

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21001 - 78ÈME ANNÉE

Les pieds à La Réunion mais la tête à Paris, la preuve par le langage

« Hiver austral » à la place de « hiver » dans le langage à La Réunion : la puissance de l'assimilation

Comme chaque année, l'arrivée de températures plus fraîches indique que « livèr lé rantré ». Mais dans de nombreux médias et administrations à La Réunion, cet hiver est qualifié de « austral ». Qu'une personne située dans l'hémisphère Nord parle de « l'hiver austral » pour évoquer la saison en cours dans notre île peut s'expliquer pour une raison de clarification. Mais lorsque l'expression « hiver austral » est utilisée à La Réunion à la place de « hiver », alors se pose la question de l'ampleur de l'assimilation à la France dans notre île : les pieds à La Réunion mais la tête à Paris, la preuve par le langage. Cela montre la puissance de cette assimilation et l'énorme travail à accomplir pour en libérer tous les Réunionnais.

À La Réunion, l'assimilation à la France ne se limite pas seulement à des lois et règlements inadaptés à la situation de notre île. En effet, il semble évident que si la France comptait 10 millions de chômeurs et 30 millions de personnes sous le seuil de pauvreté, d'autres politiques seraient menées. Or, les politiques appliquées à La Réunion ont pour base le droit commun d'un pays de 65 millions d'habitants situé en Europe, auquel s'ajoutent des adaptations décidées là-bas. Ceci ne permet pas de répondre aux défis spécifiques et considérables à La Réunion depuis plus de 60 ans. Or, cette assimilation s'insinue jusque dans le langage, ce qui montre sa puissance et l'énorme travail à accomplir pour en libérer tous les Réunionnais.

A La Réunion, l'hiver ou l'été suivis de l'adjectif « austral »

La Réunion est une île tropicale située dans l'hémisphère Sud, à 1000 kilomètres de Madagascar, grande île au large des côtes de l'Afrique australe. Sa place dans l'océan Indien et la colonisation française ont amené à un peuplement unique au monde. Ce peuple

a réussi à créer une langue commune à des descendants d'Africains, d'Asiatiques et d'Européens : le créole. Comme toute langue, elle utilise des mots pour définir les saisons. Notre climat est tropical, et il existe donc deux saisons : la saison sèche, ou hiver et la saison humide, ou été. Il n'y a donc que deux saisons dans le créole : livèr et lété.

Or, dans le langage officiel utilisé par les médias, il n'est pas rare d'utiliser l'expression « hiver austral » pour décrire la saison actuelle. Un phénomène analogue est observé pendant la saison chaude. Il est souvent entendu ou lu cette expression : « l'été austral ». Par exemple, les grandes vacances sont quasi systématiquement dénommées : « vacances de l'été austral ».

« Austral » par rapport à qui ?

Que l'épithète « austral » soit ajouté à « été » ou « hiver » peut se comprendre lorsque la personne qui s'exprime se situe dans l'hémisphère Nord. En effet, au Nord de l'Équateur, les saisons sont inversées. Lorsque c'est l'hiver ici, c'est l'été là-bas et inversement.

Mais quand l'expression « hiver austral » est employée par un locuteur se situant à La Réunion, c'est source d'interrogation. La Réunion doit sans doute être le seul pays de l'hémisphère Sud où l'expression « hiver austral » est utilisée à la place de « hiver ». Cette particularité linguistique correspond à une autre historique : La Réunion a été le pays de l'hémisphère Sud le plus longtemps colonisé par la France : près de 300 ans. Elle fait partie des « Quatre vieilles », expression rappelant que La Réunion était en 1946 une des colonies subsistant du premier empire colonial français qui fut presque entièrement démantelé au cours du 18^e siècle.

La colonisation française a pour spécificité l'assimilation des peuples asservis. C'est une des raisons qui

explique qu'à la différence Maurice, ancienne colonie du Royaume-Uni, ce fut la revendication d'intégration à la France plutôt que d'indépendance qui fut portée au moment de la bataille pour la décolonisation. Cette revendication s'est traduite dans la loi du 19 mars 1946 : La Réunion n'était plus une colonie et devenait alors un département français.

«France» remplacée par «Métropole» : un combat idéologique de Michel Debré

Cette assimilation était le creuset favorable à l'utilisation dans le langage courant d'expressions étonnantes apparues depuis. Ainsi, le mot « France » est remplacé par « Métropole ». Or « Métropole » est un pays qui n'existe sur aucune carte.

Réagissant à un article de Mathieu Raffini, Sémantique et hégémonie culturelle, publié dans Témoignages du 27 mai 2020, le regretté Georges-Marie Lépinay rappelait ceci :

(...) « "métropole". Voilà un terme qui n'était presque jamais utilisé dans le langage courant à La Réunion jusqu'aux années soixante pour désigner

la France. On parlait de la France. Il y avait même un créolisme : lorsqu'on parlait de quelqu'un qui se rendait en France, on disait qu'il « partait pour France ». Je pourrais ajouter d'autres expressions encore utilisées comme « poule de France », voire « gouïave de France ». On ne parlait pas de poule « de métropole » « ou gouïave de métropole ». Cela n'avait pas de sens. Et puis Michel Debré est arrivé avec « métropole », et tout le mode s'est aligné. Aujourd'hui, la cause est entendue, tout le monde à La Réunion ne parle plus que de métropole. »

L'intégration dans la langue des médias et des administrations de l'expression « hiver austral » pour remplacer « hiver » procède d'une même logique. Cela montre la puissance de l'assimilation. Elle est si grande que des Réunionnais utilisent des expressions propres aux Européens vivant en Europe pour parler des saisons à La Réunion : les pieds à La Réunion mais la tête à Paris, la preuve par le langage. Ceci montre l'énorme travail restant à accomplir pour libérer les Réunionnais de cette assimilation afin de faciliter le tournant vers le développement de La Réunion.

M.M.

Quand l'intérêt général prime sur celui de quelques-uns, tout un pays peut avancer

Metro Express à Maurice de Port-Louis à Curepipe : le retard de La Réunion s'amplifie

La presse mauricienne salue le début des essais du train Métro Express sur la nouvelle ligne construite entre Phoenix et Curepipe. C'est notamment le cas de notre confrère « Le Mauricien » :

« La phase d'essai du métro sur le trajet de Phoenix à Curepipe débute ce jeudi 21 juillet. Les Light Rail Vehicles (LRVs) vont ainsi défilier entre ces deux régions jusqu'à sa mise en opération officielle. (...)

Pour rappel, le trajet Port-Louis/Curepipe sera opérationnel fin septembre-début octobre, au lieu de décembre 2022. Sept stations en construction seront prêtes à temps pour que le Metro Express soit pleinement opérationnel de Curepipe à Port-Louis. »

Ce sont 12 kilomètres de voies ferrées supplémentaires qui permettront au réseau d'atteindre pour le moment une longueur d'une trentaine de kilomètres. Entre les 2 terminus, la durée du trajet le plus lent sera de 41 minutes. Sera ainsi desservie par le train la région la plus peuplée du pays, de la capitale Port-Louis à Curepipe, en passant par Rose Hill et Quatre-Bornes. La prochaine extension reliera notamment la Cybercity d'Ebène et l'Université à ce réseau.

Avec Metro Express, les Mauriciens bénéficient de trains ultra-modernes d'une capacité de 350 places. Une rame circule habituellement toutes les 15 minutes entre 6 heures et 22 heures. Les travaux avaient été lancés en 2017, pour une livraison du premier tronçon en janvier 2020. Depuis, le réseau s'est étendu.

Pendant ce temps à La Réunion, le projet de train stoppé en 2010 par Didier Robert ne pourra pas sortir de terre avant de nombreuses années. L'argent qui était prévu pour le construire avait été obtenu de l'État par Paul Vergès en 2007.

L'argent du train à La Réunion dépensé dans une demi-route en mer

La mise en service du Tram-train de La Réunion était prévue en 2013, soit 4 ans avant la première pierre du Metro Express et 7 ans avant sa livraison. Les études réalisées et les premières emprises de la voie ferrée à La Réunion avaient déjà été construites quand, en 2010, Didier Robert a négocié avec Paris la réaffecta-

tion de cet argent public à la construction du hypothétique route en mer dont seulement une moitié sera mise en service cette année, 12 ans plus tard. Réaliser l'autre moitié nécessitera un investissement supplémentaire de 840 millions d'euros.

L'argent du train ayant été utilisé pour autre chose, il sera nécessaire de trouver de nouveaux financements pour reconstruire le train à La Réunion. Rappelons que le coût du tram-train entre Sainte-Marie et

Saint-Paul était de 1,3 milliard d'euros, un coût important dû en grande partie à la nécessité de construire des tunnels de plusieurs kilomètres pour franchir le massif de la Montagne entre Saint-Denis et La Possession.

A Maurice, le coût annoncé du Metro Express est inférieur à 500 millions d'euros, mais sans tunnel à creuser.

Transport : le sous-développement coûte très cher aux Réunionnais

A Maurice, le train circule de 6 heures à 22 heures, avec une fréquence d'une rame de 350 places toutes les 15 minutes. Sur la ligne actuelle entre Port-Louis et Vacoas, il faut compter 33 minutes de trajet. Quand le Metro Express reliera Curepipe à Port-Louis, 41 minutes tout au plus seront nécessaires pour effectuer plus de 30 kilomètres dans la région la plus densément peuplée du pays.

Actuellement, le tarif d'un billet de train à l'unité s'échelonne entre 35 et 50 roupies, soit entre 0,75 et 1,05 euro en fonction de la distance. Avec une carte prépayée, le prix va de 0,68 euro à 1 euro.

Selon Statistics Mauritius, en 2021, le salaire le plus bas dans le secteur privé était estimé à 265 euros par mois, le salaire moyen à 344 euros. Statistics Mauritius estimait que la moitié des travailleurs manuels gagnait un salaire supérieur à 348 euros par mois, tandis que les cadres de direction se situaient aux environs de 850 euros par mois.

Cela signifie que pour un travailleur gagnant le salaire le plus bas dans le privé, un trajet quotidien aller-retour entre la gare la plus proche du domicile et celle à proximité de son employeur lui coûtera 16 % de son salaire mensuel.

A La Réunion, un tel pourcentage signifie une dépense de 208 euros pour un salarié à temps complet payé au SMIC. Sachant que la grande majorité des travailleurs payés au SMIC doivent se déplacer en voiture, à raison d'un plein de gazole par semaine, ces 208 euros ne couvrent même pas le prix de l'essence. A cela s'ajoutent l'entretien voire le remboursement du crédit contracté pour l'achat du véhicule. Quand le travailleur est contraint d'accepter un em-

ploi à temps partiel pour sortir du chômage, alors la dépense en termes de trajet domicile-travail dépassera encore plus largement les 16 % qu'un travailleur ayant un bas salaire à Maurice.

Concernant le temps de parcours, un travailleur habitant à Saint-Paul ou à Saint-Benoît et étant employé à Saint-Denis mettra forcément plus de 40 minutes pour arriver au centre-ville de la capitale à l'heure de pointe. La mise en service de la demi-route en mer ne permettra pas de réduire cette durée. D'où qu'il vienne, ce travailleur perdra des dizaines de minutes dans les embouteillages aux entrées Est et Ouest de Saint-Denis et gaspillera ainsi du temps, du carburant et de l'argent. Et au moindre incident sur la route, alors la durée du trajet pourra se compter en heures.

La décision de stopper le chantier du tram-train a donc pour conséquence de maintenir les Réunionnais dans le sous-développement en matière de transport. Ce sous-développement condamne les travailleurs à ponctionner une part importante de leur budget rien que pour se rendre tous les jours sur le lieu de leur emploi. Les bénéficiaires de cette situation sont les grands patrons qui tirent de juteux profits du monopole du tout-automobile. Ce n'est pas un hasard si ce secteur est dominé par des sociétés extérieures, elles ont flairé le bon filon à La Réunion.

Enfin, l'obligation d'utiliser une automobile expose son utilisateur à un risque d'accident qui n'existe pas pour l'usager du train.

Avec le monopole du tout-automobile sur les liaisons inter-urbaines, le sous-développement en matière de transport coûte très cher aux Réunionnais.

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

Oté

Afors alé a l'o kalbass i kass Afors pa tienbo konte noute réaltité lé shoz i avanss pa pou vréman

Mézami, zot i koné konm mwin la Frans sé in péi rish — Pé s'fèr lo sizyème sansa lo sétyème péi pou la rishèss son bande zabitan, épi pou la fors son lékonomi. Li néna do koi kan i rogarde bann shif pou siprime la mizèr épi la povreté an parmi son bande zabitan. Mé malorozman néna ankò demoune pov dann péi-la, par-la 20 % d'moune.

Pars son sistème kapitalist i ve sa.

Biensir dann bande péi l'outre-mèr franssé néna pliss la mizèr-i di sa la grande povreté — é pliss demoune pov : a popré 50 % d'moune pars l'outre-mèr par la fote lo néo-kolonialism la zamé gingn trape in bon dévlopman ékonomik é ziska zordi nou lé ankòr dann in lékonomi d'kontoir. Lé pa la fote l'outremer pars bande propozission la zamé manké pou fèr otroman k'la fé.

Mi di propozission la zamé manké.

Antouléka, sak mi koné, sé ké noute parti, shak foi in gouvèrnman — gosh konm droite — la domande sak ni vé pou dévlope nout péi, li la fé son travaye de parti résponsab dovan son pèp é li la pa manke di sak lé bon pou nout péi... Kan bande prézidan la domandé kossa i fo fé, kissoi Chirac, kissoi Sarkozy, kissoi Hollande, kissoi dèrnyèrman Macron, noute parti la di épi la ékri sak selon li i fo fé dann noute péi.

Bien sir dopi 1959 okin prézidan, okin gouvèrnman la done ali la pène pran in pé o sèryé sak nou téi di. Pli pir l'ariv défoi zot la kass lo rin noute bande projé : mi vé anparl toute bande projé Paul Vergès l'avé mète an route pou dévlope korèktoman lo péi. Mi vé anparl lo tram-train, lotonomi énéjétiq, lotosifizans alimantèr, lipodrome Saint Paul, la MCUR é toute sak l'avé désside pou bien avanssé.

Zordi mi domande amwin si lé shoz la éspass konmsa la pa pars in pé i konsifdèr bande péi l'outre-mèr konm in pti bouté La frans in pé loin, mé la vérité la pa sa. La vérité sé ké nou lé pa parèye. La vérité sé ké nou néna noute spéssifissité é toultan k'i tienbo ar pa konte de sa nou sar touzour bordé... In prèv ankòr si la bézoin : la loi dsu lo pouvoir d'asha. Ankòr in kou gouvèrnman la pa tienbo konte noute réaltité bande péi l'outre-mèr.

Antansyon : afors alé a l'o kalbass i kass — a bon ékoutèr, salu.

Justin