

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19875 - 76ÈME ANNÉE

Régionales : l'occasion de sortir de l'impasse
du tout-automobile à La Réunion

**Transports : mettre fin à 11 ans
d'immobilisme**



La question des transports était à l'ordre du jour des deux débats télévisés ayant invité les 11 têtes de liste aux élections régionales. La nécessité d'une expertise du chantier de la route en mer a de nouveau été rappelée par Ericka Bareigts.

Voici 11 ans, l'arrivée de Didier Robert à la tête de la Région Réunion a entraîné un changement dans la politique des transports. La priorité a été donnée au développement de l'automobile alors que le chantier du train était abandonné. 11 ans plus tard, la population perd de plus en plus de temps dans les embouteillages, alors que la part des transports collectifs dans les déplacements inter-urbains, compétence de la Région Réunion, est marginale par rapport à l'automobile.

Cette politique fait des gagnants. Ce sont notamment tous les intermédiaires qui concourent à la vente à La Réunion de plus de 20.000 véhicules neufs par an, ou qui bénéficient des profits de l'importation de plusieurs centaines de millions d'euros de carburant. Avec la croissance démographique de La Réunion et un aménagement du territoire obligeant à se déplacer, la situation ne pourra pas s'améliorer.

Voici 11 ans, l'alternative à cette crise inévitable était le train. Lors des élections régionales de 2015, tous les candidats avaient inscrits un réseau ferré dans leur programme. Didier Robert a été réélu notamment sur cette promesse. 6 ans plus tard, le premier rail est encore loin d'être posé. Dans le même temps, la Région Réunion a engagé les Réunionnais dans un

chantier impossible à finir faute de matériaux disponibles : la seconde partie de la route en mer reste bien virtuelle entre La Possession et la Grande Chaloupe.

Dans ces conditions, la première préoccupation est de tout remettre à plat. Cela suppose de connaître précisément l'état d'avancement du chantier de la route en mer. Depuis que les crédits affectés à la construction du train ont été réaffectés par la Région et l'État à la route en mer, une expertise technique, financière et environnementale est demandée, tout d'abord par le PCR et l'Alliance, puis aujourd'hui par de plus en plus de personnes soucieuses de la bonne utilisation des fonds publics et de la protection de l'environnement. Cette revendication est portée par Ericka Bareigts, tête de liste de Nouvel Avenir pour La Réunion, liste soutenue par le PCR.

Des questions importantes sont en effet sans réponse.

Sur la base d'un coût initial de 1,6 milliard d'euros en 2010, et qui ne devait pas être dépassé selon Didier Robert, où en sommes-nous ?

Combien la Région Réunion risque-t-elle de payer si les entreprises bénéficiaires du marché gagnent leur recours contre le maître d'ouvrage du chantier ?

Combien va coûter la recherche d'une alternative à une digue impossible à réaliser ?

Après avoir subi une baisse de près de 250 millions d'euros de son budget en 2020, la Région Réunion a-t-elle les capacités financières d'assumer seule les dépassements inévitables sur un tel chantier ?

Ce sont autant de réponses qui

conditionnent la stratégie à définir. Chaque jour, l'inadaptation du tout-automobile à la réalité de la géographie réunionnaise pénalise toute la population. Il ne faudra donc pas attendre la fin hypothétique de la route en mer pour relancer la reconstruction du train à La Réunion. Sur la base de l'intérêt général de 850.000 habitants, il sera donc nécessaire de rechercher les financements nécessaires pour tenter de raccourcir les délais.

Le plan de relance de l'Union européenne peut être un levier. Près de 135 millions d'euros ont été attribués à la Guadeloupe dans ce cadre, ils serviront à appuyer des projets de développement, comme une école d'ingénieurs. Ce plan de relance peut amorcer la reconstruction du train, un chantier qui sera beaucoup plus rapide que la route en mer et qui pourra être mené à bien sans avoir à ouvrir de nouvelles carrières ou à importer des roches de Madagascar.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77e 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

Les élus et le rapport à l'argent public

Beaucoup de mes amis Facebook parlent de politique de manière négative et rejettent tout en bloc. Je ne pense pas que c'est la bonne méthode. Ce n'est pas la politique qui est sale, c'est le mauvais usage que l'on en fait.

Le journal Le Quotidien du 20 janvier 2007 rapporte ainsi mes propos : « L'erreur réside dans le salariat des élus. Sur le plan moral, un élu doit être au service des intérêts publics. Dès que l'on considère son activité comme salariée, s'instaure un rapport à l'argent. Et la démocratie est remise en cause ».

Découpage administratif issu de l'esclavage

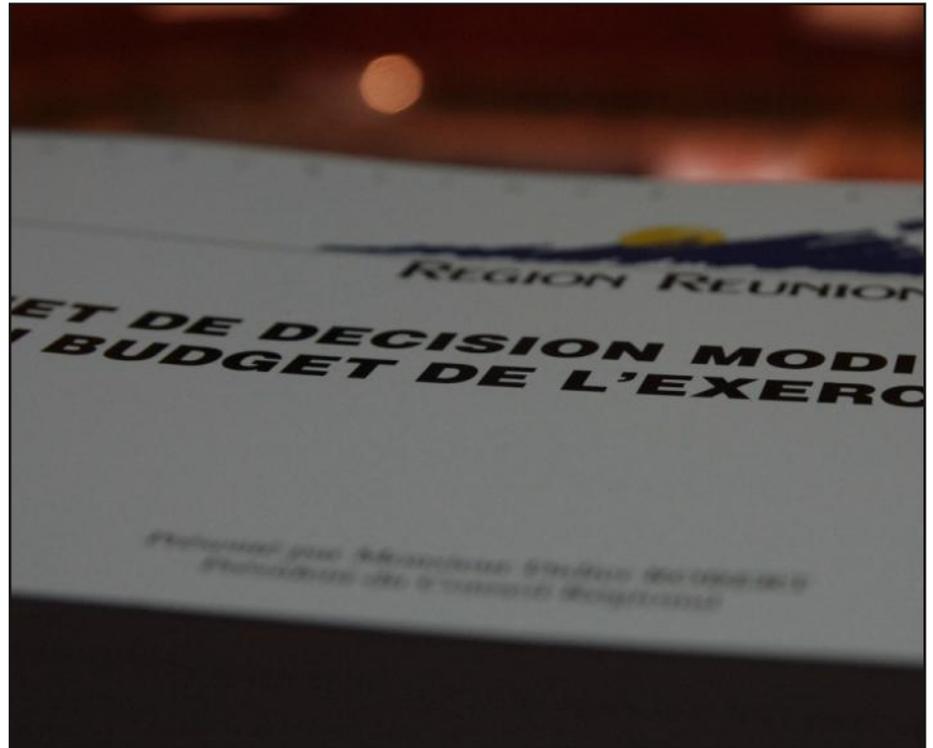
En effet, qu'est-ce qu'un élu dans une société réunionnaise marquée par 3 siècles et demi de rapport esclavagiste et colonial ? Le Conseil Général ainsi que 23 Communes ont été créés durant cette période inhumaine de notre histoire. Seule Cilaos a été érigée en 1965.

En ces temps-là, les liens entre Maître et sujets, d'une part, et entre élus et administrés, d'autre part, étaient confondus.

La raison principale est le racisme de classe. Les « possédants » avaient tous les pouvoirs. Mme Desbassyns était plus puissante que n'importe quel élu alors qu'elle n'avait pas le droit de vote. Les femmes ont voté pour la première fois, seulement en 1945, soit 97 ans après l'abolition de l'Esclavage.

Mentalité de propriétaire de concession

Il s'en est suivi une mentalité où le



maire pense et agit comme propriétaire de concession terrienne (des territoires). On entend souvent « ma commune ». Il n'a aucun compte à rendre au peuple mais tremble devant un préfet qui fonctionne comme un gouverneur. L'épisode COVID-19 est éloquent. Les maires manipulent les autres institutions et cumulent des indemnités qui les situent dans la tranche des 10 % des plus hauts revenus, dans une des sociétés les plus inégalitaires.

Une jeune fraîchement élue maire s'est accordée une augmentation en se comparant à un chef d'entreprise qui gère un budget de montant équivalent. Elle disposait déjà d'un niveau de revenu indexé. Il s'agit de l'argent public et c'est légal. Par contre, une autre a refusé de prendre les 40 % de supplément pourtant prévu par la loi.

Quant à la fameuse « Maison du peuple », c'est une blague. Un citoyen doit franchir au minimum 3 barrages avant d'arriver à l' élu : sécurité, digicode et secrétaire. Les personnes qui critiquent le système veulent, à leur tour, être « élues ». Pour faire un peu mieux que l'autre mais sans toucher au

statut néocolonial et au rapport à l'argent public.

Budget des collectivités supérieur à celui de l'ONU

Savez-vous que les dépenses publiques exécutées l'année dernière, au nom des Réunionnais, par 24 maires et 2 présidents d'assemblées, se montent à plus de 4 milliards d'euros ? C'est une somme largement supérieure au budget de fonctionnement de l'ONU pour le monde entier.

S'ils étaient des « représentants du peuple » et non « des élus », ils auraient fixé l'éradication de la pauvreté comme priorité absolue du mandat. C'est même à l'agenda des Objectifs du Millénaire pour le Développement Durable 2015-2030.

Ary Yee Chong Tchi Kan

Oté

In domi-vérité sé in domi-mansonz tanka la vérité san pour sans sé sa k'i fo

Mézami, yèr nou té apré anparl la kanpagn bande kandida zéléksyon réjyonal, é mwini téi di souvan défoi déssèrtin i kontante azot avèk in dommi-vérité, plito k'alé zisko boute zot panssé. Konm zot i sava pa oboute zot panssé mi domande amwin la plipar d'tan pou kossa i kontante d'in larguimantassion an domi-tinte.

Dèrnyé foi, mwini la pran lébzanp la route an mèr é mwini la di, si ni panss sa va fini an katédral kassé, i fo di kanstréti pou k'i roprosh paou d'konète dé shoz épi d'kash la vérité. La vérité dann la shoz publik mi panss sa lé vréman néséssèr, itil, é sansa la politik i amène pa bien loin.

Mé dann lo domène kiltirèl, sanm pou mwini, plizyèr kandida la pa ézite dévoil lo fon zot panssé kan zot la anparl la lang kréol rényonèze. Zot i koné fitintan in bonpé té i ézite dire zot lé paré pou done nout lang matèrnèl la plass i mérite ali pou vréman. Pou pa fé pèr d'moune ? Pars bande réak té riskab i transform sa an arm konte lo progré noute pèp rényoné.

Mé zordi, nou va dir plizyèr kandida i ézite pi pou dire zot i vé in plass ékilibré pou la langue kréol rényoné, dann lékol, dann la kiltire, dann lo révèye noute lidantité... Lé vré ké lopinyon la shanj an vitèss. Antouléka sé sak in sondaze i di é l'moune i ézite pi domande bande politik a fé zot méyèr possib dann lintéré noute lang kréol rényoné – dèrnyé sondaz la fé néna in moi é li amontre vréman lopinion la shanjé.

Si bande kandida i sava dann sanss-la, la pa forséman pars zot i vé suiv lopinion, mé sanm pou mwini pars zot ossi zot la fine shanj in bonpé. Finalman, sa sé in n'afère normal, vi ké bande parti, bande kandida, bande list zot ossi zot i fé parti lopinion piblik é zot i bouj dann minm sans ké lopinion.

Justin