

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18655 - 72ÈME ANNÉE

## La route en mer retarde la sécurisation de l'axe entre Saint-Denis et La Possession

### Route du littoral : les Réunionnais paieront longtemps l'arrêt du tram-train et de la NRL



**Ce 14 mars, des roches sont tombées sur la route du littoral. Les Réunionnais vont encore être lourdement pénalisés par les perturbations engendrées sur cet axe stratégique. Si le protocole de Matignon signé par la Région et l'État en janvier 2007 avait été respecté, les Réunionnais pourraient déjà utiliser le tram-train et bientôt rouler sur la nouvelle route du littoral. Le choix de remplacer ces deux projets par celui d'une route en mer a renvoyé aux calendes grecques la perspective d'une liaison sécurisée entre Saint-Denis et La Possession.**

**D**epuis dimanche, La Réunion connaît un épisode de fortes pluies. Ce phénomène explique sans doute que l'on ait une nouvelle fois frôlé la catastrophe sur la route du littoral. En effet, un bloc s'est détaché de la falaise. Des galets sont même tombés sur la chaussée côté mer. En conséquence, ce sont d'importants embouteillages en attendant une inspection et des travaux urgents afin que la circulation puisse re-

prendre dans de meilleures conditions de sécurité.

Une fois de plus, les Réunionnais paient le prix d'une décision politique prise dans les années 1950. À cette époque, le pouvoir a choisi d'abandonner le train et de construire la route du littoral. C'est le point de départ d'une crise dont le poids humain et financier se fait sentir sur plusieurs générations de Réunionnais. En effet, à l'époque du train, les problèmes de fermeture de

l'axe rapide entre Saint-Denis et La Possession ne se posaient pas, car le train passait dans des tunnels et pas en pied de falaise.

#### Une route qui dura 15 ans

Mise en service en 1963, la route du littoral n'a été utilisée que 15 ans à

cause des innombrables chutes de pierre. Une seconde route, cette fois à 4 voies, est inaugurée en 1978. Les concepteurs de cet ouvrage estimaient que le problème de la sécurité était réglé en repoussant la route au large de la falaise, sur une digue surplombant la mer d'une hauteur de 8 mètres. Deux ans plus tard, un effondrement de la falaise engloutissait les 4 voies à l'entrée de Saint-Denis, faisant plusieurs victimes. L'erreur des concepteurs était donc manifeste. De plus, des roches continuaient à tomber sur la route. Cela a obligé à commencer à la pose de filets, et à fermer régulièrement les voies sur le côté montagne en fonction du niveau des précipitations. Avec l'accroissement du parc automobile, le passage de quatre à deux voies entraîne d'importants embouteillages.

### La responsabilité de l'État

En tant que route nationale, la route du littoral était alors sous la responsabilité de l'État. C'est lui qui devait financer les travaux, et autoriser la circulation sur cet axe. En 2002, l'acte 2 de la décentralisation prévoyait que pour La Réunion, les routes nationales relèvent désormais de la Région. Comme depuis plus de 20 ans, l'État n'avait pas assumé ses responsabilités pour sécuriser la liaison entre Saint-Denis et La Possession, la Région Réunion présidée par Paul Vergès a refusé un transfert en l'état. En 2006, quelques semaines après le passage du cyclone Gamède, un second effondrement de plaque recouvrit totalement la route du littoral à quelques centaines de mètres de La Possession. Plusieurs morts furent à déplorer. Cet événement tragique soulignait que la route du littoral était impossible à sécuriser, d'où l'urgence pour l'État d'assumer ses responsabilités.

### Remise en cause du Protocole de Matignon

Les négociations aboutirent par la signature du Protocole de Matignon en janvier 2007 par Paul Vergès, président de la Région Réunion, et Dominique de Villepin, Premier ministre. Le transfert de la gestion de la route du littoral était acté. Mais en échange, l'État s'engageait à co-financer deux projets pour une sécurisation de l'axe entre Saint-Denis et La Possession : le tram-train et la nouvelle route du littoral. Le chemin de fer était placé sous la responsabilité de la Région et devait être mis en service en 2012. La nouvelle route du littoral relevait de l'État, avec une inauguration prévue en 2017. Si le chantier du tram-train suivait son cours, celui de la NRL a rapidement accusé un an de retard. En 2010, les premières emprises du tram-train étaient réalisées à Saint-Denis et à Cambaie, tandis que la pose de la première pierre de la route du littoral devait avoir lieu en 2011. Le changement de majorité à la Région en 2010 a tout remis en cause. La nouvelle direction de la collectivité a choisi de remplacer les deux projets par une route en mer à 6 voies, plus au large que la NRL. Elle a renégoциé le Protocole de Matignon en affectant les crédits prévus pour les deux chantiers sur un nouveau. Tout devait repartir de zéro. Et pour satisfaire les intérêts des patrons transporteurs, une digue était prévue entre La Possession et La Grande Chaloupe. Rappelons que des représentants de ce patronat s'étaient illustrés lors des deux blocus de la Région organisés en novembre 2008 et en juillet 2009 sous la majorité précédente.

### Déjà 7 ans de perdus

7 ans plus tard, la situation s'est ag-

gravée pour les dizaines de milliers d'usagers quotidiens de la route stratégique qui relie le Nord à l'Ouest de l'île. En effet, à la date d'aujourd'hui, si le Protocole de Matignon signé en 2007 avait été respecté, les Réunionnais pourraient utiliser le tram-train entre Sainte-Marie et Saint-Paul, et s'apprêteraient à rouler sur la nouvelle route du littoral. Ainsi, le problème de la sécurisation de l'axe reliant l'Ouest au Nord aurait été définitivement réglé.

Au lieu de cela, les Réunionnais en sont réduits à être les spectateurs d'un chantier maritime qui fait émerger quelques piliers dans la mer, tandis que la digue reste un rêve car les matériaux nécessaires à sa construction n'ont pas été prévus. Pour ne rien arranger, la montée du niveau de la mer interroge sur la durée de vie de la route en mer une fois qu'elle sera achevée.

Depuis 60 ans, les 12 kilomètres entre Saint-Denis et La Possession accaparent une grande partie des sommes consacrées aux investissements à La Réunion. Le choix d'une route en mer ne fait que prolonger ce système en l'accentuant. Il est donc urgent de revenir à une autre solution permettant de mettre les Réunionnais à l'abri des chutes de pierre et des caprices des océans. Pour sa part, le PCR préconise de relancer le chantier du train et de revenir au projet initial de nouvelle route du littoral qui combinait tunnels et viaducs sans s'avancer aussi loin dans la mer. 7 ans ont déjà été perdus, il faut sortir de l'immobilisme et des idées périmées.

**M.M.**

## In kozman pou la rout

### « La mor la poin kalandriyé »

La mor-la sa sé in n'afèr bien espésyal. Pou kosa ? Pars li mète in poin final pou la vi é sé li k'idésid arèt aoul o zour é l'èr k'li la shoizi. Demoun i di li la poin kalandriyé. Pou kosa ? Pars kalandriyé, sa lé marké, an zour, an somenn é an moi. Dann kalandriyé nana bann zour d'fète, konm bann zour sirtou i fé pa la fète konm bann journé pou l' karèm, konm vantredi sin, mèkréd i dé sann insi d'suit. An plis demoun i di osi la mor i prévien pa : li ariv zantan d'in kou san prévni. San prévni ? Sansa san ké ou i konpran son signal. I paré, d'après sak mi atann dir, out kor i prévien aou d'avans i sava ariv aou késhoz. Mèm dé foi ou nana konm in présantiman i sava ariv aou késhoz. Mi koné pa kosa zot i anpans pou vréman. Pètète sak mi di sé arienk la kouyonad, pètète nana in fonn vérité ; an tou lé ka, mi lès azotfatig z'ot tète la dsi é ni artrouv pli d'van sipétadyé.

## Edito

# Pourquoi les patrons transporteurs ne manifestent-ils pas devant la Région ?

**D**es patrons transporteurs ont manifesté hier. Ils ont choisi de provoquer un embouteillage dans à l'entrée Est de Saint-Denis par une opération escargot qui s'est conclue devant la préfecture. L'objet du courroux de ces patrons est une grève des travailleurs de la route en mer la semaine dernière. À l'appel de la CFDT, les salariés qui travaillent sur la construction du viaduc ont été contraints de cesser le travail pour faire entendre leurs revendications. Au bout d'une semaine de luttes, elles ont été entendues et la grève s'est conclue hier matin par la signature d'un protocole de fin de conflit.

Le mouvement de patrons de société de transport amène plusieurs remarques. La première est le mode d'action. Tant qu'il n'existera pas de train à La Réunion, des transporteurs pourront se permettre de prendre en otage des dizaines de milliers de personnes en perturbant la circulation sur un axe stratégique.

La seconde est le lieu de la manifestation. En effet, l'État n'est pas responsable de la route en mer. Il est un des financeurs et c'est également l'État qui a donné les dérogations nécessaires au lancement du chantier de la route en mer malgré de graves attaques contre l'environnement.

Le principal responsable du chantier est la Région Réunion. Mais depuis l'arrivée de Didier Robert à la tête de la collectivité, les patrons transporteurs ne viennent plus organiser le blocus de la Région. Les camionneurs auraient pu aussi aller au siège d'Egis, le maître d'œuvre, avec qui les travailleurs en grève négociaient. Force est de constater que les majors du BTP ont été épargnées par la colère des transpor-

teurs.

La troisième remarque est la situation décrite par les patrons mécontents. Selon eux, l'arrêt du chantier de la route en mer est une catastrophe car ils ne peuvent pas livrer de galets pendant ce temps. Autrement dit, le transport de pierres vers un seul chantier de La Réunion est devenu un pilier de l'activité économique des bénéficiaires des marchés de la route en mer. C'est à ce demander ce qu'il se passera pour eux quand le chantier s'arrêtera faute de matériaux.

Autrement dit, une telle manifestation ressemble davantage à une opération de diversion. Car le responsable des difficultés de ces entreprises est bien la Région qui a choisi d'investir massivement sur un chantier à la réalisation bien hypothétique. Sous la présidence de Paul Vergès, les transporteurs pouvaient bénéficier d'une diversité de projets pour soutenir leur activité : lycées, constructions de nouvelles routes...

En 2010, certains pensaient qu'en se liguant pour faire perdre la présidence de la Région Réunion à Paul Vergès, ils pourraient s'enrichir encore davantage. Aujourd'hui, ils paient les conséquences de cette stratégie.

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès  
71e 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 - FAX: 0262 55 21 29

E-mail : [redaction@temoignages.re](mailto:redaction@temoignages.re)

SITE web : [www.temoignages.re](http://www.temoignages.re)

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23

E-mail Avis, Abonnement : [avis@temoignages.re](mailto:avis@temoignages.re)

E-mail Publicité : [publicite@temoignages.re](mailto:publicite@temoignages.re)

CPPAP : 0916Y92433

# Oté

## La natir nana son par, mé son par solman, lé zom nana la zot é sa sé in n'afèr i fo pa gnoré

*Mi sort lir dann nout zournal la plui la diminyé soisant pou san dann bann péi moiyin oryan épi dann l'afrik di nor dopi karant z'ané solman. Moin lé sir zot l'après domandé pou kosa sa ? Pètète zot va sinploman akiz lo déstin ! Pètète zot va di sa sé la fote la natir, konm sikone kan sa i donn la grin dsi Madégaskar. Donk si sé la fote la natir la poin arien pou fé kont sa ! I fo sibir, in poin sé tou ?*

*Zot i kroi vréman sa zot ?*

*Moin non é zot i koné pou kosa ? Pars sanm pou moin lé z'om nana z'ot l'éfé dsi la natir kisoï in bon l'éfé kisoï in mové l'éfé. In l'égzanp : si ou i rash tout bann foré, zot i kroi sa i fé d'bien lo klima zot ? Bien sir i tèr ar pa li d'bien késtyonn tanpératir, késtyonn kantité la plui va tonbé, késtyonn biodiversité, késtyonn lo pou boir, l'èr pou réspiré arzout èk sa lo bann mové l'éfé i ariv épi lé riskab ariv ankor an plis... Sak i di lo kontrèr ébin li rakont la mansonjri.*

*Sak lé zom i fé nana mèm in l'éfé dsi bann fénomène klimatik. In l'égzanp : l'éshofman klimatik va dann plis la fors bann siklone, bann tourbiyon, bann tronm dolo, bann l'inondasyon é tout in bann météor i rann la vi d'moune pli difisil é pli danzéré. Dèrnyé siklone la pass dsi madégaskar ? lo van la souf plis trois an kilomète a l'èr é bann éspésyalis la météo i di konmsa si i kontinyé lo van lé riskab dépass kat san kilomète a l'èr é mèm plis.*

*Arzout èk sa kant mi di lé z'om, mi anparl pa solman bann ti-kolon, mi vé anparl déga la guèr, déga l'indistri, déga bann bann l'izine nikléèr. Alor si in pé i kroi la natir lé réponsab de tout, i fo zot i réviz z'ot ponn vizé pars li lé pa zis.*

*Justin*