

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 20054 - 77EME ANNÉE

Circulation paralysée pendant des heures à Saint-Denis à cause d'un simple accident

Embouteillage monstre à Saint-Denis : l'urgence de reconstruire le chemin de fer de La Réunion

Encore une fois, un simple accident à l'entrée de la route du littoral a entraîné la paralysie de la circulation à Saint-Denis et des retards considérables pour les usagers traversant la capitale pour se rendre dans l'Ouest. C'est la conséquence de l'absence à La Réunion d'une alternative au tout-automobile. Dans une île montagneuse de seulement 2500 kilomètres carrés où la plupart des villes sont sur une étroite frange littorale, ce sont plus de 20.000 véhicules neufs qui sont importés chaque année. Comment expliquer qu'un tel sous-développement dans les transports soit possible dans une île rattachée à l'Union européenne et ayant un PIB par habitant sans équivalent à des milliers de kilomètres à la ronde ?

Hier vers 13 heures à l'entrée de Saint-Denis sur la fin de la route du littoral devant la caserne Lambert, une camionnette venant de l'Ouest a fait une embardée avant de se retrouver sur le toit sur la voie d'en face. Fort heureusement, seulement des dégâts matériels sont à déplorer. Il a fallu environ de trois heures pour évacuer le véhicule et rétablir la circulation dans le sens Saint-Denis La Possession.

En conséquence, le seul moyen pour aller vers l'Ouest était d'em-

prunter le boulevard Sud. Pendant ce temps, d'importants bouchons se sont formés : jusqu'à 11 kilomètres d'embouteillages depuis la sortie de Saint-Denis par le pont Vinh-San en allant vers l'Est. Cela signifie que la circulation dans Saint-Denis a été très sérieusement perturbée pendant des heures, par le simple accident d'une camionnette à l'entrée de la ville.

Raisons de la suppression du train

Cette situation est la conséquence d'une politique : favoriser le tout-automobile. Cette politique date du moment où la France avait besoin de resserrer son emprise sur La Réunion au moment de la décolonisation. Pour cela, Paris créa de toutes pièces une classe sociale aux revenus déconnectés de la situation économique de La Réunion et capable de consommer des produits importés d'Europe. Le gouvernement décida habilement d'étendre le supplément colonial versé à une centaine de hauts fonctionnaires à tous les agents titulaires au moment où la décolonisation imposait l'embauche de dizaines de milliers de fonctionnaires pour répondre aux

besoins de services publics. Ce sursalaire a permis aux membres de cette classe sociale d'être le fer de lance de l'importation à La Réunion de la société de consommation dont un des symboles est l'automobile.

Le moment décisif fut justement la décision de détruire le chemin de fer et de construire la route du littoral à la fin des années 1950. Paris faisait ainsi d'une pierre deux coups.

Tout d'abord, la fin du chemin de fer signifiait la suppression d'un des plus gros employeurs de La Réunion, qui était le bastion de la CGT et du Parti communiste. Au cours des décennies précédentes, les cheminots avaient été des acteurs essentiels des conquêtes arrachées par les Réunionnais face au pouvoir parisien et ses alliés à La Réunion. Les cheminots assuraient notamment le lien entre les dockers et les travailleurs des usines sucrières dans la transmission des idées révolutionnaires : Sécurité sociale, impôt sur le revenu, éducation gratuite pour tous, respect du suffrage universel, égalité des salaires entre fonctionnaires de La Réunion et de France notamment. Et quand en octobre 1945, les Réunionnais choisirent leurs députés dans les premières élections législatives sous le régime du suffrage universel, ceux de la circonscription sous le vent élirent

Léon de Lépervanche, un cheminot membre du Comité républicain d'action démocratique et sociale (CRADS).

Ensuite, l'importation à La Réunion du tout-automobile renforçait la dépendance de notre île à l'extérieur, notamment la France. En effet, tout ce système ne fonctionne que grâce à des importations, car les Réunionnais ne construisent pas d'automobile, et aucun puits de pétrole n'est exploité à La Réunion. Ce système permet à l'industrie automobile française d'être la principale bénéficiaire des plus de 20.000 véhicules importés par an, mais il fait de La Réunion un pays sous-développé sur le plan des transports.

L'opposition au retour du train

Les initiatives pour sortir La Réunion de ce sous-développement rencontrent une opposition de la part des bénéficiaires du tout-automobile. C'est ce rappelle la campagne des élections régionales de 2010, moment décisif sur ce plan. La majorité régionale était l'Alliance dont faisait partie le PCR, avec à sa tête Paul Vergès. En janvier 2007, Paul Vergès avait obtenu du gouvernement les crédits pour reconstruire le train à La Réunion avec une mise en service prévue en 2012. Des recours avait obligé à retarder les travaux pour la traversée du massif de la Montagne, mais les emprises du tram-train étaient déjà construites sur plusieurs kilomètres : pont du Boulevard Sud sur la rivière des Pluies à Saint-Denis, pont aval sur la rivière des Galets et

l'axe mixte reliant ce pont à l'entrée Est de Saint-Paul. Aussi, 2014 était un horizon raisonnable pour la mise en service des plus de 40 kilomètres de réseau ferroviaire reliant Sainte-Marie à Saint-Paul en passant par Saint-Denis.

Il n'en fallait pas plus pour provoquer le blocus de la Région Réunion par des opposants politiques qualifiés de transporteurs en novembre 2008, puis en juillet 2009 à l'occasion de la venue d'un Premier ministre venu inaugurer la Route des Tamarins. Seule la menace de Paul Vergès d'annuler l'inauguration de la Route des Tamarins obligea l'État à agir pour lever le blocus, mais sans qu'aucune sanction ne soit prise à l'encontre de ceux qui avaient pratiqué un coup de force contre une institution élue de la République.

Cette stratégie avait pour but de combattre un pouvoir politique qui allait libérer les Réunionnais du tout-automobile grâce à une alternative écologique et pas chère pour les usagers. Elle aboutit à l'installation de Didier Robert à la présidence de la Région en mars 2010. Une de ses premières décisions fut de stopper le chantier du tram-train, et d'obtenir de Paris le transfert de l'argent prévu pour le train sur une hypothétique route en mer dite NRL : les compagnies pétrolières, les importateurs de voitures et camions et ceux qui gravitent autour de ce lobby avaient atteint leur objectif.

La sardine qui bloque le port de Marseille

11 ans après, les Réunionnais continuent d'en payer les conséquences. Le moindre incident sur une route à fort trafic a aussitôt d'importantes répercussions. Une camionnette accidentée peut ainsi paralyser pendant des heures la circulation dans la capitale, une ville de près de 150.000 habitants. C'est le syndrome de la sardine qui bloque le port de Marseille.

11 ans de présidence de Didier Robert à la Région ont laissé 1,2 milliard d'euros de dettes, et une route en mer à moitié réalisée alors que l'enveloppe initiale prévue, 1,6 milliard d'euros, est déjà engloutie dans les roches jetées dans l'océan et dans un viaduc de plusieurs kilomètres qui ne mène actuellement à nulle part. Les marges de manœuvre sont donc réduites. Ceci complique la mobilisation d'investissements publics pour reconstruire le train à La Réunion. Il est pourtant évident que dans une île où la majorité de 850.000 personnes se concentrent sur à peine le quart de 2500 kilomètres carrés, un réseau ferroviaire est le mode de déplacement le plus adapté. C'est ce que montre le retour du train à Maurice, grâce à un partenariat entre l'île sœur et l'Inde.

M.M.

Témoignages

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

Edito

José Martí, l'apôtre de la lutte pour l'indépendance de Cuba

Bien qu'il soit né sous le soleil des Caraïbes, il a vécu son enfance à Valence, en Espagne, la ville d'origine de son père, Mariano Martí. À l'âge de 13 ans, il est retourné à Cuba, où il terminerait ses études secondaires. Là, il aura ses premières approches formelles de l'art, lorsqu'il s'inscrira à l'École professionnelle de peinture et de sculpture de La Havane. Au cours de cette étape, il a connu sa première altercation avec les autorités au pouvoir sur l'île. Spécifiquement, il a été accusé de trahison après la découverte d'une lettre écrite par lui dont le contenu étiquetait deux camarades étudiants « apostats », pour s'enrôler dans l'armée anti-indépendance. Pour cela, il a été condamné à six ans de prison. Mais grâce aux efforts de ses parents, il a été expulsé vers l'Espagne. En 1878, Déjà marié et père d'un fils, José Martí est rentré à Cuba avec la ferme intention de forcer l'indépendance du pays. À cette fin, il a fondé le Club révolutionnaire central cubain et un an plus tard, la soi-disant « petite guerre » a été déclenchée. Cette courte insurrection armée était la deuxième tentative d'indépendance contre la couronne espagnole. La révolte a été rapidement contrôlée. Martí a été capturé et envoyé une fois de plus en exil (à New York). Mais il n'y avait pas de retour en arrière. Même le fait de rencontrer sa femme et son fils dans la ville américaine ne l'a pas détourné de son objectif tant attendu : l'indépendance de Cuba. Un but qui a fini par lui coûter la vie et, par conséquent, il ne l'a jamais vu accompli.

Combattant la domination espagnole, il prend le soin de distinguer entre le colon qui travaille la terre et fonde une famille à Cuba et les dirigeants et exploiters du gouvernement colonial qui pillent le pays et corrompent les consciences. Combattant les inégalités et les injustices, Martí s'élève contre les préjugés raciaux et ethniques. La libération nationale reste, certes, l'objectif central de Martí.

Il évite alors deux tentations contradictoires : il se garde bien de limiter ce milieu à la seule île de Cuba, mais il évite aussi de l'étendre à l'Europe ou même à l'Amérique européenne. Dans l'immédiat, il s'agit de revendiquer l'indépendance de Cuba à l'encontre de la colonisation espagnole ; mais Cuba a, en commun avec d'autres pays d'Amérique latine et centrale, des caractéristiques qui ne sont ni celles de l'Europe, ni celles de l'Amérique européenne. En ce sens, la guerre d'indépendance a pour but, à plus longue échéance

, de prévenir l'expansion des États-Unis. Elle constitue la dernière guerre américaine contre le colonialisme représenté par l'Espagne, mais elle donne aussi naissance au premier mouvement de lutte de libération contre l'impérialisme. C'est cette certitude qui confère à la pensée de Martí une ampleur et une originalité uniques, c'est elle qui fait véritablement de lui le prophète, l'apôtre des révolutions du XXe siècle et le père du continentalisme guévariste. Si cette idée parcourt constamment son œuvre, elle revêt le maximum de clarté dans le texte fondamental écrit à Mexico en janvier 1891 et intitulé fort explicitement Notre Amérique. Martí « termine l'œuvre du XIXe siècle et il prépare celle du XXe. Il parachève la sécession dans l'ordre politique et il l'annonce dans l'ordre économique ».

Dans l'ordre politique, le patriotisme et l'hispano-américanisme de Martí sont une même chose, Cuba et l'Amérique forment la partie et le tout, les problèmes cubains se reflètent sur le continent. Les peuples de « notre Amérique » sont nés des « mêmes douloureuses entrailles », ont les mêmes caractères et le même avenir. Leur unité et leur indépendance passent par la libération définitive de Cuba : « Cuba doit être libre de l'Espagne et des États-Unis » ; on ne pourrait formuler en une phrase plus concise un programme politique plus complet. Martí refuse de considérer comme « civilisées » des institutions et des coutumes propres à d'autres territoires, à d'autres réalités et qu'il faut imposer à Cuba par le feu et le sang. En janvier 1895, José Martí rejoint le général Máximo Gómez à Saint-Domingue où, tout en préparant un retour armé à Cuba, il écrit et publie le Manifeste de Montecristi, appel à l'insurrection pour construire un pays libre et démocratique. Ils débarquent ensemble à Cuba en février 1895 et sont rejoints par le général noir Antonio Maceo pour former l'armée mambise. Le 19 mai 1895, âgé de 42 ans, José Martí est tué à la Bataille de Dos Rios. Il repose de nos jours au cimetière Santa Ifigenia à Santiago de Cuba. Sa sépulture se trouve, depuis fin 2016, à quelques mètres seulement de celle de Fidel Castro.

« La liberté coûte très cher et il faut, ou se résigner à vivre sans elle, ou se décider à la payer son prix. » José Martí

Nou artrouv'

David Gauvin

Oté

**Lé pli fassil lès son sèrvo patiné
dann la mélass plito ké fé travaye ali !**

Matant Zélida la ékri Justin :

Mon shèr nové, mon spèss salté, rouj-de-fon dovan l'éternité a ékout azot i diré sé bann kominis la dékouvèr lo réshofman klimatik é sé zot l'apré fé an sort demoun i lite kont réshofmann la. Mèm pou désèrtin rant zot sé Paul Vergès la dékouvèr sa é sé par li koméla bann gran péi i méfyé so réshofman-la avèk tout la tablatir souvan dé foi demoun i pans zot va amène pou l'imanité.

Mi di soi-dizan pars a l'èr k'i lé, si mi tronp pa, réshofman klimatik la sa sé in fénomène i koné pa bien é i koné pa avèk présizyon é souvan défoi néna in pé i fé sanblan zot i koné alé oir zot i koné pa inn tyork. Tok ! Pran sa pou toué !

Justin la fé pou répons :

Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr, mi antann aou dir, i koné pa bien si sé l' onm k'i provok lo réshofman klimatik, i koné pa égzaktoman lé shoz é an plis ké sa bann kominis ki fé zot zéssétou dann sète afèr-la, sré myé robotiz azot bann zéssépa.

Matante mi tien d'rapèl aou koman bann gran zoinal, bann radyo épi bann télé la réazi kan Paul Vergès l'anons la katastrof té i pé arivé. Sa lété dann in kanpagn éléktoral é Paul Vergès la fé in konférens do prèss.

Bann zoinalis té i panss li téi sava parl zéléksyon mé li la pa parlé.

Li la parl sinplomman pou soulèv la késtyonn réshofmann klima. Bann zoinalis la panss li l'avé pèrd lo nor é zot la panss Vergès téi konsidèr lo zéléksyon lé kui é sé pou sa lo prézidan lo PCR i anparl pa.

Finalman de konte, té sa laktyalité é pou in bonpé d'tan. Lété pa in n'afèr d'zéssétou sansa zéssérien, mé inn késtyonn vi ou d'mor pou l'om dsu la tèrè...

Tanka ban de kréyikér mi rapè azot in sinp kozman :

« Lo saz i amontr la line é linbéssil i rogarde lo doi. »

Tok ! Pran sa pou ou matante !

Justin