

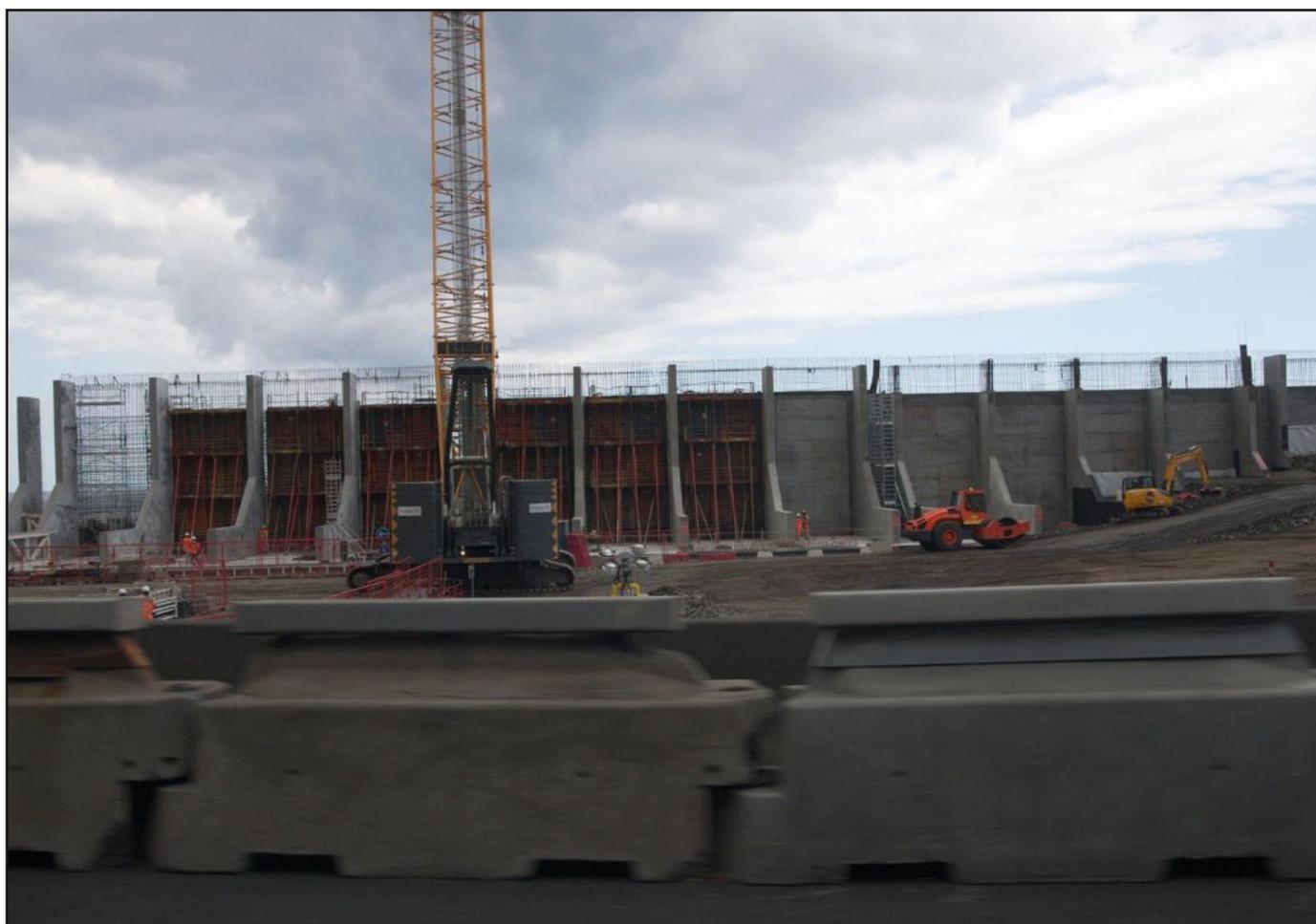
Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

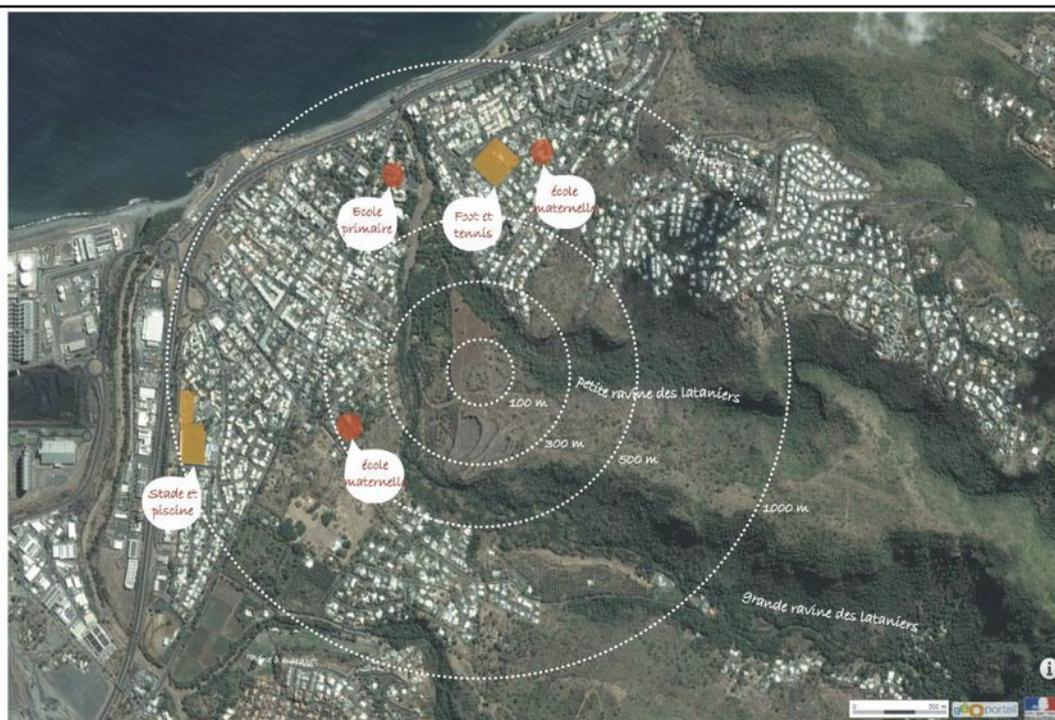
N° 18527 - 72ÈME ANNÉE

Vers un abandon des projets de carrière dans l'Est

Nouvelle victoire contre la route en mer



Qualifiée de route la plus chère du monde, la route en mer de La Réunion vient de subir un nouveau coup d'arrêt. Les partisans de ce projet semblent sur le point d'abandonner l'idée d'ouvrir des méga-carrières dans l'Est pour alimenter le chantier en matériaux. La bataille décisive se jouera donc dans l'Ouest, contre les projets d'ouverture de carrières à Bois-Blanc et à la ravine des Lataniers. Ce chantier pharaonique voulu par la Région Réunion avec le soutien du gouvernement, financé avec des crédits prévus à l'origine pour construire un train, a été lancé sans prévoir les matériaux nécessaires. Faute de roches massives pour les digues gigantesques prévues pour soutenir cette route à six voies, ce projet ne pourra pas voir le jour. Il est donc grand temps d'arrêter cette dépense inutile et de revenir à l'emploi initial des crédits obtenus en 2007 par Paul Vergès : la reconstruction du chemin de fer de La Réunion.



Localisation des établissements scolaires et équipements sportifs à proximité du site

Plan de situation du projet de carrière des Lataniers, situé à quelques centaines de mètres du centre-ville d'une commune de plus de 30.000 habitants.

La route en mer de La Réunion, dite nouvelle route du littoral ou NRL, est un projet de route à six voies de 12 kilomètres situé en plein dans l'océan Indien au large des côtes. Ses promoteurs ont imposé l'idée de faire passer la chaussée sur un viaduc et sur des digues de plusieurs kilomètres. Mais pour construire ces digues, il faut des millions de mètres cubes de roches, et en particulier des roches massives pour empêcher que l'infrastructure soit détruite par la houle qui s'abat constamment sur cette région de l'île. Pour passer en force et chercher à rendre ce projet irréversible, les partisans de la route en mer ont lancé le chantier sans avoir la certitude de disposer des matériaux nécessaires pour le mener à bien.

Nouvelle défaite de la Région Réunion

Les conséquences de cette précipitation sont dramatiques. En effet, les carrières actuelles de La Réunion sont bien insuffisantes pour répondre aux besoins énormes de ce chantier. Les promoteurs de la route en mer exigent donc de l'État l'ouverture de nouvelles carrières. Cela suppose des nuisances considérables pour tous les Réunionnais. En effet, de telles carrières doivent avoir une superficie de plusieurs dizaines d'hectares, et une profon-

deur de plusieurs dizaines de mètres. Aux tirs d'explosif pour creuser la roche s'ajoutent en effet les passages quotidiens de plusieurs centaines de poids-lourds sur un réseau routier qui est déjà saturé, ainsi que la pollution liée aux poussières et autres activités d'extraction. Plusieurs projets ont été avancés.

Dans l'Est, la Région Réunion comptait sur l'exploitation de deux sites dans la commune de Saint-André, à Dioré et à Menciol. La mobilisation des riverains et des défenseurs de l'environnement est en train de porter ses fruits. Alors que des enquêtes publiques viennent de se terminer, les promoteurs de la route en mer sont sur le point de renoncer à ces projets. Ils affirment maintenant que ces sites sont sans intérêt, car ils ne permettront pas de fournir les roches massives tant convoitées. Cette soudaine volte-face est une grande victoire contre la route en mer. Désormais, les derniers espoirs des partisans du tout-automobile se situent dans l'Ouest de La Réunion. Ils veulent défigurer deux sites jusqu'alors remarquablement préservés du littoral : la ravine des Lataniers et Bois-Blanc. Dans les deux cas, Didier Robert et ses amis doivent faire face à une forte mobilisation. À la ravine des Lataniers, c'est un patrimoine historique qui est menacé. Un collectif Lataniers Nout Kèr d'Veie s'est constitué pour faire échec à cette tentative.

Le moment de stopper le chantier

À Bois-Blanc, une enquête publique menée l'an dernier avait abouti à un échec. C'était la conséquence de la plus grande mobilisation jamais organisée contre un projet d'infrastructure. Mais les partisans de la route en mer ont décidé de repasser à l'offensive en obtenant la relance de l'enquête publique. La mobilisation reste toujours aussi vigoureuse. Une grande manifestation est prévue dimanche.

C'est donc un moment décisif pour la route en mer. Si la Région Réunion et les multinationales qui bénéficient des marchés n'arrivent pas à imposer l'ouverture de ces carrières, alors le projet pharaonique de Didier Robert est remis en cause. En effet, faute de matériaux, la route en mer ne pourra pas être construite.

Plus que jamais, il est urgent d'arrêter cette dépense inutile pour une route condamnée par avance par la montée du niveau de la mer et les cyclones. L'argent obtenu en 2007 par Paul Vergès doit être réaffecté à son emploi initial : la reconstruction du chemin de fer de La Réunion. Tout retard dans l'arrêt du chantier de la NRL sera en effet lourdement payé par les Réunionnais.

M.M.

Édito

Pas d'égalité réelle sans nouvelle politique

Plusieurs commissions de l'Assemblée nationale examinent actuellement le projet de loi sur l'égalité réelle, dans la perspective d'un débat en séance plénière le 4 octobre. Des députés de La Réunion ont déposé différents amendements. Force est de constater que les multiples propositions faites ne changent en rien le fonds du problème. Comme d'habitude, ce ne sont que des corrections à la marge. C'est très inquiétant, car ce projet de loi veut fixer l'avenir de La Réunion pour les 20 prochaines années.

L'égalité réelle selon le gouvernement, c'est la poursuite de la même politique que celle suivie depuis l'abolition du statut colonial à La Réunion. Cela signifie d'aller toujours vers plus d'intégration. Or les Réunionnais paient cher cette politique. En effet, l'application mécanique de textes de loi a conduit à faire de notre île un département socialement hors-norme. Ce bilan est largement partagé, car personne ne nie que le taux de chômage est intolérable et que près de la moitié de la population vit en dessous du seuil de pauvreté.

Il est clair que si la France avait les mêmes indicateurs sociaux que La Réunion, le gouvernement mènerait une autre politique et proposerait autre chose que les mesures prévues dans son projet de loi. Pour sa part, le PCR a fait part de ses propositions depuis longtemps. L'année dernière, il les avait adressées au parlementaire en mission nommé pour piloter la concertation préalable au projet de loi. Le PCR a fait la même démarche à destination du Conseil écono-

mique social et environnemental et du Conseil d'État. Enfin, le Parti communiste réunionnais a également mis en ligne sa contribution sur le site de débat public du gouvernement.

Pour le PCR, le bilan des 70 années de politique d'intégration montre qu'une rupture est nécessaire. C'est pourquoi il propose un pouvoir réunionnais matérialisé par la création d'une assemblée capable de faire des lois s'appliquant à La Réunion, et dotées des compétences nécessaires pour discuter avec les pays voisins de l'intégration de notre île dans son environnement régional. Le PCR revendique aussi la création d'un Fonds de développement pour financer les infrastructures dont auront besoin les Réunionnais qui seront un million dans 20 ans.

À cela s'ajoute des préalables tels qu'une continuité territoriale sur les prix, et une remise en cause des inégalités de revenu. C'est donc une nouvelle politique.

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
71^e 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

Nouveau coup dur pour les partisans de la route en mer

La mobilisation contre la carrière des Lataniers s'amplifie

À La Possession, il est possible de construire une route reliant le futur centre-ville à la route nationale sans avoir besoin d'augmenter les impôts. Cette solution proposée par le collectif Lataniers Nout Kèr d'Ve permet à la commune de ne pas avoir besoin de la subvention de la Région Réunion pour financer ce nouvel axe. En effet, cette subvention est dans la balance d'un projet d'ouverture d'une méga-carrière dans la ravine des Lataniers destinée à alimenter la route en mer. Les partisans du chantier pharaonique de Didier Robert sont prêts à détruire un espace naturel remarquable situé à quelques centaines de mètres d'une ville pour satisfaire les besoins des multinationales.

Vanessa Miranville, maire de La Possession a décidé de faire un sondage auprès de 300 personnes pour recueillir un avis sur l'ouverture d'une méga-carrière dans la ravine des Lataniers. La question posée se résume à cela : êtes-vous pour l'ouverture d'une carrière ou pour l'augmentation des impôts ? En effet, si la mairie de La Possession autorise l'exploitation de cette carrière, la Région Réunion offrira une subvention de 8,5 millions d'euros pour participer au financement d'une route destinée à relier le futur centre-ville de La Possession à la route nationale.

Situé à quelques centaines de mètres du centre-ville, la ravine des Lataniers est un espace naturel remarquable, véritable poumon vert de la commune. Si une carrière est ouverte, alors il sera détruit. Le collectif Lataniers Nout Ker d'Ve se mobilise contre ce projet et propose également une autre liaison entre le futur centre-ville et la route nationale. Le coût est bien moins élevé, et permet à la commune de s'affranchir de l'aide de la Région Réunion, et donc évite toute augmentation des impôts.

L'intérêt de la ravine des Lataniers est un patrimoine commun à tous les Réunionnais. Il permet en effet la découverte du lieu d'arrivée des premiers colons sur l'île, les vestiges de bâtiments anciens et du chemin de fer d'époque ainsi que des arbres fruitiers plantés au 17^e siècle par les premiers navigateurs venus d'Europe, d'Afrique, d'Asie ou d'Australie, mémoires vivantes du

premier verger de l'île jusqu'ici préservé.

Espace de nature en pleine ville, la ravine représente le poumon, la trame verte dont beaucoup de villes modernes dans le monde tentent aujourd'hui de se doter. Il est avéré aujourd'hui par tous les aménageurs que ces espaces de nature en ville détiennent un fort potentiel pour un cadre de vie privilégié.

Les projets des carriers candidats (GTOI et NGE GUINTOLI) présentés en 2015 prévoient un périmètre d'extraction qui va de 9 à 14 hectares, sur une profondeur de 20 à 50 mètres.

L'extraction nécessitera l'utilisation d'explosifs avec, en moyenne, 2 à 3 tirs de mines par semaine. Des débris peuvent être projetés à 600 mètres, alors que trois écoles se situent dans un rayon de 500 mètres, et les habitations les plus proches sont à 150 mètres. Le basalte extrait sera travaillé sur place à l'aide d'une machine de concassage-criblage et une zone de stockage des matériaux extraits est prévue sur le site en attendant leur acheminement sur le chantier de la route en mer.

L'exploitation se ferait du lundi au vendredi, sur une plage horaire allant de 7h à 18h. La probabilité de travaux de nuit existe.

600 camions par jour

Il est prévu près de 600 passages de camions (aller+retour) chaque jour,

environ 1 toutes les 1min30, étant précisé qu'une piste permettant l'acheminement du basalte jusqu'au chantier sera aménagée dans le lit même de la ravine. Le passage sera donc stoppé en période de forte crue. »

Le trajet prévu pour la rotation des engins de transport jusqu'au chantier de la Nouvelle Route du Littoral (NRL) est programmé pour passer en lit de ravine. Avec le bétonnage de ce moyen naturel et millénaire d'écoulement des eaux pluviales, des inondations et une érosion multipliée aux zones habitées en bord de ravine sont prévisibles. Aussi, nombre d'habitations limitrophes sont exposées à un sol instable, des risques élevés voire très élevés de prévention des risques naturels approuvé en novembre 2012, ce que l'exploitation d'une carrière à courte distance aggraverait. A l'image du quartier Camp Magloire bâti sur un ancien marécage ou encore du village des Lataniers classé en zone rouge du Plan de Prévention des Risques, notoirement exposés qui ont tout à craindre des microséismes résultant de l'activité extractive.

L'exploitation d'une carrière sur le site imposerait aux riverains, en plus des risques environnementaux et matériels déjà évoqués, les nuisances du fait de la proximité du chantier, des tirs d'explosif et du trafic des poids-lourds.

« Nous ne pouvons ignorer les effets sournois cumulés de la pollution durable des sols, de la nappe phréatique du Puits Samy qui alimente en

eau 40 % des foyers possessionnaires et celle des récoltes agricoles et maraîchères environnantes pourtant de plus en plus nombreuses à s'engager dans des démarches respectueuses de la santé et de l'environnement », souligne Stéphanie Gigan, présidente du collectif. De plus, la consommation d'eau rendue nécessaire par l'activité extractive, fait craindre un possible épuisement de cette ressource pour certains habitants qui connaissent déjà des restrictions et variations alarmantes de leur fourniture en eau, en particulier ceux de La Ravine à Malheur.

Les projets de réaménagement de la carrière au sein de deux ravines tel qu'il est pensé dans les présentations de NGE de 2015 et de GTOI de 2016 ne sont absolument pas adaptés au contexte d'un milieu naturel remarquable situé à moins de 150 mètres du centre-ville: parking, aires de jeux et skate-parc.

Un autre aménagement est possible

Le collectif propose un autre aménagement d'un coût de 100.000 euros, soit bien moins que les plusieurs millions d'euros annoncés par les carriers.

Tout d'abord, il s'agit d'aménager des pauses pour apprécier les différents points de vue et les ambiances variées du site valoriser et conforter les sentiers existants pour renforcer les liaisons douces inter-quartier La ravine étant déjà le lieu privilégié pour une balade et un parcours de course à pied pour les habitants des alentours, il pourrait être envisagé de conforter cette pratique, de la développer en proposant un parcours de santé.

Ensuite, la ravine pourrait accueillir différentes activités sportives dans un cadre de pleine nature de type yoga, zumba, Cela concorde avec ce besoin grandissant de « retour à la nature » d'une population de plus en plus urbaine. La situation de proximité de la ravine avec le centre ville de la Possession et des quartiers résidentiels en fait un lieu tout désigné pour ce type de pratique.

L'organisation historique d'une partie de la ravine, au niveau de ce que l'on appelle le Parc... offre une ambiance sensiblement intéressante au sein d'un verger de manguiers cen-

tenaires. Carrefour de plusieurs sentiers circulant au sein du site, raccordé aux quartiers résidentiels de part et d'autre de la ravine, espace ouvert et ombragé, révélant de ci de là les marques du temps, il permet d'imaginer un nouvel usage comme un lieu de rassemblement ponctuel pour des événements particuliers.

La gestion du site pourrait être pensée de manière plus intéressante et expérimentale autorisant une adéquation entre l'espace de nature avec une activité sociale et économique. Une gestion de type agroécologique comme il y en existe aujourd'hui dans certaines villes du monde et qui sont considérées comme des modèles. Une association qui entretiendrait l'espace tout en valorisant une production locale : les mangues pourraient être récoltées et transformées, la surface du verger pourraient être augmentée avec des variétés de fruits longtempes, des espaces de potager pourraient être installés sur le plateau ou sous les grands arbres, des ruches pourraient être installées, quelques animaux de bétail permettraient d'entretenir le site et autoriseraient une production de lait voire de fromage. Un petit marché de quartier pourrait voir le jour ainsi qu'une petite buvette proposant du jus de mangue et fruits longtempes par exemple. La présence des animaux serait une attraction supplémentaire sur le site.

Une solution bien moins chère existe

Le cadre de la ZAC Cœur de Ville prévoit la création d'une voie de liaison avec un franchissement à réaliser de la Ravine des Lataniers par deux ponts, rejoignant l'avenue de Port-Louis à Camp Magloire, pour se connecter ensuite l'accès à la 4 voies du bas de la RD 41. Elle regrouperait en un seul accès à la 4 voies les habitants de la ZAC Cœur de Ville, de Camp Magloire, de la Ravine à Malheur, mais également ceux de Chemin des Lataniers, Bœuf Mort et même Pichette, ce qui ne manquera pas de créer à chaque heure de pointe un engorgement encore plus important au bas du CD41.

Cette route traversera un espace de nature sauvage, un poumon vert en

cœur de ville ou de nombreux Possessionnaires viennent se ressourcer.

Cette nouvelle route prévoit de passer par la rue de Port-Louis. C'est actuellement une rue en cul-de-sac et étroite, donc incapable d'absorber un tel trafic. Elle devra donc être élargie ce qui ne sera pas possible sans passer par de nombreuses expropriations.

Enfin, le coût est de 12 millions d'euros, car deux ponts sont à construire pour franchir deux ravines. Sur cette somme, la Région prévoit de débloquer une subvention de 8,5 millions d'euros, mais tout dépendra de l'ouverture de la carrière.

Le collectif propose d'utiliser le pont déjà existant, passant au-dessus de la 4 voies, à côté de la Ravine à Marquet. Il est actuellement peu fréquenté, ne desservant qu'une petite zone d'activités. Il est également le point le plus proche permettant d'accéder à la 4 voies depuis la ZAC Cœur de Ville, limitation des déplacements. L'aménagement à réaliser se limite à 2 ronds-points et 4 bretelles d'accès à la 4 voies vers le Nord et le Sud Ce sera un 5e échangeur pour La Possession, ce qui diminuera la pression sur les 4 autres qui sont déjà saturés aux heures de pointe. Enfin, le coût d'une telle liaison est bien moindre que la proposition via la Ravine des Lataniers : pas besoin des 8.5 millions de subvention régionale.

Oté

Apré rokin la mèr, ala ké rokin la tèr l'arivé !

Matant zélida la ékrir Justin :

Mon shèr nové, mon spès salté, rouj-de-fon dovan l'éternité mi pans ou la antann la réjyon i vé libèr la tèr rényonèz par raport lo park nasyonal. Di pa moin, vi koné pa lo tor ké lo park nasyonal l'apré fé demoun La Rényon, a komansé par bann pti propriyètèr. Di pa moin ou la pa antann demoun apré ésplinn de sa ! Di pa moin ou i koné pa linzistis té i règn dann park nasyonal-la dopi in bon koup de tan. An touléka sa lé fini pars mé syé didier la antame in prosédir pou déklas lo park : pou transform sa an park réjyonal. Sak lé pa kontan, li pran konstan é tanpir pou li. Tok ! Pran sa pou toué !

Justin la fé pou répons :

Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr. Ou i sava in pé vit an bézogn ! In klasman konm park nasyonal, sa i mète lo tan é nou rényoné ni koné kékshoz. In klasman par l'unesco, sa i fé pa an in zour é tout sak la travaye la-dsi i koné bien koman sa i éspas. In déklasman kroi pa sa i fé toutsuit pou toutsuit. Nana ancor pou ralé avann arivé !

Sak konsèy réjyonal i vé fé, sé in l'étid pou tash moiyn déklas lo park nasyonal, mé in l'étid solman k'i doi kout 50000 euros. Mé lo mové z'abitid mésyé Didier i arpran lo dési é moin la poin la plas pou ardi kèl déga so ga-la la fine fé dann La Rényon dopi 2010. Avèk konm konplis parti sosyalis épi d'ot ancor ou i koné fout pa kosa zot i pans pou vréman...

Zordi i paré ké li vé libèr la tèr rényonèz é lé posib k'in pé i aprésyé son bagou. Moin non ! Pars mèm si dopi dé zour li lé dann la politik li la fine fé d'déga é li arète pa pars li na sa dann san, dann son mové fon. Arzout èk sa tout sak i suiv ali i vé arienk in n'afèr : fé l'arzan, lo plis posib ! gonf z'ot pla lo plis posib galman.

Lo pti kréol i kroi sa lé bon pou li, mé malorozman, mi san déza, in pé va rogrète z'ot konfyans dann mésyé Didier Robert. Pa zordi, pa domin mé san tardé. Ziska zordi nou l'avé rokin la mèr, astèr ni sa oir bann rokin la tèr arivé. Tok ! Pran sa pou ou !

Justin

« Nana lo bon gou é nana lo mové gou ! » - In kozman po la rout

Moin la touzour antann dir : lo gou sa i diskite pa ! Konm la koulèr osi, i prétan sa i diskite pa. Poitan i di pa in plézantri mové gou ? I di pa d'in n'afèr li lé zoli, o sinonsa li lé vilin. Sa i vé dir ou i pé diskité zistoman. Tèl shoz, pou inn lé zoli, lé bien aprésyé, lé bien valab . Pou d'ot sa lé pa ditou konmsa mèm lo kontrèr. Shak tan nana son gou é lo gou i shanj avèk lo tan. Pou kosa ? Pars lo gou i koréspon pou in tan doné : avan té pa konmsa ! Apré lé pi kon sa ! Mèm la mod i shanj san aré, l'éstétik i shanj, lo bo avèk lo lé lé pi parèy. Tèl shoz i koréspon lo bon gou momandoné, i koréspon lo mové gou in syèk sansa dé syèk apré. Alé ! ni artrouv pli d'van !