

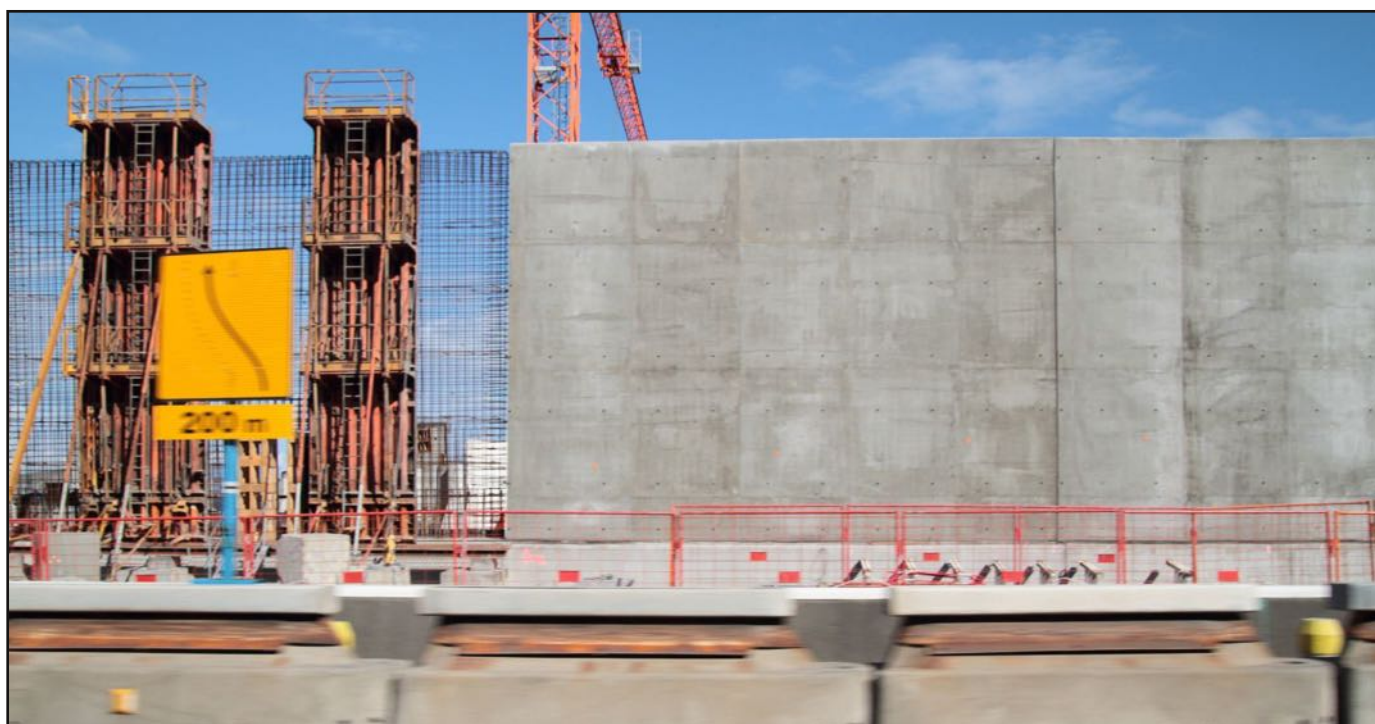
# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18656 - 72ÈME ANNÉE

**12 kilomètres qui continueront d'absorber une part importante des richesses et des transferts publics à La Réunion si une alternative à la route en mer n'est pas mise en oeuvre**

## Route du littoral : l'impasse territoriale



**Tant qu'un itinéraire sécurisé ne sera pas mis en service entre Saint-Denis et La Possession, des dizaines de milliers d'usagers quotidiens seront toujours à la merci d'un effondrement de la falaise surplombant la route du littoral. Compte-tenu de l'incertitude qui pèse sur la réalisation de la route en mer, l'urgence est d'explorer d'autres alternatives. Au 19<sup>e</sup> siècle avec les moyens de l'époque, les constructeurs du chemin de fer avaient construit un tunnel sous la montagne en quelques années. Ce tunnel est toujours là. Il est la preuve vivante qu'une autre solution est possible, moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre car depuis 150 ans, la technologie liée au percement des tunnels n'a pas régressé, bien au contraire.**

**F**ort heureusement, le pire a pu être évité. Hier vers 6 heures 30, un rocher s'est détaché de la falaise au PR8 de la route du littoral. Il a rebondi sur les voies fermées à la circulation côté montagne et s'est scindé en deux. Un bloc est tombé sur la chaussée côté mer alors que des voitures circulaient. Par chance, il n'a touché aucun vé-

hicule. L'autre partie du rocher a écrasé une cabane de chantier. Là aussi, la chance a fait qu'elle était vide à ce moment-là, ce qui n'est pas le cas habituellement. À la suite de cet éboulis, la route du littoral est fermée depuis hier matin et le sera au moins jusqu'à ce soir. Une ouverture de 4 heures ce matin entre 4 heures 30 et 8 heures 30 doit

permettre de fluidifier le trafic à l'entrée Ouest de Saint-Denis. Comme l'a indiqué hier à la télévision un responsable de la Direction régionale des routes, l'ouverture dépendra de l'avancée des travaux de purge. Une fois cette tâche accomplie, une reconnaissance permettra d'évaluer la dangerosité du secteur. C'est à la Région

Réunion qu'incombera la responsabilité d'ouvrir à nouveau la route.

## Les raisons de l'impasse

Ce nouvel accident situe l'impasse dans laquelle s'enfonce La Réunion à cause du choix de supprimer le chemin de fer et de le remplacer par une route du littoral construite en pied de falaise. Ces 12 kilomètres entre La Possession et Saint-Denis sont depuis un poids énorme sur La Réunion. La première route du littoral à deux voies n'a duré que 15 ans. Elle a été remplacée par une chaussée à quatre voies en bordure de la mer, huit mètres au-dessus du niveau de l'océan. Contrairement à ce qui était prévu par les promoteurs de la seconde route, celle-ci ne mettait pas les usagers à l'abri des chutes de pierres. À ce premier danger s'est ajouté un second, celui de la mer. La houle effectue un long travail de sape. Cela a déjà provoqué des effondrements de la chaussée. De plus, lorsqu'une perturbation croise dans les parages, les vagues mettent en danger la sécurité des usagers comme cela s'est vérifié la semaine dernière.

Cela a donc amené à faire exploser les coûts d'entretien. Côté falaise, ce sont d'énormes filets qui ont été posés. Ces travaux ont été accompagnés par le creusement d'une fosse « piège à galets », et par la construction d'un mur de plusieurs mètres de haut le long des 12 kilomètres. Côté mer, d'énormes blocs de bétons ont été nécessaires à la protection de l'ouvrage, afin d'atténuer l'impact des vagues sur la digue de huit mètres de haut. De nouveaux sont périodiquement ajoutés pour contrer l'érosion.

## Où sont les matériaux de la route en mer ?

L'échec de la seconde route du littoral aurait dû faire prendre conscience de la nécessité d'aban-

donner cet itinéraire pour construire une route en corniche passant au-dessus de la falaise, ou alors en tunnel à l'abri des chutes de pierres. Mais lorsqu'il s'est agi de prendre la décision d'un nouveau tracé, l'État a choisi de construire une nouvelle route du littoral combinant tunnels et viaducs, située plus au large que la chaussée actuelle.

Le projet actuel de route en mer encore plus loin du littoral amplifie encore cet entêtement à vouloir défier les éléments. En choisissant de construire une digue entre La Possession et la Grande Chaloupe, la Région Réunion a hypothéqué grandement la possibilité de réalisation de cette troisième route. Car ce cadeau aux patrons transporteurs pose le problème du manque de matériaux pour construire une digue de 4 kilomètres en plein océan Indien, chargée de supporter une route à six voies et cela à 12 mètres au-dessus du niveau de la mer en 2010. Et ce problème est encore loin d'être résolu. Essayer de poursuivre le chantier impose en effet d'ouvrir une méga-carrière située à plusieurs dizaines de kilomètres de La Possession, et dont l'exploitation ne pourrait que fragiliser la route des Tamarins.

## Des milliards dépensés depuis 60 ans

Depuis bientôt 60 ans, les 12 kilomètres entre Saint-Denis et La Possession engloutissent donc une part importante des richesses produites à La Réunion et des transferts publics arrivant dans notre île : deux routes construites et à entretenir, une troisième en construction dont le coût final et la date de livraison sont inconnues. Tous ces investissements ne garantissent pas la continuité territoriale entre le Nord et l'Ouest de La Réunion, car l'itinéraire actuel est impossible à sécuriser.

Entre 2007 et 2010, la Région Réunion avait dépensé 100 millions d'euros pour couvrir de filets la falaise surplombant ces fameux 12 kilomètres. Mais cette opération n'avait qu'une portée provisoire, étant entendu que le Protocole de Matignon signé en janvier 2007 donnait un délai de 10 ans pour sécuriser définitivement la liaison entre Saint-Denis et La Possession. Cela devait se faire par un tram-train et une nouvelle route du littoral avec des livraisons initialement prévues respectivement en 2012 et 2017.

## La technologie a-t-elle régressé depuis 150 ans ?

Le délai arrive aujourd'hui à terme. Force est de constater que la création d'un itinéraire sécurisé est loin d'être acquies avec le projet actuel de route en mer.

C'est pourquoi il est urgent d'explorer des alternatives bien plus rapides. Le tram-train est une de ces options. Toutes les études avaient été réalisées, et la déclaration d'utilité publique obtenue pour le tracé sous le massif de la Montagne. Restait à percer le tunnel. Le retour au projet initial de route du littoral en tunnels et viaducs viendrait alors compléter cette liaison cette fois définitivement sécurisée.

Au 19<sup>e</sup> siècle, moins de 50 ans après l'abolition de l'esclavage, les constructeurs du chemin de fer avaient réussi en quelques années un tunnel entre La Possession et Saint-Denis. 150 ans plus tard, la technologie dans ce domaine n'a pas régressé. C'est donc une alternative crédible et plus rapide que le projet de route en mer actuel. Sa mise en œuvre permettra de sortir de l'impasse territoriale de la route du littoral.

**M.M.**

## In kozman pou la rout

### « L'arzan i apèl l'arzan. »

Ala in kozman mi antann souvan dé foi san konète ozis si nana in fonn vérité sansa si na poin. An tou lé ka, mi antann souvan dé foi demoun apré di lo kozman moin la mark an-o la. Astèr si ou i kroi, konm désèrtin moun i di, ké demoun rish i vien plizanpli rish, é demoun o flan do pli z'an pli o-flan. Ni pé domandé, dsi kosa sa i baz ? Zot i pans demoun la déza fé l'éstatistik dsi sa ? Pou mon par, mi pans pa. Sansa sé in l'inprézyon é in l'inprézyon na poin in baz syantifik konm i di nana arienk in baz l'émosyonèl. Sansa ankor, in moun lé dsi son lansé pou ramas l'arzan i kontinyé ramassé. Domaz lo bonèr i marsh pa konmsa sof ké si lo bonèr i atir pa solman lo bonèr, mé la shyass galman i atir la shyass konm in malédiksyon. Sof pétète sé in késtyonn karma : momandoné la rou i tourn é la rou di malèr i dovien la rou di bonèr. Vis é vèrsa, vèrsa dan lo vis. Alé ! Ni artrouv pli d'van sipétadyé.

## Edito

# Quand des élus s'érigent en scientifiques pour affaiblir la Réserve marine

**E**n Australie, l'été touche à sa fin dans le vaste État de Nouvelle Galles du Sud. C'est l'heure du premier bilan. Les données sont inquiétantes. Elles révèlent que la période de décembre à février a été la plus chaude jamais enregistrée dans cette région. Dans la ville de Sydney, la température a dépassé 36 degrés le 18 janvier... à 9 heures du matin. Dans plusieurs autres villes, des records ont été battus, avec des pointes à plus de 47 degrés. Au cours de la période la plus chaude de l'année, les températures étaient 2,8 degrés au-dessus de la moyenne. Pour faire face à la hausse de la consommation électrique, le gouvernement de Nouvelle Galles du Sud a multiplié les appels pour ne pas régler les climatiseurs en dessous de 26 degrés. La crainte d'une panne générale pour cause d'une demande trop importante a hanté les esprits. Les autorités craignaient que le réseau ne puisse faire face à la demande.

Dans le même temps, l'Australie voit un Patrimoine mondial situé sur son territoire en train de dépérir : la Grande Barrière de corail. La hausse des températures favorise le phénomène de blanchissement des coraux. Si cette canicule se prolonge, une part importante de ces coraux peut mourir. Pour ne rien arranger, les activités humaines fragilisent encore plus ce Patrimoine mondial. Pour permettre d'exporter toujours plus de charbon, il est envisagé la construction d'un port à proximité de la Grande Barrière.

Le changement climatique n'a pas de frontière et La Réunion connaît elle aussi un été chaud. La biodiversité est une des richesses de notre île.

Pour préserver la nature et essayer de réparer ce qui a été saccagé pendant plus de 300 ans d'activités humaines, des dispositifs sont mis en place. Cela se concrétise notamment par le Parc national et la Réserve marine. Ces deux structures sont dans le viseur d'élus qui se plaignent de blocages pour utiliser cette richesse naturelle afin que quelques personnes puissent en tirer profit. Cela se traduit par l'idée de faire régresser le Parc national au niveau d'un Parc régional, et par la volonté de diminuer la superficie protégée par la Réserve marine.

Pour cette dernière, le prétexte des attaques de requins est évoqué. Des adversaires de la Réserve marine jugent qu'elle a une part de responsabilité dans la recrudescence des attaques de requin à La Réunion ces dernières années. Un jugement bien hâtif, qui ne repose sur aucune certitude scientifique. Mais cela suffit pour affaiblir un outil de protection de l'environnement. Les lagons de La Réunion ont déjà fort à faire avec le réchauffement climatique et ses conséquences en termes de blanchissement des coraux, ils voient arriver une menace qui peut s'avérer fatale : le retour des activités humaines de prédation. Or, avec l'augmentation de la population et le climat entretenu à la suite des attaques de requin, se pose alors la question de la survie de nos coraux. Les polémiques politiques doivent s'effacer derrière la nécessité de léguer aux enfants une nature en meilleure état. C'est une des conditions du développement durable.

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
71e 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  
CPPAP : 0916Y92433

# Oté

## Afors fé lo tour l'ékiri, ou lé riskab marsh dann la taye shoval

*Matant Zélida la ékrir Justin :*

*Mon shèr nové, mon spès salté, rouz de fon dovan l'éternité, m'a dir aou kékshoz ? Moin pèrsonèl, mi rogrète bonpé l'opinyon piblik i pran pou tèt dé tirk demoun onète, demoun k'i défann la moral konm in valèr sipèryèr. Pou kosa zot i fé sa ? Mi pans sé pars zot nan la zamouzi par rapor emoun la bien réisi dan la vi é an plis ké sa zot la gard in bon moralité. Tok ! Pran sa pou toué !*

*Justin la fé pou romark :*

*Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr m'a dir aou franshman, kan in moun i tourn son rin dann dra la pirté, l'onèkté, lo bon santiman, mi komans par kriy : antansion ! Nana kékshoz i klosh pa la-dan.*

*Mi profer do loin in moun i di, tout demoun na péshé é moin osi, konm lé z'ot ; moin lé péshèr. Mi profer ankor sak i di zot osi zot i pé sikonm la tantasyon, é konm zot i pé ète tanté i fo zot i port antansyon pa sikonb dann la tantasyon.*

*Mon vyé matant, figir aou, moin la pa apré parl la rolizyon moin-la. Moin l'apré parl la vi piblik é kosa mi pans dsi la vi piblik ? Mi pans, la vi piblik nana osi son tantasyon : tantasyon sèrv lo z'intéré out prop famiy, sansa out prop z'intéré, sansa kourb dsou la présyon familyal, sansa amikal. Bann z'om de pouvoir i tonm zordi dann la koripsyon é mi pans sa la pa fini ;*

*Konm di lo kont nana ankor in bonpé d'lo pou koul dsou lo pon avan la sosyété i lav pli blan. Sansa ankor, si ou i pass out tan fé lo tour l'ékiri, ou i vé, ou i vé pa, ou lé riskab marsh dann la taye shoval.*

*Justin*