

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18499 - 72ÈME ANNÉE

Travaux de la digue suspendus faute de matériaux

## Coup d'arrêt au chantier de la route en mer



Le manque de matériaux oblige à suspendre les travaux de la digue de la route de Didier Robert. Comment réagiront les transporteurs, qui ont investi dans de coûteux camions pour ce projet, en apprenant la nouvelle ?

Hier en conférence de presse, le secrétaire général de la CGTR-BTP a annoncé l'arrêt du chantier de la digue de la route en mer, dite NRL, à cause d'un problème d'approvisionnement en matériaux. Les promoteurs de l'ouvrage sont dans l'attente de l'ouverture de nouvelles carrières à La Réunion. Le chantier de la route de Didier Robert a été lancé sans que les matériaux nécessaires à son achèvement ne soient garantis. Ce qui devait donc arriver arriva. Le scandale de la NRL s'amplifie encore.

**U**n nouveau scandale frappe le chantier de la route en mer, dite NRL. Il a fait l'objet hier matin d'une conférence de presse de la CGTR-BTP. Le syndicat constate l'arrêt des travaux entre La Grande Chaloupe et La Possession

faute d'approvisionnement en matériaux. Voici ce qu'a dit en substance aux journalistes Jacky Balmine, secrétaire général du syndicat : « Ils attendent l'ouverture d'une carrière à Bois-Blanc pour la digue qui va de la Grande Chaloupe à La Possession. On a des gens qui vont être li-

cenciés, qui sont licenciés d'abord aujourd'hui, des élingueurs, peut être même des conducteurs d'engin, il y en a qui sont arrêtés aujourd'hui. On veut savoir ce que vont devenir ces gens là. Quelle garantie avons-nous demain si le chantier reprend, s'il reprend parce

qu'à mon avis c'est mal parti. Dans le meilleur des cas avec l'enquête publique on entend parler pour la carrière de fin 2017 début 2018. Le chantier c'est aujourd'hui, les gens vont faire quoi ? »

## La vérité éclate

À la catastrophe environnementale s'ajoute donc la catastrophe sociale. La route en mer est donc un fiasco qui coûte cher aux Réunionnais. Présentée comme une nouvelle route du littoral, NRL, c'est en réalité une autoroute à 6 voies au large des côtes et donc dans l'océan Indien. Pour donner satisfaction aux camionneurs, la Région Réunion a choisi de faire construire des digues sur une grande partie des 12 kilomètres de route en mer. Cela nécessite donc un volume considérable de matériaux. À cet endroit, le littoral réunionnais est dominé par une falaise ce qui signifie que les fonds sont profonds tout de suite. Il faut donc suffisamment de galets pour faire surface et en plus construire une plate-forme plus élevée que la route du littoral actuelle.

Dès le départ, ce projet faisait l'objet d'importantes critiques sur ce point. Car dans l'état actuel des carrières, La Réunion ne suffit pas à elle seule pour alimenter le chantier. C'est pourquoi différents expédients ont été utilisés pour faire avancer coûte que coûte la route de Didier Robert. Des tonnes de galets ont été extraits des bordures des champs de canne alors que ces pierres peuvent constituer un moyen de lutter contre l'érosion.

L'État a donné son accord à cette fuite en avant. Il a autorisé des dérogations à la protection de l'environnement pour le démarrage du chantier. Il est également allé contre l'avis unanime du Conseil national de la protection de la nature qui a désapprouvé le projet de la Région Réunion. Enfin, il a mis en place un nouveau plan départemental des carrières pour tenter d'apporter à la route en mer les matériaux dont elle manque cruellement. C'est de cet entêtement que vient le projet de la carrière de Bois-Blanc.

## La carrière de Bois-Blanc ne passera pas

Dernier espoir des promoteurs de la route en mer, la carrière de Bois-Blanc fait l'objet d'une vive opposition. À l'annonce du projet, les trois maires des communes concernées

sont allées dans le sens de l'opinion. L'enquête publique a débouché sur un avis défavorable. Ce projet est aussi à l'origine de la plus grande manifestation organisée contre un chantier à La Réunion : plusieurs milliers de personnes avaient fait une chaîne humaine pour s'opposer à une carrière de 50 hectares, profondes de plusieurs dizaines de mètres et qui prévoit des trous près de la route des Tamarins. Puis, le maire de Saint-Leu a organisé une consultation qui a débouché sur une large victoire des opposants à la carrière, à plus de 80 % des suffrages exprimés. Du coup, les partisans de la route en mer ont relancé une seconde enquête publique.

Invité lundi dernier par Réunion Première, Didier Robert, président de la Région Réunion, a affirmé qu'il refusait de consulter les Réunionnais sur les projets d'ouverture de nouvelles carrières. C'est un choix qui montre bien qu'il a peur du verdict des urnes sur ce sujet. C'est l'aveu d'une défaite prévisible.

## Madagascar, les viaducs ou la raison ?

Que faire pour continuer ? Peut-on faire venir la totalité des matériaux manquants de Madagascar ? Le Quotidien avait estimé que pareille éventualité allait prolonger le chantier d'une vingtaine d'années. Il est clair que d'ici là, la montée du niveau de la mer amènera à réviser tous les calculs et donc à alourdir une note déjà excessive pour les Réunionnais.

Remplacer les digues par des viaducs ? Cela ne manquerait pas de mettre en colère les transporteurs qui ont soutenu Didier Robert en croyant à ses promesses lors de la dernière campagne des élections régionales. Cela mettrait aussi en difficulté en pleine année électorale les présidents de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers qui sont conseillers régionaux de la majorité régionale et qui ont justifié leur choix par le fait que le président de Région serait un grand entrepreneur et un créateur d'emplois à La Réunion.

La solution viaducs nécessite en effet beaucoup moins de travailleurs, et en plus elle oblige à recourir à des compétences qui sont très rares pour ne pas dire introuvables à La Réunion. En effet, quelle société réunionnaise est capable de monter les piles et le tablier d'un viaduc en plein océan Indien ?

Enfin, cette solution est une redéfinition du projet. Cela signifie de re-

passer par la phase de l'enquête publique, puis par celle de l'attribution des marchés, tout en sachant que ce type d'ouvrage d'art est bien plus onéreux qu'une digue. Dans cette période d'austérité budgétaire, il va sans dire que l'État et surtout l'Europe ne manqueraient pas de rediscuter de leur soutien financier à ce projet pharaonique qui verra alors son coût exploser encore plus fortement qu'aujourd'hui. À ces aléas temporels et financiers s'ajoutent l'enquête menée sur l'attribution des marchés par le Parquet national, et l'intérêt de l'Office européen de lutte contre les fraudes au sujet de l'utilisation des fonds européens dans ce chantier. Autant de déboires qui auraient pu être évités si ce chantier avait bénéficié d'une mission d'expertise économique et financière demandée par l'Alliance et toujours refusée par la Région Réunion et le gouvernement.

## L'heure du train est arrivée

Le chantier de la route en mer est donc dans une impasse. Plus que jamais, un retour à la raison s'impose. Alors que Didier Robert, Huguette Bello et Gilbert Annette soutiennent un projet manifestement lancé avec légèreté, l'urgence est de remettre les choses à plat. D'autres priorités existent à La Réunion. C'est notamment le cas du chemin de fer. À la différence de la route Didier Robert, pas besoin d'aller sur la mer. Asphyxiés par l'arrivée chaque année de plus de 20.000 voitures neuves par an, les Réunionnais ont besoin d'un moyen de transport moderne, pas cher et écologique. L'heure de la relance du train est venue.

**M.M.**

## Édito

# Après le record de chaleur de juillet, la canicule du mois d'août

**L**e mois de juillet 2016 a été le plus chaud jamais mesuré. Celui d'août suit la tendance avec des répercussions concrètes. La France est touchée. Plusieurs dépôts de feu ont été signalés dans le département de Loire-Atlantique. La sécheresse favorise ce genre de catastrophe. Une autre manifestation concrète de cette vague de chaleur est le déclenchement de l'alerte canicule dans 14 départements du Nord de la France. Selon Météo France, cet épisode devrait durer jusqu'à jeudi. En 2003, une canicule avait entraîné la mort de 15.000 personnes.

Avec le réchauffement climatique, les vagues de chaleur devraient être plus fréquentes. Cela n'arrangera pas la situation des agriculteurs en France. Déjà touché au mois de mai par des fortes pluies inhabituelles, le Bassin parisien connaît donc la canicule. Cela va concourir à confirmer les prévisions pessimistes d'Agreste. Le département des statistiques du ministère de l'Agriculture avait en effet annoncé une baisse de 30 % de la production de céréales dans les régions françaises habituellement les plus productives. Cette chute des rendements intervient alors qu'ailleurs dans le monde, la tendance est à la surproduction. Cela poussera les prix à la baisse. En conséquence, le gouvernement a déclenché un plan d'aide exceptionnel. Mais les phénomènes climatiques extrêmes à l'origine de cette crise risquent bien de se répéter plus souvent. Ce qui provoquera à chaque fois une situation analogue à celle de cette année.

La France commence donc à subir d'importantes perturbations à cause du dérèglement climatique et ce n'est qu'un début. Les raisons de cette crise environnementale se situent en effet dans le mode d'exploitation capitaliste qui domine le monde. Il pousse à la consommation d'énergies fossiles pour réaliser des profits, quitte à polluer l'atmosphère. On aurait donc tort de croire que La Réunion sera miraculeusement préservée des effets du changement climatique. Pour notre île, les conséquences les plus visibles sont le blanchiment des coraux et la hausse du niveau de la mer. Cela va fragiliser le littoral qui deviendra la zone de tous les dangers. Cette réelle menace n'est pas prise en compte, en témoignent les projets de route en mer, de ville nouvelle de Cambaie et de port à Bois-Rouge. L'essentiel ne doit-il pas plutôt être fait pour s'adapter à des phénomènes inéluctables tels que la relocalisation des équipements vers l'intérieur des terres ?

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
71<sup>e</sup> 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 - FAX: 0262 55 21 29  
E-mail : redaction@temoignages.re  
SITE web : www.temoignages.re  
Administration  
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23  
E-mail Avis, Abonnement : avis@temoignages.re  
E-mail Publicité : publicite@temoignages.re

# Oté

## Tan myé si nan ankor bann lansèr l'alèrt dann nout péi !

*Matant Zélida la ékrir justin :*

*Mon shèr nové, mon spès salté, rouj-de-fon dovan l'éternité, moin lé a d'mandé si ou i tranp pa out plime dann la bil avan komans ékrir. Pou kosa mi di sa ? Pars, kan i lir z'ot zournal, na poin arien lé zoiyé, tout lé tris, tout lé grav. I diré nou lé konm kondané pou éshoué dann tout sak ni fé. Lé vré, konm i di, i parl pli souvan dsi bann kar i ariv an rotar ké dsi sak i ariv a l'èr, mé kant mèm toulmoun i pé oir mésyé Didie l'après réisi dann son politik pou fé avèk La Rényon in péi k'i réisi, in zénès k'i avans, in bann voisin kontan avèk nou. Tout fason, koz aou si ou i vé kozé : lo shien i aboy, i pèrs pa trou dann la rou l'oto. Tok ! Pran sa pou toi !*

*Justin la fé pou répons :*

*Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr, Si mi ékout aou bien, demoun lé éré, isi La Rényon, i mank pa nou arien, sak ni rod ni gagn ! Lo syèl sosyal lé blé, si mi ékout aou, li lé blé partou ! Matant, dann kèl mond ou i viv don ? Dann lo dézyèm mond ? Dann sak i mank près pa arien ? Pa dann lo promyé mond, pa an parmi tout sak i rode travay é i trou pa, pa dann tout sak lé dsou lo pa d'port la mizèr, pa dann la zénès dépité, pa dann la viyéès abandoné ! Sansa ou lé dann promyé mond, sak i rès kapoté dann kanal-dsi lo bor d'shomin !- é ou lé androgé par la pib ofisyèl ! Tou l'moun li lé bo, toulmoun li lé zantiy sof inn-dé tomat gaté dann panyé ? Sa sé lo fonn komèrs la pib ofisyèl.*

*Matant si lo péi lé trist, i fo k'nana d'moun pou di li lé tris ! Si lo klima sosyal na plin gro niyaz noir, i fo na d'moun pou an parlé ! Si nout sosyété lé bazé dsi l'inégalié, i fo d'moun pou kriyé ! Ou i vé ou i vé pa, mé konm i di, tanmyé si néna bann lansèr d'alèrt dann péi-la ! Tanmyé pou nou si nout péi lé pa pèrdi san pour san ! Tok ! Pran sa pou ou !*

**Justin**

« Lo shien i aboye i pèrs pa la rou l'oto ! »- In kozman po la rout

Konbien foi, ni oi, dann shomin tout sort bann shien kisoï alonzé konm in bann finyan, kisoï après rode in n'afèr pou ranpli z'ot bouzaron. Si in l'oto i pass koté zot i fo antann azot aboyé, grogné, kriyé. I diré na in l'anvaisèr dann sak z'ot i pans, sé z'ot domène. Na dé foi, zot i fé sanblan mord la rou, mé zot i mord pa pou vréman : la vi dann shomin la rann azot intélizan é zot i évite rod boubou pou z'ot kor ! Mé par l'fète, kosa kozman-la i vé dir an zénéral, pou nout sosyété ? Sa i vé dir nana in bonpé d'moun i kriye, mé na poin bonpé i révolt pou vréman kont in mond k'i méritré sa kan mèm la di. Alé ! ni artrouv plé d'van !