Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21304 - 79ÈME ANNÉE

Contribution de la Section PCR de Saint-Denis aux États-Généraux sur la Mobilité à La Réunion

Quelles mobilités pour La Réunion ?

Lundi 17 juillet, dans le cadre des États-Généraux sur la Mobilité, un "ronkozé" a été organisé par Serge Folio, à Saint-Denis. Il avait invité des membres de la FNAUT, François Payet et Pascale David et du PCR dont Julie Pontalba, Yves Dumont. Vous trouverez ci-joint, l'essentiel de l'intervention de Ary Yee Chong Tchi Kan, au nom de la section PCR de Saint Denis.

A) Repenser la question

Nous versons au débat la destruction d'une forêt tropicale, à partir de 1663. Un écosystème d'environ 3 millions d'années a été mis à sac, en un siècle à peine, par quelques prédateurs qui ont fini par faire souche. Avons-nous atteint le point de non-retour de cette destruction ? En fonction de la réponse, nos solutions pour l'avenir de la mobilité s'inscrivent dans la marge de l'évolution tendancielle de cette destruction ou dans le changement résolu de la trajectoire.

Un Réunionnais doit pleurer la destruction de l'Amazonie et les forêts équatoriales d'Asie et d'Afrique, tout en ayant son pays, comme repère infini.

1-Au 17e siècle, pour les besoins de l'économie française, le moyen de transport essentiel était le bateau. Dans l'île de plus en plus saccagée, on se déplaçait à pied et à cheval ; on transportait à dos de mulet. La bourgeoisie se déplaçait à dos d'hommes, en palanquin ou chaise à porteur.

2-Au 18e siècle, pour les besoins administratifs, le territoire de La Réunion a été structuré en Commune dont les chefs-lieu se trouvent sur le littoral. C'est à cette époque que Mahé de Labourdonnais a déplacé la capitale de Saint-Paul vers Saint-Denis. Le découpage communal vertical, avec « vue imprenable sur la mer », et la concentration des sièges sociaux sur Saint-Denis ont orienté de l'avenir. Dans le centre des villes chef-lieu, la bourgeoisie se déplaçait en carrosse dans des rues pavées. La majorité de la population marchait.

3-La fin de l'esclavage en 1848 et le début des travaux du Canal de Suez en 1859, l'île devait relever le défi de l'isolement maritime. La bourgeoisie va continuer à détruire de grands espaces fonciers et utiliser de gros moyens de transport de cannes pour rester compétitif.

4-Le saut décisif a été l'œuvre du gouverneur Hubert de Lisle, un natif de Saint-Benoît. Il va défoncer la forêt tropicale dense, sur une ligne de crête à 800 m d'altitude, pour livrer de nouvelles terres à l'exploitation. Son règne a duré 6 ans, de 1852-1858. La route porte son nom. Des populations se sont installées, de nouvelles économies sont nées et les populations importées se sont adaptées et acclimatées. C'est le règne des charrettes, aux grosses roues en fer, tirées par des bœufs. C'était un moyen de transport et de mobilité adapté aux chemins boueux et chaotiques des campagnes (notamment pour les mariages). A comparer avec la mobilité dans les sanctuaires de la bourgeoisie des villes.

5-Sur le littoral, la bourgeoisie a engagé ses fonds propres pour construire une ligne de chemin de fer et un port en eau profonde pour faciliter l'évacuation de l'importante production du sucre. L'usage pour le déplacement des personnes était très limité. Les camps et les villes témoignent d'un mode de vie qui nécessite peu de mobilité mécanique.

6-Toute cette harmonie a basculé après la 2e guerre mondiale. Pour reconstruire son économie, la France s'est lancée dans la production automobile avec des marques prestigieuses, reposant sur des chaînes de production complètes. Imaginez Renault, Peugeot, Citroën, Simca, Berliet,... Avec la surrémunération des fonctionnaires combinée aux capacités de la bourgeoisie locale, La Réunion devenait un marché solvable. Le slogan « La Réunion est la vitrine de la France » était un moyen économique de portée politique, utilisé contre les responsables politiques et syndicaux qui réclamaient le maintien du système ferroviaire. Les concessionnaires automobiles et

accessoires pneumatiques ainsi que les pétroliers étaient aux commandes dans les Communes et au Département. Ils étaient fiers d'inaugurer des routes à mesure que la production agricole diminuait et que le chômage augmentait. Un compromis était accordé aux charrettes sur pneumatique.

7-Finalement, en ajoutant la vitesse au confort des véhicules et à la publicité, la représentation psychosociale de « l'auto » a supplanté tous les modes de déplacements. Ainsi, prendre le bus est synonyme de pauvreté, voire de honte. Les Maires communistes qui ont créé le SivomR ont brisé l'idéologie de classe ambiante en créant « les bus fleuris » de la Semittel, dans lesquels tout le monde voulait entrer. Aujourd'hui, heureux sont les maires et multiples présidents d'institutions intercommunales qui vantent la mobilité collective... pour les autres.

8-L'importation massive de l'automobile a généré l'importation massive des marchandises à travers de groupements d'achats d'enseignes de grandes distributions françaises. Le leader toutes catégories de ce commerce d'importation concentre le marché de l'automobile et la distribution de biens de consommations. Le modèle productiviste repose sur la consommation de masse, la rotation rapide des produits en vente et le système de transports à flux tendu. La congestion des routes est à son maximum lors de l'ouverture d'un magasin de grande distribution. Quel que soit son lieu d'implantation, sa zone de chalandise couvre tout le territoire et génère des pics de circulations automobiles et de pollutions de CO₂. Sur le littoral, on a même urbanisé des marécages, des zones lacustres et maritimes pour satisfaire la gourmandise en foncier du modèle dominant.

C'est en examinant le continuum historique de la destruction accélérée de notre biodiversité que nous avons repensé la question du déplacement et de la mobilité. Quelles mobilités pourront restaurer la forêt tropicale quasiment disparue et assurer la survie du peuple réunionnais ?

B) Une position courageuse

En 1996, Paul Vergès et Philippe Berne alertent l'opinion sur le réchauffement de la planète et ses multiples conséquences pour La Réunion. Ils soulignent les casse-tête pour les responsables politiques de cet « avenir qui avance en silence ». A partir des études scientifiques, le modèle économique est pointé du doigt. Avec les données de masses, on arrive à simuler les dégâts causés par la production gaz carbonique issue de ce modèle. La cote d'alerte est atteinte. Un Réunionnais sera à l'initiative d'une loi votée à l'unanimité et il présidera l'Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique

(ONERC) durant 15 ans, jusqu'à sa mort, en 2016. Grâce à son initiative, la question climatique passe de l'expertise à la décision politique.

En 2016, le Traité sur le Climat entre en vigueur et il est opposable à nous tous : États, Collectivités, Entreprises, Associations et Citoyens. Il vise à contenir l'augmentation moyenne de la température sur le siècle en dessous de 2 °C. On entre dans la transition vers une civilisation bas-carbone. La Réunion n'a toujours pas publié ses instruments de ratifications du Traité sur le Climat alors que 58 % du gaz à effet de serre relève du transport et 18 % de la production d'électricité.

En 2018, 200 personnalités françaises alertent sur l'urgence climatique comme le plus grand défi de l'Humanité. « De très nombreux autres combats sont légitimes. Mais si celui-ci est perdu, aucun ne pourra plus être mené ».

Le 13 juillet 2023, devant les conséquences des incendies et des inondations actuelles dans le Nord Américain, la gouverneure de New York écrit : « Nous sommes la première génération à subir l'effet du changement climatique ; et la dernière à disposer des moyens d'y faire quelque chose. » Cette déclaration illustre, ce que nous disons depuis 27 ans, plus d'un quart de siècle.

Ainsi, en l'absence des instruments de ratification spécifiques à notre pays, nous allons nous référer aux décisions de l'Union européenne et leurs déclinaisons françaises. En 2021, le « Pacte vert » prévoit des stratégies pour atteindre la neutralité carbone en 2050, avec une diminution de 55 % de la production du gaz carbonique en 2030, par rapport à 1990. Deux stratégies retiennent notre attention : la proximité et l'économie circulaire.

1-En pratique, l'objectif « de la ferme à la table » vise à supprimer les intermédiaires, la spéculation sur les prix, la réduction de la distance, l'inutilité de la vitesse mécanique. Ainsi, 80 % de nos besoins peuvent être satisfaits de manière intelligente. N'est-ce pas caricatural de solliciter une machine qui pèse 1500 kg, pour déplacer une personne de 50 kg, pour prendre un pain de 300 g qui coûte un euro ?

==> Notre ambition est d'offrir 95 000 solutions d'emplois dans la proximité, prioritairement en faveur des personnes abandonnées et de les rendre acteurs des décisions politiques qui les concernent dans le voisinage. Examinons sous l'angle du déplacement et de la mobilité cette proposition du PCR en faveur de 2 grands services publics innovants : l'Aide à la personne et l'Environnement.

Penchons-nous sur les 20 % des besoins restant et

vérifions si les longs déplacements sont pertinents. La plupart des personnes font plus de 20Km pour aller travailler, laissent une voiture ventouse durant une journée et la reprennent pour rentrer. Au prix d'une voiture et de son fonctionnement, son immobilisation est un gaspillage de foncier, de temps, d'énergie et d'argent. Dans ces conditions, traverser le pays pour aller nourrir sa famille coûte cher à l'individu, à l'entreprise et aux budgets publics. De même, le modèle économique qui repose sur des transports de plus en plus imposants et gros producteurs de CO2 est insensé.

==> Notre ambition vise à réformer la carte de la circulation longue distance et répondre aux défis par la transition démographique. Si notre population vieillit en meilleure santé, les enfants qui auront 80 ans, en 2100, sont déjà nés. Il y a suffisamment d'intelligence réunionnaise pour simuler les besoins, de la naissance à la mort, en maîtrisant l'espace et le temps.

Enfin, la directive européenne sur la fin des moteurs thermiques va conduire à diminuer les 475 000 véhicules à moteurs et remplacer le résiduel par des Véhicules à Énergie Renouvelable. Cela impacte les déplacements dans les hauts et les cirques. De nouveaux moyens technologiques seront nécessaires.

==> Notre ambition est de mobiliser un parc de 100 000 véhicules VER qui fonctionnent 24h sur 24, pour répondre aux besoins de déplacements rapides et de courtes distances. Ils seront bons marchés, agréables et dans le voisinage immédiat. La location d'un véhicule reste toujours une option ouverte pour les personnes ayant des besoins spécifiques. Un parc de dirigeables et de drones assureront les liaisons passagers et marchandises pour valoriser et désenclaver les zones isolées, comme les cirques. Enfin, les barreaux de liaison entre les hauts et les bas seront assurés par des funiculaires et téléphériques.

Ces positions courageuses n'empêchent pas les plaintes pour inaction, insuffisance ou entrave car une civilisation bas carbone est très exigeante et les citoyens de plus en plus impliqués.

C) A l'avant-garde !

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

1-prendre pour modèle l'État de Singapour qui vise l'essor de voitures-taxis, avec ou sans chauffeur, pour répondre aux besoins de déplacements individuels. L'île est 4 fois plus petite que La Réunion et 6 fois plus peuplée.

2-modéliser l'aménagement du Port qui avait réussi à l'époque de baisser la température de 3°; ses modes de déplacement et la gestion rationnelle de sa superficie de taille raisonnable (17 Km 2).

3-gérer le trafic routier par satellite et tours de contrôle.

4-Privilégier les désenclavements des cirques par dirigeables.

5-construire des bateaux solaires et éoliens pour des liaisons par voie maritime.

6-relier les ports autour de l'île par des aéroglisseurs.

7-sanctuariser les périmètres scolaires.

8-transformer les cœurs des villes en hypermarchés à ciel ouvert.

9- gérer les déchets au plus près de l'habitants.

10- privilégier des modes de construction innovants, adaptés à l'environnement et bas-carbone.

D) conclusions

Le Traité sur le Climat nous fait entrer dans une civilisation bas carbone qui exige de reconstituer le couvert végétal et de rendre à la nature les espaces maritimes, lagunaires et lacustres. Dans ce contexte, nos besoins en déplacements seront revisités ; nos moyens en mobilité s'adapteront en conséquence. Par exemple, la plantation d'arbres sur les trottoirs du Port, facilite les piétons qui bénéficient de l'ombre. Ainsi, marcher devient moderne.

Oté

La kanikil la pa pou lé zot solman, fé atanssyon anou galman !

Mézami kan ni suiv zoinal parlé dsi bande télé déor, la Franss é lé zot, koméla ni antande parl solman la kanikil é ni koné bien sa sé in n'afèr lé danzétab. Pou bande demoune frazil, mé pa solman in pé pou toute... Pou sak lé pov épi pou sak néna lo voul an poundyak pars si lé vré ké larzan sa i manz pa, sa i rofroidi pa, é i réshof pa non pli.

Sirtou si la bézoin fé zékonomi dsi kouran é si gouvèrnman i obliz mète lo kirsèr la tanpératir dsi « fèr tré sho ». Antouléka, d'après sak mi oi la plipar d'moune dann bande péi rish i sava gingn kou d'sho dan l'été, kou d'froi dann l'ivèr.

Tèl androi ni oi la fé 48 degré, tèl landroi 40 à monté, i paré dann déssèrtin koin va trape sinkante. Antouléka, sak lé sir, séké dsi la tèr, dann lémissèr nor, lo mond é mèm lo mond rish la pa pran prékossion poitan sète istoir d'fé sho, sa lé anonssé dopi in bon boute tan.

Sa sé pou dmoune dann nor... é nou alor, nou bande sidist mi pans pa nou lé égzan antouléka d'issi pa lontan. Mézami zot va dir mwin lé touzour après rode lo boute. Poitan non, mi rode pa lo boute, mi rogarde solman sak i éspass dann nout péi épi lé zalantour.

Mi koné déssèrtin lékol marmaye i travaye kaziman pa lo la prémidi pars i fé sho ; mi koné déssèrtènn famiye kan bande moune azé i demande rouv la klime, i réponde azot : « Kissa i sa pèye kouran ? », sansa « i fo fé avèk »... Donk nou ossi nou lé pa paré pou fèr fass la kanikil alor kossa v'arivé ? Nou va sibir ? Nou va fé avèk ? Nou va fé konm i gingn ?

Si lé pa tro tar pou fé in plan fé-sho, lé bien tar é mwin la bien pèr ni sava trinké.

A bon antandèr, salu !

Justin