

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 22148 - 82EME ANNÉE

30e anniversaire de l'alerte lancée par Paul Vergès sur la crise climatique

Le 5 septembre, rendez-vous au Parc Boisé du Port

C'est un lieu très symbolique qui a été choisi pour célébrer le 30e anniversaire de l'alerte lancée par Paul Vergès, lors de la conférence de presse du 4 septembre 1996.

Un rappel des faits.

Les camarades de Saint-Denis ont consacré la matinée du 14 juillet pour examiner un programme d'activités liant 3 événements historique :

- 4 septembre 2026 : 30e anniversaire de la Conférence de Paul Vergès sur le réchauffement climatique.
- 4 novembre 2026 : dixième anniversaire de l'entrée en vigueur du Traité sur le Climat.
- 12 novembre 2026 : dixième anniversaire du décès de Paul Vergès.

L'analyse des faits

Ils sont largement connus. Le rappel permet de rafraîchir la mémoire. Cependant, avec 30 années de recul, 1996-2026, une mise en perspective historique est absolument nécessaire pour tirer des leçons de la pratique politique et nourrir la connaissance théorique.

En clair, Paul Vergès a-t-il eu raison de lancer cette alerte ? D'où vient son haut degré de conscience ? Comment a-t-il agi pour faire jouer à La Réunion, aux Réunionnais et aux communistes un rôle de premier plan sur un sujet qui agite le monde entier, experts scientifiques et dirigeants politiques ?

le 4 novembre 2016, soit moins d'un an après son adoption, le 12 décembre 2015, par la COP21, témoigne d'une accélération de la conscience universelle. Dans ce contexte, nous n'échapperons pas aux 2 rendez-vous déjà inscrits au calendrier : les Objectifs du Millénaire du Développement Durable, dont la priorité est l'éradication de la pauvreté, et la trajectoire neutralité carbone à l'horizon 2050, soit dans 25 ans.

La critique politique

Il n'y a pas de génération spontanée. L'éveil de conscience de Paul Vergès est dû à l'éducation reçue de son père. Il l'explique dans le livre de Gilles Bojan, « Vergès, l'immortel », paru en février 2016.

Pour notre travail de communiste, versons au dossier, la conquête de la Commune du Port en 1971. Après la victoire, il devait prendre des décisions exceptionnelles et inédites pour baisser la température de la ville. La population vivait dans un amas de bidons de goudron recyclés. En plus, de la misère.

Il prépare une délibération qui analyse la situation extrême et fixe les orientations d'une ville moderne pour accueillir une population de 40 000 habitants, à l'horizon d'un demi-siècle. Des étudiants en urbanisme sont venus étudier le cas du Port. Combien de prétendants réunionnais à la fonction élective ou de cadre administratif ont-ils fait l'effort d'étudier la stratégie du Port ? L'objectif principal devait baisser la température de 3 degrés ! Par comparaison, le Traité sur le Climat vise à contenir l'augmentation de la température moyenne sur toute la planète et durant tout ce siècle entre 1,5 °C et 2 degrés.

L'entrée en vigueur du Traité de Paris sur le Climat, Sur une frise historique, nous pouvons noter que

1971 se situe 25 ans avant 1996. Ainsi, la prise de conscience de Paul Vergès a été nourrie par l'expérience pratique. Le Parc boisé est au cœur de cette stratégie. Il comporte 2 collines et un bassin. Il s'étend sur 17 ha de terrain, sur une petite commune de 17 km² seulement. C'est fort de cette expérience, qu'au moment décisif, en 1996, il lance une bataille mondiale, en pleine campagne législative partielle et il ne donne pas de consigne de vote.

Le 12 novembre, il faudra bien faire le bilan d'une décennie manquée. Le réchauffement climatique poursuit son chemin. Il annonce un changement de civilisation quand la plupart des Réunionnais n'arrivent pas à dépasser la relation avec Paris.

Ary Yee-Chong-Tchi-Kan

Illustration de la crise d'un système, le néocolonialisme

Oignons : les importations fragilisées par les tensions au Moyen-Orient

À La Réunion, près de 8 000 tonnes d'oignons sont importées chaque année. Les tensions au Moyen-Orient et les perturbations du port de Salalah ont retardé des livraisons, fragilisant l'approvisionnement. Dans le même temps, la production locale s'est effondrée : l'oignon « péi », rare, atteint 4 euros le kilo. Cette crise révèle la vulnérabilité d'un modèle dépendant des importations et l'urgence de renforcer la production locale pour sécuriser l'alimentation.

À La Réunion, l'oignon est devenu le symbole d'une dépendance alimentaire particulièrement vulnérable aux perturbations du commerce maritime mondial. Avec près de 8 000 tonnes importées chaque année, il constitue le légume le plus acheté à l'extérieur. Or, ces dernières semaines, les approvisionnements sont sous tension. Les perturbations du trafic maritime au Moyen-Orient ont retardé l'arrivée de plusieurs cargaisons et contribué à fragiliser un marché déjà fortement dépendant des importations.

La situation rappelle une réalité souvent oubliée : lorsque les routes maritimes sont perturbées à plusieurs milliers de kilomètres de La Réunion, les conséquences peuvent rapidement se retrouver dans les rayons et sur les marchés de l'île.

En mars, des attaques visant le port de Salalah, à Oman, ont entraîné le blocage de conteneurs. Ces marchandises retenues ont perturbé toute la chaîne logistique. Les délais de transport se sont allongés et les opérateurs ont dû composer avec une circulation maritime devenue plus incertaine. Pour un territoire insulaire qui fait venir une grande partie de ses produits alimentaires de l'extérieur, chaque perturbation peut rapidement se traduire par des tensions sur les stocks et les prix.

Cette crise intervient alors que la production réunionnaise d'oignons a fortement diminué au fil des années. L'oignon local est aujourd'hui devenu une denrée rare. Lorsqu'il est disponible, il se négocie autour de 4 euros le kilo, soit au moins 1,50 euro de plus que l'oignon importé. Une différence qui s'explique notamment par le coût de production.

Comparer uniquement les prix serait pourtant trompeur. Le produit importé bénéficie d'économies d'échelle et de chaînes logistiques internationales qui permettent de réduire les coûts unitaires. Mais cette compétitivité apparente a une contrepartie : elle accroît la dépendance de La Réunion à des routes commerciales sur lesquelles l'île n'a aucune prise.

Relancer la production locale

L'épisode des oignons illustre ainsi les limites d'un modèle alimentaire reposant massivement sur les importations. Une crise géopolitique, un conflit ou une perturbation maritime suffit à fragiliser l'approvisionnement.

Face à cette vulnérabilité, le développement de la production locale apparaît comme un enjeu de sécurité alimentaire autant qu'économique. Il ne s'agit pas de produire immédiatement tout ce que La Réunion consomme, mais de retrouver des capacités permettant d'amortir les chocs extérieurs. L'oignon rappelle qu'en matière alimentaire aussi, dépendre de routes maritimes lointaines revient à dépendre d'événements que La Réunion ne maîtrise pas.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
81^e année

Directeurs de publication :

1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergès ; 1957 - 1964 : Paul Vergès ; 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

Faut-il un train à La Réunion ?

Réunion Express : débat public pour décider de l'avenir des mobilités

Le débat public sur Réunion Express s'est ouvert hier à Saint-Denis. Il se tiendra jusqu'au 26 novembre avec d'autres débats organisés le 20 août à Saint-Benoît, le 25 à Saint-Pierre, le 26 au Port, le 27 au Tampon et le 1er septembre à Sainte-Marie.

Organisé par la CNDP, ce débat public doit permettre de discuter de l'opportunité de Réunion Express, cette ligne ferroviaire de 140 km entre Saint-Benoît et Saint-Joseph, via les villes littorales de l'île. Coût estimé : 4 à 6 milliards d'euros, pour une mise en service envisagée en 2035. Alternatives, impacts environnementaux, financement, aménagement du territoire, tarifs et usages seront au cœur des échanges. Un débat organisé pour décider de l'avenir des mobilités à La Réunion.

Le débat public sur le projet Réunion Express s'est ouvert ce 19 août et se poursuivra jusqu'au 26 novembre 2026. Organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP), il doit permettre aux Réunionnaises et aux Réunionnais de s'informer, de poser leurs questions et surtout de se prononcer sur l'opportunité d'un projet qui pourrait profondément transformer les déplacements et l'aménagement de l'île.

Investissement annoncé : entre 4 et 6 milliards d'euros

Porté par la Région Réunion, Réunion Express prévoit une ligne ferroviaire interurbaine d'environ 140 kilomètres reliant Saint-Benoît à Saint-Joseph, via Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre. Avec une vitesse maximale de 100 à 110 km/h, le train aurait vocation à transporter jusqu'à 100 000 voyageurs par jour, mais aussi du fret. Le coût est actuellement estimé entre 4 et 6 milliards d'euros, pour une mise en service envisagée à l'horizon 2035.

Face à l'ampleur de l'investissement, la CNDP pose une question essentielle : faut-il vraiment un train à La Réunion ? Le débat ne porte donc pas seulement sur le tracé ou la technologie. Les alternatives doivent également être examinées : bus à haut niveau de service, téléphériques urbains, amélioration du réseau routier, développement du télétravail ou combinaison de plusieurs solutions.

La question environnementale sera également centrale. Quel sera l'impact du chantier sur les espaces naturels, les paysages et la biodiversité ? Quel bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie du train ? Dans une île particulièrement vulnérable au changement climatique, la réponse ne peut se limiter à présenter le ferroviaire comme une solution automatiquement écologique.

Autre enjeu majeur : le financement. Qui paiera les milliards nécessaires ? Quels partenaires seront sollicités ? Quelles conséquences pour les autres priorités publiques, du logement à la santé, de l'éducation à la prévention des risques ?

Le débat devra aussi déterminer quel territoire le train contribuera à construire. Renforcera-t-il la concentration des activités autour de Saint-Denis et Saint-Pierre ou permettra-t-il au contraire de mieux relier les Hauts, les différentes microrégions et les bassins de vie ?

Enfin, une question concrète demeure : qui prendra le train ? Tarifs, horaires, correspondances avec les réseaux urbains et Car Jaune, accès aux gares et desserte des zones éloignées seront déterminants.

Les premières réunions auront lieu le 20 août à Saint-Benoît, le 25 à Saint-Pierre, le 26 au Port, le 27 au Tampon et le 1er septembre à Sainte-Marie.

Avec plus de 900 000 habitants et un réseau routier saturé, La Réunion doit effectivement repenser ses mobilités. Mais le débat public offre surtout une occasion de discuter collectivement du modèle de développement de l'île avant que les décisions ne soient définitivement arrêtées.

Oté

La route la soie, sé koi ?

Ni antan kékfoi dann zoinal bann zoinalissti parl la rout la soie. Sirman ni domann anou kossa i lé so rout-la. Kossa li lété dann tan lontan é kossa li lé zordi. Si mi souvien mon rèstan d'souvenir lo tan mwin lété dann bann klass konm sizyèm épi sinkyème, mi rapèl sa lété in lansanm la piste épi bann rout maritime pou zoinn l'Asie avèk l'érop pou transporte bann marshandiz bien prèssyé konm la soie biensir, mé ossi konm l'or épi lo bann diaman, épi bann zépiss, kékshoz téi koute shèr dann tan épi téi raporte bonpé pou sak téi oz suiv rout-la.

Sak lé fini lé fini, mé pou bann shinoi k'néna la mémoire épi la kiltir sak lé fini i gingn ronète sou la sand. Pars si avan, dann tan lontan, l'avé bann marshandiz prèssyé, koméla néna d'ote ankor pli prèssyé é lo mond ni koné zordi la bien bézoin bann marshandiz-la... Ni vé parl la téknoloji, ni pé parl ankor bann tèr rar épi toute in bann produi lé nésèssèr pou lo dévlopman kontanporan. Ni pé ankor parl lo pétrol épi bann produi pétrolyé bien nésèssèr pou bann péi i baz zot puissanss dsi la téknoloji lo vintéinyèm syék.

Astèr si néna in rout la soie koméla ni pé domann anou par oussa la rout-la i pass : li pass dann bann gran séktèr kom la chine, l'asie centrale, La Perse, épi l'okssidan. In nouvell rout maritime i pass par lo pol nor... Biensir sa la pa in sèl rout dsi la tèr épi in sèl rout maritime mé li konbine lo raye, la rout, la mèr. Li pass pa tro loinn d'nou pars li pass ossi dann l'oséan indien. Mi arète-la mé sak mwin lé sir sé k'la nouvell rout la soie, partou oussa èl va passé v'amenn in bann rishèss pou in kantité d'pèp.

Biensir lé pa in rout kolonyal mé in rézo gagnan-gagnan pou in kantité d'péi konmm zot i pe oir dsi zot téléfone é mi souète zot i ransègn azot bien an déor d'bann médyà kolonyal épi néo-kolonyal sak néna konm ADN lésplottassion bann péi é bann pèp.

Ni retrouv pli dvan é ni pé kotinyé diskité. A bon antandèr salu !

Justin