

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21374 - 79ÈME ANNÉE

Hier à Saint-Denis et à Saint-Pierre

Mobilisation intersyndicale pour les salaires et contre la casse sociale

Hier à La Réunion, l'Intersyndicale organisait deux défilés à Saint-Denis et à Saint-Pierre pour l'augmentation des salaires, l'égalité femme-homme et contre les politiques d'austérité qui appauvrissent les travailleurs, comme l'a rappelé la loi sur les retraites cette année.

En écho à une mobilisation lancée au niveau de l'Union européenne contre les politiques d'austérité, pour la hausse des salaires et l'égalité femme-homme, deux défilés étaient organisés hier vendredi 13 octobre à Saint-Denis et à Saint-Pierre. A ces revendications européennes s'ajoutaient les spécificités des causes défendues par le mouvement social, notamment la lutte contre la vie chère et pour l'emploi. Des militants du PCR ont apporté leur contribution aux défilés en étant présents à Saint-Denis et à Saint-Pierre.

Cette mobilisation avait lieu six mois après le dernier défilé contre le projet de loi sur les retraites. Plusieurs centaines de personnes avaient répondu à l'appel de l'Intersyndicale à Saint-Denis et à Saint-Pierre.



revendication d'une augmentation immédiate des salaires.

Dans les défilés, les syndicalistes ont notamment fait part des difficultés dans les négociations annuelles sur les salaires dans les entreprises où cela est possible. Car il faut lutter pour obtenir ne serait-ce qu'une hausse qui arrive à couvrir l'inflation.

La casse sociale continue

L'inflation accentue le besoin d'augmenter les salaires

A La Réunion, le coût de la vie est plus élevé qu'en France. C'est ce que reconnaît l'État puisqu'il verse à ses agents titulaires une prime égale à 53 % du salaire pour faire face à la « vie chère ». Mais pour les travailleurs qui ne bénéficient pas de cette prime, le pouvoir d'achat du SMIC à La Réunion est donc nettement moins élevé qu'en France. Or dans le secteur privé et pour les emplois précaires de la fonction publique, le SMIC complet ou partiel est le salaire le plus répandu.

Dans ces conditions, l'importante inflation causée depuis l'intensification de la guerre en Ukraine l'an dernier touche de plein fouet ces travailleurs. D'où la

La mobilisation d'hier a rappelé l'opposition du monde syndical à la poursuite des politiques d'austérité. Après la réduction des droits des futurs retraités, c'est au tour des travailleurs privés d'emploi d'être la prochaine cible désignée. Un projet de loi veut en effet conditionner le versement du RSA à un travail de 15 heures. C'est une incroyable mise en concurrence des travailleurs que prépare le capitalisme au pouvoir en France.

A La Réunion où sévit depuis des décennies la pénurie d'emploi responsable d'un taux de pauvreté record, comment pourra-t-on expliquer que finalement, des emplois à 15 heures par semaine existent ?

M.M.

Se libérer d'un diktat imposé par des élus réunionnais en 2010

Pour le retour du train : déverrouiller La Réunion

Le retour du train à La Réunion se heurte à la conséquence d'une décision d'élus réunionnais en 2010. Cette conséquence impose le tout automobile sans alternative possible. Casser ce verrouillage de La Réunion semble bien difficile dans le cadre actuel. Sortir du sous-développement en matière de transport passe donc par l'innovation, n'ayons pas peur de nous moderniser !

Lors de sa conférence de presse jeudi, l'association ATR FNAUT avait fait état du cadre dans lequel s'inscrivent les États généraux des mobilités : un budget contraint. D'après ATR FNAUT, ceci ne rend pas possible le retour du train à La Réunion, sachant que Paris n'a pas inclus notre île dans son plan de cofinancement de trains RER. Seule la France est concernée par ce plan. Or, 77 % des participants à la première phase des États généraux des mobilités demandent le retour du train à La Réunion...

Les Réunionnais condamnés au bus ?

ATR FNAUT a ainsi rappelé que pour ce qui concerne la Région, elle doit terminer la route en mer, soit plus de 400 millions d'euros pour sa part. Elle va également financer la gratuité dans le réseau Car Jaune et relancer les constructions de lycées négligées sous la mandature de Didier Robert.

Selon ATR FNAUT, cela ne laisse que le tiers du budget d'investissement nécessaire pour financer les projets de mobilités. ATR FNAUT n'a pas donné d'élément sur les capacités d'investissement des autres collectivités. Il s'avère que les projets présentés par les communautés d'agglomération concernent toujours des bus et donc pas des lignes de chemin de fer.

Apparemment, le choix du bus est lié à des considérations financières. L'investissement initial est moins élevé que la reconstruction du train. Un argument évoqué est que des voies de circulation créées pour le bus pourront ultérieurement être transformées en voies ferrées.

Pendant ce temps à Maurice...

Pendant ce temps à Maurice, un train a été construit en quelques années pour relier les principales villes du pays. Or, Maurice reçoit bien moins d'argent de la France et de l'Europe que La Réunion. Les salaires sont nettement plus faibles qu'à La Réunion et donc les recettes fiscales des taxes à la consommation sont moins élevées du fait d'un pouvoir d'achat moins important. Malgré tout, Maurice a trouvé plus de 400 millions d'euros pour reconstruire son train.

A La Réunion l'argent était là, il a servi à autre chose

En 2010, la Région Réunion disposait de plus du double pour construire le tram train. Didier Robert et sa majorité à la Région ont voté pour transférer cette somme sur un projet de route en mer. 12 ans plus tard, quand Didier Robert doit quitter la présidence de la Région, seule la moitié de cette route est en passe d'être livrée. Pour l'autre moitié, un pont relié à nulle part a été inauguré à La Possession, et le chantier de la digue promise entre La Grande Chaloupe et La Possession n'a pas démarré.

Pour finir cette route en mer, une rallonge de plus de 800 millions d'euros est nécessaire, dont 400 millions payés par l'Etat. Elle a été actée. Cette rallonge équivaut à près de 2 fois le prix du train de Maurice. Si cette route était un jour terminée, elle ne réglerait pas le problème de l'embouteillage à Saint-Denis, juste celui des chutes de pierres. Le train aurait réglé ces 2 problèmes.

Des élus réunionnais ont verrouillé La Réunion

Ceci démontre qu'un choix fait en toute responsabilité et en pleine compétence par des élus réunionnais a condamné notre pays à ne pas avoir droit à un train à brève échéance.

En 2010, le choix a été fait de tout miser sur le tout automobile sans retour possible en arrière. Ce point de non retour s'appuie sur la technique du coup parti : puisque plus d'un milliard d'euros ont déjà été dépensés pour la moitié d'une route, alors il faut la terminer pour que les dépenses déjà consommées ne l'aient pas été en pure perte. L'État a validé ce coup



parti dès le départ, en donnant les dérogations nécessaires quand bien même les matériaux pour construire cette route n'étaient pas disponibles à La Réunion au moment du lancement du chantier.

Le cadre limite les possibilités

Les sommes considérables englouties dans une route en mer ont donc hypothéqué la reconstruction du train à La Réunion en raison des contraintes financières qu'elles font peser sur la Région.

Ce manque de financement pour le train découle aussi ce qu'impose le cadre actuel, marqué par des relations exclusives avec la France et l'Europe. Il est difficile dans ces conditions d'imaginer une collecti-

tivité réunionnaise prospecter en Inde, en Chine, en Russie ou dans les Émirats des partenaires financiers souhaitant investir à La Réunion pour permettre la reconstruction à brève échéance du train à La Réunion.

Il est pourtant nécessaire de trouver une solution, ne serait-ce que pour être en phase avec les attentes de la population en matière de qualité de vie à La Réunion. Sortir du sous-développement en matière de transport passe donc par l'innovation, n'ayons pas peur de nous moderniser !

M.M.

Témoignages

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

Oté

La COI : in nouvo zizite pou son karantyèm ané ! Akoz pa ? Mé pou in nouvo kontenu sirtou !

La komission l'oséan indien nora karantan l'ané proshène é pou bien marque lo l'anivèrssèr-la, mi antrevoi banna la désside fé in konkour pou in nouvo logo — in nouvo zizite si zot i vé ! Mwin pèrsonèlman mi yèm bien bann zizite sirtou si lé zoli épi si néna in sanss. Dann toute zafèr i fo néna in sanss, sansa lé pa la pène.

Astèr konm sitoïyin loséan indien mi demande amoin kèl sé lo sanss lo COI. Apré karantan sirtou sré bon k'i fé in bilan. I fo bann péi manm i di kossa sa l'apporte bann pèp l'oséan indien, si li la ansèrv kékshoz : pti pé ? Bonpé ? Pa ditou ? Sa sé in n'afèr k'i fo fèr. Déza i fo la COI i domann ali si zordi li lé koni, é si li lé rokoni, kèl sé son répitassion... An tan k'rénonyé mi panss déza, la mète anou dsi la touth ladan é par la fote La franss mé lé zot péi la pa lèw lo pti doi kan sa l'arivé.

Lo vèr lé dann lo frui é vèr-la sé lo mové fon kolonyalist La Franss.

Inn foi la di sa, so kou issi, i fo konète kossa k'li pé ansèrv bann pèp l'oséan indien ? Mi panss li pé ansèrv bonpé zafèr d'bien. An promyé mi oi bien lo COI-la pou donn koudmin noute dévlopman pars noute toute dann l'ouèss loséan indien nou la bézoin

dévlopman. Ni pé galman anparl la kiltir épi bann lang lo bann pèp é sa sé in n'afèr i fo pa néglijé ; ni pé anparl la santé, la sékirité la défans konte la piratri, é d'ote zafèr ankòr. Mi yèmré dir soré bon so COI-la i dénonss épi i konbate linzistiss é néna pou dir la dsi. In pti légzanp, kanssa la COI la ouvèr son boush pou parl Chagos ? Épi lé zot dékolonizassion la pankor ashové.

Mé si ni vé komanss par lo komansman, akòz i ardane pa in nouvo dépar pou l'inivèrssité l'oséan indien. Sa sré vayan in kékshoz konmsa ! Mi oi bien noute bann jenn, bann jenn Maurice, Madégasar, Komor apré prépar bann gran diplôme épi bann gran konpétans dann in l'inivèrssité plizyèr nassion an mèm tan.

Pou sak mi di néna in l'anpèshman é sé léspri kolonyal — néo kolonyal La Franss avèk son mani komann partou oussa li pass — toultan ké La Franss i réform pa li, noulé kondané pou pa mars an avan. Fransh vérité mézami... an atandan zizite azot bien, sé lo boutte fassil.

A bon antandèr salu !

Justin