

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21936 - 81ÈME ANNÉE

Retour sur l'initiative de la Section PCR du Port

29 novembre 1942 : Le Port, épicentre de la résistance et de l'histoire progressiste réunionnaise

Le Port fut l'épicentre des luttes sociales réunionnaises : berceau de la FRT au Front populaire, les dockers et cheminots y menèrent les combats progressistes. En 1942, ils prirent la tête du soulèvement qui mit fin au régime pétainiste dans l'île. Logiquement, c'est au Port que naquit ensuite le PCR, sur une ligne anticoloniale et internationaliste. Mémoire essentielle d'une ville ouvrière au cœur de l'histoire de La Réunion.

Chaque année, les 28, 29 et 30 novembre rappellent l'un des épisodes les plus puissants de l'histoire réunionnaise : la libération de l'île du régime d'extrême droite qui dirigeait alors la France. En ce 1er décembre 2025, la section du PCR du Port souligne l'importance de transmettre cette mémoire, profondément enracinée dans l'histoire sociale et révolutionnaire de la ville.

Samedi 29 novembre 2025, la cérémonie au cimetière marin du Port a une nouvelle fois rassemblé celles et ceux qui refusent que la mémoire s'éteigne. On y a honoré les trois Portoïsi tombés pour la liberté et Léon de Lépervanche, syndicaliste qui dirigeait la lutte de libération au Port en 1942 ainsi que l'héritage de lutte du mouvement ouvrier réunionnais.

Symbole de la volonté farouche des Réunionnais de ne pas se soumettre

Se souvenir de novembre 1942, c'est reconnaître la place centrale du Port dans la défense de la liberté et de la dignité humaine. C'est rappeler que la résistance à l'extrême droite n'est pas née ailleurs : elle est née ici, dans la ville ouvrière, dans la solidarité des dockers et des cheminots, dans la conscience de classe, dans la volonté farouche des Réunionnais de ne pas se soumettre.

Car Le Port n'a jamais été un lieu comme les autres. La commune est l'épicentre des luttes car c'est là que fut construit Le Port et le centre du réseau de chemins de fer. C'est là que fut créée la Fédération réunionnaise du Travail, syndicat qui organisa les travailleurs réunionnais en solidarité avec la CGT et fut la base du CRADS. Les dockers et les cheminots, organisés, conscients et déterminés, furent à l'avant-

garde des batailles progressistes. En 1940, lorsque le gouverneur et la classe dominante se rallièrent au régime de Pétain, instaurant à La Réunion un pouvoir autoritaire, raciste et réactionnaire, ce sont ces mêmes travailleurs du Port qui se trouvèrent en première ligne pour lui résister.

La fin de l'administration fasciste à La Réunion commença au Port

En novembre 1942, leur rôle devint décisif. Avec l'arrivée du contre-torpilleur Le Léopard envoyé par la France libre, les patriotes réunionnais — sous la conduite de Léon de Lépervanche, figure majeure du mouvement ouvrier — prirent la tête de la mobilisation. Le 28 novembre, les affrontements au Port furent brefs mais déterminants. Trois Portoïsi tombèrent sous les bombes, payant de leur vie la fin de l'administration fasciste dans l'île. Leur sacrifice permit à La Réunion de rejoindre la France libre et d'envoyer ses jeunes combattre l'extrême droite sur le continent européen.

Lieu de la fondation du PCR

Cette tradition de lutte ne s'interrompt pas en 1942. Logiquement, c'est encore au Port que s'écrit une autre page essentielle : le congrès transformant la fédération départementale du Parti communiste — née en 1947 à Saint-Denis autour du CRADS — en Parti communiste réunionnais. Le choix du Port n'est pas anodin : c'est la ville ouvrière, la ville des combats sociaux. Le PCR y adopte une ligne anticoloniale, au-

tonomiste et internationaliste qui marquera l'histoire politique de l'île. En 2025, cette mémoire reste un phare. Elle rappelle que l'histoire du progrès à La Réunion s'est écrite au Port — et qu'elle continue de s'y écrire.

M.M.

Prix des carburants : hausse qui enrichit les importateurs et des entreprises françaises et appauvri Les Réunionnais

La hausse des prix carburants illustre la dépendance de La Réunion au tout-automobile et enrichit importateurs et entreprises françaises. Chaque augmentation fait sortir des millions d'euros du pays au détriment du développement local. Illustration d'un système néocolonial qui maintient l'île captive d'une énergie importée et coûteuse.

Au 1er décembre 2025, le sans-plomb grimpe à 1,57 euro le litre (+3 centimes) et le gazole à 1,29 euro (+6 centimes). Officiellement, ces hausses s'expliquent par la poussée des cotations internationales, la baisse de l'euro et l'augmentation du transport maritime. Mais au-delà des chiffres, cette nouvelle augmentation révèle une réalité bien plus profonde : chaque centime supplémentaire renforce un système où La Réunion paie, et où d'autres encaissent.

Car la totalité des carburants consommés dans l'île est importée. À chaque hausse, ce sont des millions d'euros qui s'envolent vers les compagnies pétrolières, les transporteurs internationaux et les chaînes logistiques étrangères. De l'argent qui ne profite ni à l'économie locale, ni à l'emploi, ni au développement de transports alternatifs. Cette dépendance structurelle nourrit le lobby du tout-automobile, qui pros-

père sur un modèle où le Réunionnais n'a d'autre choix que la voiture pour se déplacer.

Dans ce système, la hausse des carburants n'est pas une fatalité économique : elle est l'expression d'un mécanisme néocolonial parfaitement huilé. Nous importons l'énergie, nous subissons les prix, et nous finançons les profits extérieurs. Pendant ce temps, les projets qui pourraient réduire la dépendance — réseau ferré, transports collectifs ambitieux — restent abandonnés ou sous-financés.

La bouteille de gaz reste stabilisée à 18 euros grâce à la subvention de la Région aux compagnies pétrolières, seul rempart contre une flambée encore plus lourde. Mais pour le reste, c'est le même scénario : hausse locale, enrichissement extérieur, immobilisme dans l'île. Une trajectoire insoutenable tant pour le pouvoir d'achat que pour l'avenir économique de La Réunion.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
81e 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

:journal.temoignages@gmail.com

SITE web : www.temoignages.re

Publicité :journal.temoignages@gmail.com

CPPAP : 0916Y92433

Le retard de La Réunion sur Madagascar et Maurice s'amplifie

Train urbain à Antananarivo : quand Madagascar avance, La Réunion piétine

Alors qu'Antananarivo s'apprête à inaugurer avant la fin de l'année son train urbain, un projet structurant de 12 kilomètres et huit gares, La Réunion continue de s'enfoncer dans un retard criant. Le contraste est saisissant : Madagascar, pays pourtant largement moins doté en ressources, se dote d'un réseau moderne combinant train et téléphérique, pendant que notre île, gavée de financements français et européens, persiste à financer le sous-développement.

À Antananarivo, les derniers travaux du train urbain se terminent. Un grand chantier lancé par l'ancien gouvernement sera prochainement inauguré par celui de la transition militaire. Le gouvernement de transition annonce une mise en service dès la mi-décembre, même en phase test. Le tarif envisagé — autour de 3 000 ariary, soit l'équivalent de cinq trajets de bus — reste très cher pour la plupart des usagers potentiels. Précédemment, le tarif prévu par les concepteurs devait être celui du bus, soit 600 ariary. En quelques minutes, il sera possible de relier Soarano à Bypass, et de combiner train et téléphérique depuis Anosy, pôle administratif ou la City Ivandry, poumon économique. Après Port-Louis, la capitale malgache devient la deuxième ville de notre région à renouer avec ce mode de transport moderne et durable. Voilà un exemple concret de vision, de cohérence et d'indépendance.

À La Réunion, l'immobilisme règne

Pendant ce temps, à La Réunion, l'immobilisme règne. Le seul transport de masse réellement opérationnel reste le téléphérique Papang, un outil utile pour quelques quartiers de la capitale mais insuffisant pour une île d'un million d'habitants. Le tram-train, pourtant voté, financé, planifié, a été saboté en 2010, sacrifiant l'avenir collectif sur l'autel de calculs politiques et d'intérêts particuliers d'une classe privilégiée par le système néocolonial. Quinze ans plus tard, nous en payons le prix : embouteillages records, dépendance totale à la voiture, facture énergétique explosive et absence de réseau ferré — un vide

unique dans notre région.

Pendant que nos voisins construisent, La Réunion gaspille. Plus de 800 millions d'euros doivent être engloutis pour terminer une demi-route en mer, symbole d'un choix politique archaïque favorisant l'automobile et les importations. Les projets de lignes de bus reposent sur des véhicules, importés très chers d'Europe, qui doivent être régulièrement remplacés pour satisfaire des normes pensées ailleurs en Europe, appliquées ici, dans un pays africain dont on nie la réalité climatique, sociale et économique.

Une leçon pour La Réunion

Comment expliquer qu'Antananarivo, avec infiniment moins de moyens, avance plus vite que nous ? Comment justifier qu'une île sous souveraineté française et européenne soit incapable de se doter d'un réseau ferré moderne alors que des pays voisins, moins riches mais plus lucides, en font une priorité nationale ?

Le train urbain malgache est une leçon : lorsque les dirigeants d'un pays décident de développer un transport public ambitieux, c'est possible. La Réunion, elle, continue de subir les conséquences d'un abandon politique majeur. Le fossé se creuse, et il est temps de le dire clairement : notre retard n'est pas une fatalité, mais le résultat de choix qui n'ont jamais été faits dans l'intérêt des Réunionnais.

M.M.

Oté

In zistoir lontan : sak l'ariv vréman mon granpèr koté momon

Mézami mon granpèr koté momon, dann tan la koloni, lété dann lédikassion nassyonal... In bonpé dann mon famiye néna, sansa l'avé so rol-la. Mi vé pa dir so défo pars amontr la konéssanss la zénèss sé in bon rol, dizon in bon kalité, pa in défo.

Donk mon granpèr, koté momon, la fé in karyèr dann lédikassion nassyonal ziska lo zour la koloni la done ali lo rol linspèktèr primèr san tite biensir mé avèk son kapassité.. Mi doute pa mèm si mi rapèl pi avoir vi ali si tèlman kan mi pans sa li mi oi konm in silouète dann lo fon la kour lékol mé pa pliss.I paré sé lo zour li la lèv lo pyé pou alé l'ote koté d'la vi.

Mé la pa sa mi vé anparlé. Mi vé anparl kossa téi ariv ali kan li téi sava pou inspèk bann tilékol lé o konm par ébzanz lyane Lin-Zèf. Donk in zour li monte, li monte mèm pou alé lékol lyane é dann shomin li apèrssi demoune i étann bann dra atèr konm pou signal in n'afèr é sa i akonpagn ali ziska prèsk la kour lékol.

Li rante dann lo sèl klass l'avé pou la totalité bann kour é li suiv la klass lo sèl amontrèz l'avé laba. Li koz avèk marmay lé o, li rogarde bann kayé é lé shoz i éspass plito bien ziska ké momandoné in gro madam yab i rante dan la klass an suiyan son dé min dsi son tabliyé, i oi pa linspèktèr é i di avèk l'amontrèz : « Alé aou, astèr sé mon tour ! »

Mon granpèr i domann l'amontrèz kissa i lé é èl i réponn tou lé dé ni partaz in pé bann klass : Mwin mi fé bann matyèr inportan épi èl i fé bann matyèr dézyèm katégori. Mwin mi fé lo mate, lo franssé, lo léktir, lo dikté é èl i fé lo shan, la zimmastik épi d'ote kouyonade épi son rol sé sirtopu fé kui manzé pou bann marmaye.

Mi koné pa kossa l'arivé pars mon granpèr lété in boug sèryé, mwin lé prèss sirésèrtin li la fé son rapor mé pèrsone i di pa kossa la éspassé par la suite. Sèl zafèr mon granpèr la rakonte kan li la parti li la vi bann madam ramass lo dra firamézir li téi dsann, li téi sava. konm pou dir lo gatèr i sava la !

Alé ! Mi vann azot zistoir-la konm mwin l'ashtë. Tout fasson mi oi sa konm in gayar zistoir téi ariv avan é koméla sa lé rar konm korn lapin.I ariv ar pi? Rèss a voir. A bon antandèr salu !

Justin