l'Alliance, d'ATR-FNAUT et d'organisations impliquées dans la défense de l'environnement. Elle ne pouvait qu'aboutir à la situation actuelle : l'arrêt du chantier. Cette décision inéluctable a pris corps avec l'annonce du départ des majors du BTP qui ont bénéficié d'un marché de plus d'un milliard d'euros. Ce Groupement veut arrêter les frais en mars prochain, car il ne saurait être question de continuer à attendre l'ouverture promise mais jamais réalisée de carrières nécessaires à la construction de la route-digue en mer entre La Possession et La Grande Chaloupe.

40 millions d'euros de camions importés

Deux jours après une rencontre

avec Didier Robert, président de la Région Réunion, la mouvement des transporteurs a été orienté vers la GTOI et SBTPC, les filiales de Bouygues et de Vinci qui constituent le Groupement bénéficiaire du marché de la route en mer. Après avoir bloqué l'entrée de ces sociétés, les transporteurs sont ensuite allés devant le siège du Groupement. Ils ne voulaient pas déguerpir sans avoir l'assurance qu'une table ronde ayant à l'ordre du jour le redémarrage du chantier soit organisée au plus vite.

Dans l'attente de la décision, cette manifestation a permis de recueillir quelques informations intéressantes. Tout d'abord, les transporteurs ont confirmé avoir acheté 200 camions pour transporter des galets destinés à être jetés dans la mer entre La Possession et La Grande Chaloupe. Le «JIR» de ce jour indique également qu'un camion de ce type coûte 200 000 euros. Cela signifie que le choix technique privilégié par la Région a entraîné l'importation de camions pour une valeur de 40 millions d'euros. Sur cette somme, il est évident que les transporteurs ont bénéficié d'une aide de l'État au titre de la défiscalisation, soit sans doute plus de 10 millions d'euros. Cette somme perdue pour le budget de l'État est compensée sous la forme de restriction budgétaire touchant des secteurs comme les services

publics. Cet effort imposé aux contribuables aboutit au résultat suivant : sur 200 camions, seuls 4 sont utilisés à en croire le «JIR».

Sur les rapports entre la Région et le Groupement

Détourner la colère vers le Groupement semble faire fi d'une réalité : la bonne entente passée entre ce Groupement et la Région Réunion à l'origine de la crise actuelle.

Il est en effet aujourd'hui clairement établi que ce Groupement est défaillant. Mais cette défaillance était connue dès le départ, car il était facile de démontrer que ce Groupement ne disposait pas des matériaux pour répondre au marché public qu'il a obtenu. Pourtant, ce Groupement a étonnamment disposé d'un délai de grâce étonnamment long. C'est en effet plusieurs années après la pose de la première pierre du chantier que la Région Réunion a signé l'ordre de service autorisant le Groupement à commencer la digue entre La Grande Chaloupe et La Possession. Sans doute le Groupement et la Région comptaient sur ce délai pour résoudre la question de l'approvisionnement en matériaux. Mais faute de solution, il a bien fallu signer cet ordre de service. Ceci étant fait, il est tout aussi étonnant que la Région Réunion n'ait pas adopté l'attitude responsable d'un gestionnaire de fonds publics :

constater la défaillance du bénéficiaire du marché, et résilier ce marché au préjudice exclusif de la partie défaillante et donc sans aucune indemnité, puis revoir la copie en recherchant une solution technique réalisable et un prestataire capable de la mener à bien. Mais rien de tout cela n'a été fait, alors que cela aurait permis de prévenir la crise actuelle.

Du côté du Groupement, l'annonce du retrait peut s'expliquer par l'intransigeance de la Région à vouloir privilégier à tout prix la solution digue qui aboutit à une impasse. La bonne entente entre Didier Robert et le Groupement semble donc s'être fissurée, et il est à noter que le mouvement des transporteurs s'est orienté vers le Groupement 48 heures après une rencontre à la Région.

Acteurs importants exclus de la table ronde

La mobilisation d'hier s'est conclue par l'annonce d'une table ronde demain. Ceci met donc fin en principe au préavis de grève lancé pour lundi prochain dans la perspective de la venue d'Emmanuel Macron deux jours plus tard. Avec cette table ronde, Didier Robert et les transporteurs roulent sur du velours. En effet, elle se limitera à la Région, au Département, à l'État, aux transporteurs et au Groupement. La question à l'ordre du jour ne sera pas de trouver une

solution technique permettant de terminer le chantier, mais de remplir le carnet de commande des transporteurs au cours des deux prochaines années, en attendant l'ouverture des carrières promises où là rien n'est gagné. Pour cela, c'est toujours l'illusion des andains qui guide les pas. Des andains, qui comme l'a rappelé l'ancien directeur de l'Office de l'eau Réunion, font d'un terrain une parcelle agricole. Ce qui signifie que le transfert de ces pierres vers la mer retirerait à ces terres agricoles leur protection contre l'érosion. Il est manifeste que des acteurs décisifs sont donc écartés de la concertation : associations de protection de l'environnement, d'usagers de transport, de contribuables, sans oublier les organisations qui travaillent sur des alternatives crédibles pour finir le chantier.

Par ailleurs, les différents protagonistes ne semblent pas disposer à avoir comme base de travail une expertise financière, technique et environnementale du chantier.

Autant dire que la réunion de demain risque bien de n'apporter aucune solution au problème de fond : comment sortir de la crise causée par le projet de route en mer voulu par Didier Robert ?

M.M.

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

Hervé Masson, l'homme multiple (1919-1990)

Un grand événement artistique vient de s'achever à l'île Maurice : le rappel de l'œuvre d'Hervé Masson. Le centenaire de sa naissance (17 janvier 1919) a été l'occasion d'organiser trois expositions. Une rétrospective avait déjà eu lieu en 2005 au Mahatma Gandhi, à Moka.

Qui est donc Hervé Masson ? Sa maman, Paula, le souhaitait en peintre, confiant à un de ses frères, Loys, le destin d'écrivain (Le notaire des Noirs, L'étoile et la clef entre autres). La réponse d'Hervé fut d'être un « homme multiple » qui passe du pinceau à la plume, qui se passionne pour l'ésotérisme et qui s'engage pour son pays.

Lors d'une conférence donnée à Rose-Hill le 3 octobre dernier, son biographe Bernard Lehembre a exposé comment il est passé d'un mode d'expression à un autre, tout en jouant des deux. Il pratique d'abord la gravure sur bois et illustre certains livres de son frère Loys. Dans les années 40, la plume lui a permis de défendre sa peinture et celle des autres. Il est passionné par le cubisme et l'expressionnisme et avec son épouse, Sibylle de Robillard, il anime un cénacle à Curepipe-Road qui réunit écrivains et artistes, en particulier Malcolm de Chazal.

L'influence du poète Robert Edward-Hart l'ouvre à la compréhension de la philosophie indienne et lui permet de jeter des passerelles entre Occident et Orient et de penser différemment les liens entre formes et couleurs, le cubisme géométrisé laissant la place alors à « l'orphisme », en référence au dieu grec de la poésie et de la musique. Le trait s'efface pour que s'expriment mieux les couleurs. « Je suis orphiste, de l'école de la beauté pure, de l'art classique pur. Je sacrifie tout à la beauté plastique, à l'harmonie plastique et de la forme et de la couleur. » Telle était sa profession de foi.

Son cheminement consiste à associer constamment la réflexion au geste pictural, pour découvrir de nouvelles possibilités. « Il courait derrière les expériences » notait Bernard Lehembre lors de sa dernière

conférence, acceptant d'être en conflit avec lui-même, mais du même coup s'ouvrant à des expériences à la fois picturales et mentales, comme par exemple sa réflexion sur les « métaformes » (Exposition « Formes et métaformes » à la galerie Bernheim-Jeune-Michel Dauberville, à Paris, 1962-1963). Homme du pinceau et de la plume, il rejoint les recherches de Paul Cézanne, Vassili Kandinsky et de Carl Gustav Jung, Gaston Bachelard, Malcom de Chazal et fait dialoguer le visuel et l'inconscient.

Puis s'ouvre une autre période dans sa vie avec son départ pour la France où se déroulera l'essentiel de sa carrière artistique de 1950 à 1990. Il maintient le contact avec son pays d'origine par quelques séjours temporaires et par des chroniques régulières dans la presse (journal mauricien l'Express). Sa Lettre de France paraît de 1964 à 1970. Il revient à Maurice en 1967 pour participer à la lutte pour l'indépendance, acquise en 1968. Il est nommé conseiller artistique du Ministère de l'Éducation, mais son engagement politique au Mouvement Militant Mauricien (MMM) lui vaut d'être démis de ses fonctions, puis emprisonné de février à décembre 1972, en même temps que Paul Bérenger et Dev Virahsawmy, entre autres. Il est libéré, en partie grâce aux protestations des artistes et intellectuels français.

Son énergie et son besoin de créer sont tels qu'il dessine dans sa cellule avec les moyens du bord l'histoire de la nation mauricienne. Sa série émouvante de 30 dessins en noir et blanc, « Histoire des Esclaves et des Coolies à l'île Maurice », a été présentée pour la première fois au public le 7 février 2019 à l'Institut français de Maurice.

Homme engagé, Hervé Masson a été rédacteur en chef du journal du MMM, Le Militant, avant de prendre ses distances et de repartir à Paris en 1977. Il continua son métier de journaliste, en particulier à Afrique-Asie jusqu'à la fin des années 80.

Ouvert à toutes les explorations intellectuelles et existentielles, il

s'est passionné pour l'hypnose, l'ésotérisme (Dictionnaire initiatique, 1970, La Gnose, une et multiple, 1982, L'Homme-équateur, 1988, Les Heures bleues du Capricorne Récits drolatiques et sulfureux, 1988).

Difficile de faire le tour de cette œuvre palpitante de vie, mais il était nécessaire de l'approcher dans toute sa complexité. Sa fille, Brigitte Masson, soucieuse de la transmission auprès des jeunes générations, a eu le grand mérite d'organiser ces trois expositions pour le centenaire et, en particulier, d'organiser des ateliers pour les jeunes. Elle-même assure l'héritage : elle a écrit Le chant de l'aube qui s'éveille, Ed. La Maison des Mécènes, 2012) où se mélangent ses souvenirs, l'histoire des luttes sociales et politiques, sans oublier l'amour. Elle écrit aussi des livres pour les enfants à partir de 4 ans, en créol morisyin et en français Les aventures de Lilet et Gaspar, illustrées par Evan Sohun, qui a produit tout récemment un album Hervé par Evan, Ed. La Maison des Mécènes, phrases poétiques en regard de vives illustrations.

Le beau catalogue réalisé par les commissaires du Centenaire, Barbara Luc et Bernard Lehembre, Hervé Masson, le centenaire-Trois expositions, Ed. La Maison des Mécènes, comprenant une biographie détaillée et la reproduction de nombreux tableaux restera un document précieux prolongeant ces trois expositions. L'ouvrage est préfacé par Salim Currimjee, fondateur de ICAIO, Institut d'Art contemporain Océan Indien. C'est là qu'eut lieu d'avril 2019 à août 2019 l'exposition « Hervé Masson, l'art du trait, la puissance de la couleur ».

L'homme qui souriait en tirant sur sa pipe peut être heureux.

Brigitte Croisier

Oté

Bann poizon i détrui an silans la tèr épi lo moun : antansyon pangar !

Mé zami moin la fine anparl azot lo Klordécone (chloredécone) la mète sa laba dann bann péi zantiy, La Martinik épi la Guadeloup pou tyé in spès bébète koko téi fatig bann plantasyon banane. Dann l'amérik l'arète sa l'ané 1976 é dann l'érop l'arète sa l'ané 1993 é i paré la kontinyé fane sa ankor in bon koup de tan dann bann péi antiyé.

Dopi tan-la bann produi-la la kontinyé anpoizone la tèr épi anpoizone demoun. In kantité d'moun i gingn kansèr la prostate si tèlman gouvèrnman-d'après sak moin la antann dir la desid amenn son l'an kète pou konète déga la fé dsi la natir épi dsi l'moun.

Zistoman, so matin moin té après ékout radyo frans-inter é moin la antann in n'afèr moin la tonm de o. Lété après di rant katrovin épi katrovindis pour san la popilasyon la ramass lo kontaminasyon an atandan zot i déklar in kansèr la prostate sansa in n'ot maladi. Arzout èk sa l'anpoizoneman la tèr épi nou va konprann kèl dézast sa la fé laba.

Biensir si i di demoun é la tèr la gingn lo shok konmsa i fo anparl la réparasyon : kisa i répar, é par koman i répar épi répar kosa ? Kisa i pé répar mon santé ? Kisa i pé répar in tèr an poizoné ? Akoz la pa arète so l'anpoizoneman l'ané 1976 olèrk atann lo tan pasé.

Mé zami sa lé a suiv sa, sirtou par solidarité avèk nout bann frèr antiyé, é sirtou pars si lo mèm zafèr, avèk in n'ot produi-konm par égzanp lo glyphosate-i ariv anou, koman nou va débrouye nout kari pou amenn nou osi nout konba. Antan syon a l'èr, a la minit mi parl glyphosate i détrui li la, an silans mé li détrui kan mèm. Alor tasyon pangar ! Si lété après anpoizone anou an silans ?

Justin