

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21940 - 81ÈME ANNÉE

L'urgence d'agir pour protéger la population

Les inondations en Asie. La ratification du Traité sur le Climat

Il y a 10 ans, du 30 novembre au 12 décembre 2015, se réunissait à Paris la COP21. C'est un anniversaire qui aurait mérité plus de débats.

Il n'est jamais trop tard.

En effet, près de 30 000 contributeurs mondiaux et 195 pays participants ont voté un texte consensuel visant à limiter le réchauffement climatique et maintenir son évolution entre 1,5° et 2° jusqu'en 2100. Pour être applicable, le texte devait être ratifié par 55 pays produisant au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde.

Le 3 septembre 2016, Barack Obama et Xi Jinping remettent au Secrétaire général de l'ONU, les instruments de ratification de leur pays. La photo des 3 protagonistes fait le tour du monde. L'espoir aussi. D'autres pays s'engouffrent dans la brèche. Et, le 4 novembre 2016, les conditions sont réunies pour que l'ONU proclame l'entrée en vigueur du Traité. Une date à retenir.

Cette ratification, en moins d'un an, est une victoire idéologique considérable. C'est une prise de conscience de haut niveau de l'urgence climatique. Le mouvement positif s'accélère et, au sommet d'avril 2017, à New-York, l'ONU annonce l'engagement de 175 pays. Depuis lors, le Traité sur le Climat est opposable aux États, aux Collectivités, aux Entreprises, aux Associations et aux Citoyens. Peu d'autorité ont réussi à soumettre leurs instruments de ratification à la date butoir de 2020.

Dix années sont passées.

Les pluies diluviennes et les inondations en Asie confirment les analyses et rendent méprisable la décision de Trump de retirer les États-Unis du consensus. Ces derniers jours, les images qui proviennent de Thaïlande, de Sri-Lanka, de Malaisie, du Vietnam etc offrent un spectacle de désolation. Au-delà des milliers de morts et disparus, des villes et villages ont été engloutis sous la déferlante d'eau et de boue.



L'économie, notamment l'agriculture, est très affectée. Le redressement va prendre du temps et coûtera très cher. C'est autant d'argent qui aurait pu être utilisé pour solutionner les besoins de plusieurs générations.

Pendant ce temps, la température augmente au niveau des océans et accélère l'évaporation de l'eau qui se condense dans l'atmosphère. Les masses d'eau suspendues sur nos têtes éclatent à la première occasion. Nous le constatons lors des phénomènes naturels comme les cyclones ou bien lors des pluies torrentielles comme à Dubaï, Oman et Arabie-Saoudite. Parfois, les autorités politiques sont accusées d'ensemencer des nuages pour provoquer des pluies.

En Asie, les observateurs mettent en cause la déforestation, l'urbanisation et l'industrialisation. Ces activités sont animées par la course au profit sans limite. On exalte la réussite des millionnaires et milliardaires. Aux États-Unis, on trouve normal de soutenir l'industrie de l'armement par des milliards injectés dans des conflits armés, mais ils se retirent du Traité sur le Climat. Les plus vulnérables, notamment les petits États insulaires, sont abandonnés. La montée du niveau de la mer est scientifiquement documentée.

La ratification réunionnaise

Au séminaire sur le centenaire de Paul Vergès du 17 mai dernier, la décision a été prise de définir et publier les

instruments de ratification du Traité sur le Climat. Cette tâche a été confiée à Jules Dieudonné, ingénieur et expert du développement durable. Le résultat des travaux sera remis l'année prochaine. Plus que jamais, le sujet est sur la table.

Ary Yee-Chong-Tchi-Kan

Dramatique illustration du sous-développement de La Réunion dans les transports

Piéton gravement blessé la nuit sur la route en mer

Un grave accident impliquant un piéton relance le débat sur le sous-développement des transports à La Réunion. L'absence de train, le manque d'alternatives à la voiture et des vitesses trop élevées rendent les déplacements dangereux. Un réseau collectif plus développé aurait pu éviter le drame.

L'accident survenu récemment, au cours duquel un piéton a été grièvement blessé, met une nouvelle fois en lumière les limites structurelles du système de transport réunionnais. Si ce drame choque, il révèle surtout une réalité trop souvent ignorée : l'île souffre encore d'un sous-développement chronique de ses mobilités, qui place habitants et usagers dans des situations à haut risque.

Un train sauve des vies

À La Réunion, l'absence de réseau ferroviaire et le manque d'alternatives efficaces à la voiture contraignent quotidiennement des milliers de personnes à se déplacer à pied dans des zones peu adaptées ou à circuler au bord d'axes routiers saturés. Dans un territoire où les distances sont importantes et les routes étroites, les piétons figurent parmi les usagers les plus exposés. Si un moyen de transport collectif rapide, sûr et fiable — comme un train ou un tram express — avait existé, la victime aurait probablement pu éviter de marcher le long de cet axe dangereux.

Cette situation n'est pas seulement le fruit d'un retard historique : elle illustre l'urgence d'un changement de modèle. Dans de nombreuses régions, la mise en place de transports publics structurants a permis de réduire signifi-

cativement les accidents, en offrant des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle.

Voitures trop puissantes pour des conducteurs incapables de les maîtriser

L'autre facteur aggravant tient à la vitesse. Sur de nombreux tronçons urbains ou périurbains, la circulation dépasse fréquemment les 50 km/h. Or, les études le prouvent : un choc à 50 km/h présente déjà un risque mortel élevé, mais en dessous de cette limite, les chances de survie augmentent nettement. Si les automobilistes avaient été contraints de circuler à une vitesse réduite par un bridage du véhicule — et si les infrastructures favorisaient davantage le respect de ces limitations en dégradant la chaussée par des nids de poule — l'impact aurait été bien moins violent.

Cet accident doit donc être interprété non comme une fatalité, mais comme le symptôme d'un système en retard sur les enjeux de sécurité et de mobilité durable. La Réunion doit désormais franchir un cap : investir massivement dans un réseau de transport collectif moderne, repenser la place des piétons, réduire la vitesse dans les zones sensibles et aménager des infrastructures protectrices et interdire les voitures trop puissantes. Chaque drame rappelle, douloureusement, que le développement d'un territoire passe aussi par la capacité à assurer des déplacements sûrs, accessibles et adaptés à tous.

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

Christian Tein a retrouvé la Kanaky Nouvelle-Calédonie

Le président du FLNKS est rentré d'exil

Christian Tein, président du FLNKS, est revenu en Kanaky Nouvelle-Calédonie après dix-huit mois d'exil en France, où il avait été déporté sans jugement dans le cadre de l'enquête sur les émeutes de mai 2024. Des messages hostiles circulent en ligne et ses partisans craignent pour sa sécurité. Toujours inquiet par la justice française, il doit participer samedi au congrès du FLNKS.

Après dix-huit mois d'exil en France, Christian Tein, dirigeant kanak et président du FLNKS, a retrouvé la Kanaky Nouvelle-Calédonie ce jeudi. Il avait été déporté en juin 2024, dans le cadre de l'enquête portant sur son implication supposée dans les violentes émeutes qui avaient secoué le pays au mois de mai.

Son avion a atterri à l'aéroport de Nouméa-La Tontouta en fin d'après-midi, vers 16 heures locales. Sans faire de déclaration, il a immédiatement quitté le tarmac à bord d'un véhicule en direction de sa résidence.

Un climat hostile et inquiétudes pour sa sécurité

À son retour, le FLNKS s'est alarmé de l'atmosphère tendue qui entoure sa venue. Henri Juni, membre du bureau politique du mouvement, a évoqué auprès de l'AFP des "menaces préoccupantes", pointant les messages "racistes et haineux" circulant abondamment sur les réseaux sociaux. Certains commentaires, particulièrement virulents, appelaient même Christian Tein à "rester constamment sur ses gardes".

Christian Tein a été élu président du FLNKS alors qu'il était prisonnier politique à Mulhouse, en France. Son retour est une défaite pour les anti-indépendantistes qui ont même lancé une pétition contre la fin de la déportation.

Protection demandée face aux menaces d'anti-indépendantistes



Interpellé en juin 2024 puis placé en détention provisoire, Christian Tein avait été déporté en France avec plusieurs militants, à bord d'un avion spécialement affrété. Ce n'est qu'en septembre 2025 que son contrôle judiciaire a été levé, lui permettant enfin d'envisager un retour au pays. Il reste mis en examen par la justice française.

À l'aéroport, son frère Désiré a dit sa "joie" de le revoir après une longue séparation, soulignant la difficulté d'un emprisonnement "à 17 000 kilomètres de chez lui". Il a également indiqué avoir demandé une protection officielle pour Christian Tein, sans obtenir de réponse pour l'instant.

M.M.

Oté

« Son kanar lé noir ! » : In kozman pou la rout

Dé foi, dan la vi, lé shoz i spass a popré konm ki fo. In rézilta atandi i ariv é normalman wi pé z'ète kontan a mwins ké wi domann ali tro — i fo pa ou lé tro égzizan pars la vi la, i fo pa tro domann ali, é myé ksa wi kontante sak li done aou.

Solman défoi ou lé karéman dann fénoir é olèrk gagné wi pèrde tout é kan lé konmsa wi di out kanar lé noir é sa i p z'ète dann in zé, dann in konkour, dann in bi pou atinnn, sansa ankor dann d'ote sityaion.

Mé antanssion ! zot konm mwin, i pé ariv anou in pèryode difissil é konm i di, lo sèl z'afèr pou fèr sé d'arondi lo do épi d'atann la rou i tourn in pé pou ète bon koté so kou issi.. Si sé out kara, ébin tro insisté lé pa bon, an kon, trèr, i fo lèss la mèr bate konm i di souvan dé foi.

Alé ! mi kite azot rofléshr la dsi é ni reytrouv pli dvan, sipétadyé.

Justin