Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21390 - 79ÈME ANNÉE

Quand une décision prive les Réunionnais du droit à un train et menace d'empêcher le respect d'un choix démocratique

Route en mer : les responsables de la crise doivent payer

Une revendication des majors du BTP bénéficiaires du marché de la route en mer risque de faire exploser encore plus la facture finale de ce chantier. La route en mer a été décidée par une poignée d'élus réunionnais soutenus par le gouvernement de l'époque. Paris doit donc assumer ses responsabilités dans la crise qu'il a contribué à créer. En effet, Paris a donné tout d'abord son accord pour que l'argent public prévu pour le train serve à une autre fin, puis les dérogations nécessaires au lancement du chantier.

Le financement du chantier de la route en mer était à l'ordre du jour de l'assemblée plénière du Conseil régional de ce 3 novembre. Le groupement d'entreprises bénéficiaires du marché demande un milliard d'euros de plus, alors que 1,6 milliards d'euros sont déjà dépensés et qu'au moins 800 millions d'euros doivent l'être. Ce milliard demandé correspond à une année de recettes de la Région Réunion. Ceci donne une idée de la gravité de la situation, découlant d'une décision prise par une poignée d'élus réunionnais en 2010, avec le soutien du gouvernement.

L'argent du train jeté à la mer pour une demi-route

Rappelons qu'en 2010, Didier Robert, nouveau président de Région, et les élus de sa majorité votèrent pour la réaffectation de l'argent obtenu par Paul Vergès pour reconstruire le train, au financement d'une route en mer. Ce vote a été suivi par la signature d'un accord entre Didier Robert et François Fillon, Premier ministre représentant l'État. Avec le soutien de Paris, ces élus avaient donc un budget de 1,6 milliard d'euros pour mener à bien un chantier de 12 kilo-

mètres en pleine mer.

11 ans plus tard, quand Didier Robert et sa majorité perdent les élections, la première moitié de la route n'est même pas terminée entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe, et la partie en digue entre la Grande Chaloupe et La Possession n'est pas démarrée, à l'exception d'un morceau de pont relié à rien inauguré à La Possession par Didier Robert. Il a fallu ajouter un raccordement à 70 millions d'euros pour utiliser la première moitié de route en mer. Il s'avère que l'intégralité des 1,6 milliard d'euros ont déjà été dépensés pour une demi-route. En effet, la nouvelle majorité régionale a négocié avec l'État une participation à une rallonge budgétaire afin de terminer le chantier : l'État apportera 400 millions d'euros de manière forfaitaire, pour un coût estimé à 800 millions d'euros au moment de la signature de l'accord l'an dernier.

Des Réunionnais soutenus par Paris responsables de la crise

Cela fait donc déjà 2,4 milliards d'euros. C'est deux fois le coût pour reconstruire le train entre Sainte-Marie et Saint-Paul avec le percement de plus de 10 kilomètres de tunnels entre La Possession et Saint-Denis. Avec un milliard de plus, la facture s'élèverait donc à 3,4 milliards d'euros. La Région conteste la demande des majors du BTP. En effet, on ose imaginer les conséquences catastrophiques pour la collectivité si elle voyait sa dette enfler d'un milliard d'euros.

Didier Robert et la poignée d'élus réunionnais qui ont voté pour lancer le chantier de la route en mer, ainsi que l'État qui a cautionné cette décision, portent alors une double responsabilité.

La première, c'est de ponctionner à un point tel les finances de la Région Réunion qu'elle soit dans l'impossibilité de financer l'indispensable reconstruction du train. En effet, La Réunion a été exclue des projets de RER co-financés par l'État et elle n'a donc pas les moyens financiers de dépenser plusieurs centaines de millions d'euros dans un train.

La seconde, c'est de réduire considérablement la possibilité pour la Région Réunion de mener à bien le programme qui a recueilli la majorité des suffrages exprimés au second tour des dernières élections régionales.

Paris doit assumer ses responsabilités dans la crise

Manifestement, il est possible de prendre une telle décision en toute impunité. S'il apparaît difficile de

rendre les élus réunionnais pécuniairement responsables de leur acte, l'État a lui les moyens de réparer. En effet, sans le soutien d'un gouvernement, Didier Robert n'aurait jamais pu démarrer son chantier. Tout d'abord, il a eu l'accord de l'État pour utiliser l'argent prévu pour le train à une autre fin. Ensuite, il a bénéficié de dérogations décidées par l'État pour que le lancement du chantier soit possible. Pour Paris, la facture de la route en mer est une part négligeable des plus de 400 milliards prévus sur quelques années pour acheter des armes et payer ceux qui pourraient s'en servir.

Par ailleurs, les bénéficiaires des marchés sont des sociétés françaises qui paient notamment leurs impôts en France et pas à La Réunion, et qui rapatrient leurs bénéfices en France.

Il serait donc logique que dans cette affaire, le gouvernement répare les décisions de l'État.

M.M.

Commémoration du 360e anniversaire de l'arrivée des premiers Malagasy

A Saint-Paul, plusieurs événements rappelleront que les Malgaches faisaient partie des premiers habitants officiels de La Réunion. Rappelons qu'un bateau de réfugiés venus de Fort-Dauphin à Madagascar débarqua ces passagers à La Réunion en 1663.

Officiellement, le peuplement de La Réunion a débuté en 1663. Fuyant Fort-Dauphin dans le Sud de Madagascar, un bateau rempli de Malgaches et de Français résidant dans la Grande île débarqua ses passagers à La Réunion cette année-là.

Cela signifie donc qu'officiellement, les premiers Malgaches sont arrivés à La Réunion voici 360 ans.

Plusieurs activités sont prévues pour commémorer cet événement.

La première est une conférence organisée par « Les Amis de l'Université ». Tenue par Charlotte Rabesahala-Randriamanoro, elle s'intitule « Histoire croisée La Réunion-Madagascar : héritages », et aura lieu le 9 novembre à 18 heures dans la salle du Conseil municipal de Saint-Paul.

« Les liens existent entre Madagascar et La Réunion depuis au moins 1643, date de la fondation du Fort Dauphin. Mais les déboires de l'installation française obligent les Français à chercher une solution de repli : ce sera l'île Bourbon, future La Réunion. Commence alors une nouvelle et longue Histoire commune pour le moins mouvementée dont nous sommes aujourd'hui les héritiers. », précise la présentation de la conférence.

La seconde activité est une cérémonie le 18 novembre à 17 heures. Elle se tiendra à la Place des stèles commémoratives, près du Débarcadère sur le front de mer de Saint-Paul.

C'est en effet à Saint-Paul que ces réfugiés venus de Madagascar s'installèrent tout d'abord, et Saint-Paul fut le point de départ de la colonisation de La Réunion et donc de la résistance menée par les Malgaches contre l'esclavage. C'était en effet la Baie du meilleur ancrage. Saint-Paul fut alors la capitale de La Réunion jusqu'à ce que Mahé de Labourdonnais décide de privilégier Saint-Denis pour en faire la capitale de l'île.

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

Mayotte : quand faire de l'eau une marchandise conduit à la crise

En attendant que les conditions permettent de fournir tous les jours 42 000 mètres cubes d'eau potable pour les habitants de Mayotte, l'heure est à la pénurie. Ce 2 novembre, un ministre en visite a donné le niveau du rationnement : ce sera un litre d'eau potable par jour et par habitant fourni par l'État à partir du 20 novembre. C'est ce qu'a déclaré Philippe Vigier lors de sa visite de la base de la sécurité civile dans le port de Longoni, là où sont importées les bouteilles d'eau de source en provenance d'autres pays. Actuellement, Paris fournit 100 000 litres d'eau en bouteille par jour à 50 000 personnes identifiées comme vulnérables à Mayotte, ainsi que 150 000 litres d'eau par semaine dans les établissements scolaires. La distribution finale est assurée par les communes.

Ce litre d'eau par habitant sera-t-il suffisant ? Si ce n'est pas le cas, le commerce de l'eau n'est pas prêt de se tarir, avec des packs de 6 bouteilles échangés contre 10 euros... c'est le système capitaliste avec sa fameuse « main invisible » qui règle tous les problèmes.

Toute cette eau en bouteille sera importée de La Réunion, de Maurice et même de France, à près de 8000 kilomètres de Mayotte. Il est étonnant que Madagascar n'apparaisse pas parmi les fournisseurs cités alors que c'est le pays le plus proche disposant d'une importante production d'eau en bouteille : à peine 400 kilomètres.

127 litres d'eau potable par jour par personne en moyenne

Dans son article annonçant la nouvelle, Mayotte Première indique qu'un litre d'eau par jour par habitant fait un total de 330 000 litres quotidiens. Cela signifie donc que Mayotte compte 330 000 habitants. Ceci permet d'affiner la consommation journalière habituelle d'eau potable hors sécheresse : avec 42 000 mètres cubes consommés par jour, cela fait une moyenne de 127 litres. Mais le taux d'équipement en eau du robinet à Mayotte n'est pas celui de La Réunion. Une grande partie de la population va chercher l'eau au puits ou à la fontaine. Il est clair que pour ces habitants, il n'est pas question de transporter chaque jour 127 litres d'eau potable par personne, car cela fait plus que 6 jerricans de 20 kilos d'eau. Pour une famille de 6 personnes, il faudrait alors transporter plus de 36 bidons de 20 kilos par jour, plus de 720 kilos d'eau. Ceci permet de se rendre compte de l'impossibilité d'une telle situation,

rien qu'avec l'espace de stockage que nécessite pareille consommation.

Cela veut dire que les familles qui ont l'eau du robinet consomment probablement bien plus de 127 litres d'eau par jour. Rappelons qu'à La Réunion où l'eau du robinet est généralisée à quelques rares exceptions, la moyenne est de 180 litres d'eau potable par jour et par personne... alors que 2 litres suffisent. Si seulement la consommation journalière était réduite à 10 litres d'eau potable par jour et par habitant habituellement, parlerait-on de crise de l'eau à Mayotte ?

Fuite en avant avec le dessalement de l'eau ou retour à la tradition ?

Avec 330 000 habitants dès maintenant, la prévision de l'ONU — plus de 400 000 habitants — arrivera bien avant 2050. Se pose donc la question de la ressource nécessaire pour que la promesse de l'eau du robinet pour tous soit tenue. Avec le changement climatique, la sécheresse s'est installée et sera sans doute la norme. Par conséquent, la ressource en eau venant de la pluie ne va pas augmenter, elle risque même de diminuer. La seule solution pour augmenter la ressource est de dessaler l'eau de mer. C'est un processus énergivore qui a un coût.

Dans cette fuite en avant, les majors françaises de l'eau seront les grandes gagnantes, car Mayotte constitue pour elles un marché en expansion.

Si la préoccupation de Paris est de garantir l'accès à l'eau pour tous les habitants de Mayotte, alors c'est un autre système que celui importé de France qui devra être mis en place. Il s'agira notamment de maximiser la récupération de l'eau de pluie qui est fournie gratuitement par la nature, et de se limiter aux usages traditionnels de l'eau en limitant les gaspillages. Bien sûr, une telle politique ne fait pas les affaires des majors françaises de l'eau. Mais dans ce domaine, il est urgent de sortir l'eau de la convoitise des capitalistes qui en font une source de profit.

M.M.

Oté

Dan sète afèr la défin Paul Vergès l'avé rézon ankor in kou

Médam zé Méssyé, la sossyé, mi panss konm mwin zot la rogarde télé néna inn-dé zour, pars lété apré koz in trikmardaz dann la Rézyon Rényon. Pa tèlman dsi sak la Réjyon i fé koméla, mé dsi léritaz Didier Robert — éritaz fasson d'parlé pars kan wi di éritaz wi vé dir sak lo paran la lèss pou son zanfan é la plipar d'tan sé kékshoz pozitif.

Mé so kou issi lé pa si positif ké sa, pars d'apré sak bann konséyé lété apré dir Lo Didier la lèss in sakré gro-galé dann finanss la réjyon. Mwin mi koné pa arien ladan, mé kan wi antan i fo provizyone pou in milyar l'éro pou ranbours in dète sa spé k'i ariv é final de konte kissa noute réjyon i doi sa ? A s'ki paré, ni doi sa lo groupman l'antropriz la fé la route litoral — antouléka lo boutte la fine fé.

Mi rapèl, dann tan, kossa lé z'inn épi lé z'ot téi di : in pé ti kriye kass-kou pars parti konm té parti route — la va dépass lo pri programé — d'ote téi di : arète fé la bou avan la pli, arète fé pèr dmoun, va fini route-la san dépanss in sèl katsou an pliss ké sak lé konvni.

La vérité sé ké nou néna zordi in domi-route litoral é pétète l'ané 2028 v'ariv ashové. Pou kèl pri ? Lo pri d'dépar la fine dépassé, archi dépassé donk i fo l'éta i alonj in moné é i fo La Réjyon i alonz in moné èl na poin pou l'instan.

Dan sète afèr-la i pé di ankor in kou défin Paul Vergès téi oi klèr ; li téi oi klèr mé pou in pé lété fine ariv l'èr pou sassine lo pèr-i falé démontre lété possib oir pli klèr ké Paul é ké lo parti kominiss. Ala oussa ni lé zordi é sof in mirak inpossib, La Rényon lé riskab bite dsi bann difikilté riskab mète ali dann malizé.

A bon antandèr, salu !

Justin