

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18267 - 71ÈME ANNÉE

La fin du projet de nouvelle route du littoral plus tôt que prévu ?

Coup d'arrêt à la NRL : les galets de Madagascar interdits d'entrée

Selon des informations parues hier soir sur Imaz Press Réunion et Zinfos974, les galets de Madagascar devant être livrés hier n'arriveront pas à La Réunion avant un moment, si jamais ils puissent être débarqués un jour. En effet, l'État a mis son veto. La préfecture annonce que l'administration travaille à un protocole de test pour voir si ces matériaux ne sont pas porteurs d'un risque sanitaire. C'est un coup d'arrêt à la route en mer, car sans ces roches, le chantier ne peut pas continuer.



Pas de matériaux, pas de poursuite du chantier. Les machines resteront à l'arrêt.

Hier 16 octobre, Témoignages avait publié un éditorial mettant le doigt sur les responsabilités dans l'importation à La Réunion de roches de Madagascar pour les besoins de la nouvelle route en mer, dite nouvelle route du littoral ou NRL. Le 24 août 2013, le Conseil national pour la protection de la nature avait écrit sa totale opposition à ce projet, en raison des risques environnementaux. « Qui permet aux partisans de la NRL de s'asseoir sur l'avis du Conseil national pour la protection de la nature ? Comment peut-on expliquer qu'un projet qui ne mentionnait pas l'importation de matériaux puisse y avoir recours en toute impunité ? », écrivions-nous hier. Un fait nouveau vient de tout changer : l'État interdit pour le moment toute importation de galets de Madagascar pour des raisons sanitaires. C'est un coup d'arrêt à la route en mer.

Plan B mal engagé

Le projet de la route en mer a été lancé sans que ses promoteurs ne se soient préalablement assurés qu'ils puissent disposer des matériaux nécessaires à sa réalisation. En effet, les carrières actuelles ne suffisent pas. La demande de nouveaux sites d'extraction s'est heurtée à l'opposition résolue de la population. Contre la carrière de Bois-Blanc a eu lieu la plus grande manifestation de défense de l'environnement jamais organisée à La Réunion. C'est dans ce contexte que la préfecture a décidé de renvoyer à plus tard la décision d'ouvrir ou pas les carrières demandées pour la nouvelle route du littoral. Aussitôt après cette décision, les partisans de la NRL avaient dévoilé un plan apparemment préparé de longue date. Pour essayer de maintenir ce chantier, ses promoteurs se sont mis en tête d'importer au moins des centaines de milliers de tonnes de roches de Madagascar. C'est une option très risquée pour l'environnement à La Réunion. La première cargaison devait arriver hier. L'État a suspendu cette importation, afin de pouvoir disposer des outils nécessaires pour évaluer le risque sanitaire de l'arrivée à La Réunion de cette quantité considérable de matériaux.

L'avis contraire du CNPN

Rappelons que le 24 août 2013, le Conseil national pour la protection de la nature s'est prononcé sur le projet de nouvelle route du littoral. La Région Réunion, maître d'ouvrage, avait besoin de plusieurs dérogations à la loi. Le chantier menace la formation d'un banc de corail à La Possession, et ravage des lieux de vie d'espèces protégées. Le CNPN s'était prononcé contre ces demandes de dérogation qui ont ensuite été malgré tout attribuées. Le dossier présenté par la Région ne mentionnait pas l'importation de galets, ce qui n'avait pas empêché le CNPN de dire son opposition à cette éventualité dans des termes très clairs :

« il est noté que le dossier ne fait pas état de la possibilité d'importation de matériaux pour la réalisation des ouvrages en substitution de matériaux non disponibles dans les délais sur l'île. Cette option aurait été dans tous les cas à prohiber, en particulier pour le risque majeur d'introduction massive d'espèces exotiques envahissantes »

Cette déclaration renvoie à plusieurs catastrophes sanitaires que notre île a subies du fait de sa vulnérabilité aux dangers venus de la mer. Ce sont les espèces végétales invasives qui ont fait de nombreux dégâts, c'est aussi le ver blanc

ramené de Madagascar, c'est également la grippe espagnole dont le virus était dans les cales d'un bateau selon les autorités de l'époque.

Pas de matériaux, pas de chantier

La décision prise hier par les services de l'État est donc une mesure de précaution pour protéger la population et son environnement. Elle démontre une nouvelle fois l'imprévoyance de ceux qui ont lancé le projet pharaonique d'une route en mer à La Réunion. Sans les roches de Madagascar et sans les nouvelles carrières, pas de poursuite possible du chantier, et les deux possibilités sont bloquées. L'affaire des galets de Madagascar signifie-t-elle la fin prématurée du projet de la nouvelle route du littoral? Entre enquête judiciaire sur l'attribution des marchés, opposition de la population à l'impact environnemental et risques sanitaires, les raisons d'arrêter la NRL s'accroissent.

M.M.

Le danger sanitaire vient de la mer

À plusieurs reprises, La Réunion a connu de graves problèmes à cause de maladies venues de la mer. En 1975, le gouvernement de Madagascar obtient le démantèlement des bases militaires françaises encore présentes sur son territoire. Militaires et équipement sont alors envoyés à La Réunion. Ils transportaient avec eux un passager clandestin, le ver blanc. Ce parasite s'est ensuite attaqué à la canne à sucre. Il a fait des dégâts considérables avant de pouvoir être maîtrisé au bout de plusieurs années de lutte. Tous les planteurs vivent dans la hantise de la réapparition du ver blanc dans leurs champs.

À une époque plus lointaine, une épidémie de grippe espagnole s'est déclenchée peu après le retour des soldats réunionnais des champs de bataille de la Première guerre mondiale. C'est la terre transportée dans les cales du bateau ramenant les soldats qui a été alors accusée d'être responsable de l'introduction de la maladie.

Rappelons que pendant longtemps, toute personne venant à La Réunion devait subir une quarantaine pour savoir si elle n'était pas porteuse d'une maladie contagieuse. Cette mesure de précaution visait particulièrement les travailleurs qui étaient amenés d'Afrique et d'Asie. Cette quarantaine se passait aux Lazarets.

Aujourd'hui, tous les voyageurs qui arrivent aux aéroports de Pierrefonds et de Gillot sont informés qu'ils ne doivent pas transporter de plantes, pour éviter d'importer une catastrophe sanitaire lourde de conséquences dans une petite île comme La Réunion.

Qui peut croire que l'on puisse importer sans précaution des centaines de milliers de tonnes de galets de Madagascar ?

Édito

NRL : Bello-Annette donnent à Didier Robert la solution pour taxer les Réunionnais

En pleine polémique sur l'importation de galets de Madagascar pour les besoins de la NRL, Bello-Annette avaient réaffirmé leur soutien au projet de Didier Robert. La mairie de Saint-Denis a commandé une étude pour l'implantation d'un péage à l'entrée de Saint-Denis. Ce péage a pour but de faire payer aux Réunionnais la construction du raccordement entre la NRL et la ville de Saint-Denis. L'existence d'une telle étude démontre définitivement que Gilbert Annette a besoin de la nouvelle route du littoral pour mener à bien sa politique. Huguette Bello ne peut pas ignorer l'orientation de son partenaire. Elle est donc clairement pour la nouvelle route du littoral.

Le projet de péage concerne officiellement le raccordement entre Saint-Denis et la nouvelle route en mer. Il vise à couvrir un dépassement de crédits. Si pour une portion de quelques centaines de mètres, il est déjà question de problèmes financiers, alors que dire pour une route de 12 kilomètres située en pleine mer ?

Depuis 2010, Didier Robert ne cesse de déclarer que le coût du chantier ne dépassera pas 1,6 milliard. Nous sommes en 2015, et cinq ans après cette affirmation les coûts de construction ont augmenté. L'épisode des galets de Madagascar illustre bien la volonté de poursuivre coûte que coûte ce chantier, car il est clair que faire traverser l'océan à des centaines de milliers de tonnes de roches est plus onéreux que les transporter depuis une carrière située à La Réunion.

Le protocole signé par Didier Robert avec l'État pour le financement de la NRL limite la participation de Paris à une contribution forfaitaire. Tous les dépassements seront donc automatiquement à la charge du maître d'ouvrage, la Région. Dans ce type de projet, ils sont inévitables. Aucune expertise économique et financière ne permet pas d'avoir une idée du coût réel final du projet, et donc de ce que les contribuables devront payer.

Le projet de péage donne une idée de ce qui attend les Réunionnais si jamais Didier Robert ou Huguette Bello étaient à la tête de la Région après les élections. C'est un dispositif pour couvrir tous les dépassements de crédits, car c'est la certitude que les Réunionnais seront obligés de passer à la caisse. À part la route du littoral et son débouché sur Saint-Denis, il n'existe pas d'alternative crédible pour les dizaines de milliers d'usagers qui viennent dans le chef-lieu, ou ne font que d'y passer. La nouvelle route du littoral pourra bien coûter 3, 4 ou 5 milliards, les Réunionnais paieront le péage pour rembourser.

Didier Robert veut continuer le chantier de la NRL, Bello-Annette sont prêts à le suivre. Et ils amènent dans la corbeille de mariage la solution infaillible pour obliger les Réunionnais à payer : le péage.

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

Motion finale du congrès de l'Association des communes et communautés d'outre-mer

L'ACCD'OM alerte sur les finances, le changement climatique et le recyclage

Le Congrès de l'ACCD'OM s'est déroulé mercredi et jeudi à Paris. Il s'est situé au moment où les parlementaires commencent à discuter du budget 2016, et à moins de deux mois de la COP21. C'est pourquoi les finances et le changement climatique comportent une part importante de la motion finale dont voici de larges extraits.



Nos îles sont très vulnérables aux effets du changement climatique.

« Les élus de l'ACCD'OM, réunis en congrès les 14 et 15 octobre 2015 à Paris sur différentes thématiques,

S'agissant des finances :

— constatent qu'au regard de nos spécificités, il est nécessaire que des mesures soient prises en faveur des Outre Mer dans le Projet de loi de Finances 2016,

— rappellent leur souhait de la mise en place de dotations spécifiques pour rattraper les retards, (dotation de rattrapage), et gommer les inégalités, (dotation de continuité territoriale),

— rappellent la nécessité de maintenir un niveau d'investisse-

ment suffisant pour assurer un développement en rapport avec les besoins locaux,

— rappellent leur soutien aux conclusions du rapport Patient
— alertent l'Etat sur les baisses des dotations qui pénalisent les collectivités en général et plus encore en Outre Mer pour accéder à une véritable égalité,

S'agissant des changements climatiques :

— demandent aux administrations centrales compétentes, avec le concours des élus locaux et des préfetures de prendre toutes les mesures afin de protéger les popu-

lations d'un point de vue sanitaire, de soutenir toutes les initiatives visant à endiguer le phénomène et d'encourager toutes les études de nature à entreprendre une valorisation en vue d'un usage utile. constatent que la catastrophe liée aux algues sargasses crée de graves préjudices à certaines collectivités territoriales, singulièrement, la Martinique et la Guadeloupe,

— demandent instamment la reconnaissance de catastrophe naturelle pour les communes touchées par ce phénomène.

— rappellent que les changements climatiques mettent en lumière l'extrême vulnérabilité des territoires des collectivités d'outre-mer : risque de submersion, érosion des côtes, intensité et fréquence des cyclones, sécheresse, etc.

— rappellent la nécessité d'identifier, de renforcer et d'organiser les systèmes d'identification, des menaces naturelles en outre-mer.

— S'engagent à appliquer et à adapter au niveau local l'Agenda des solutions qui sera adopté dans le cadre de la COP21 et souhaitent des moyens supplémentaires dans cette perspective

S'agissant de la collecte et du tri des déchets :

— Compte tenu du nouveau contexte de concurrence au niveau de la filière REP

— Attirent l'attention sur le risque d'appauvrissement de l'efficacité du dispositif et expriment la crainte que les Outre Mer soient les oubliés du futur agrément.

— Dans ce cadre, s'interrogent sur la continuité du pourvoi engagé par Eco-Emballages à Mayotte et en Guyane ?

Recyclage des déchets

Un gisement de gaz naturel dans les stations d'épuration

Du biogaz provenant de l'une des plus grandes usines de traitement des eaux usées est purifié pour obtenir la qualité du gaz naturel.



90 % des installations de la station d'épuration sont souterraines.

Schmack Carbotech livrera une autre station de traitement de biogaz en Suède. Conçue selon le principe de l'adsorption à pression alternée (Pressure Swing Adsorption, ou PSA en abrégé), elle sera construite à Henriksdal dans les environs de Stockholm. Au printemps 2015, l'entreprise appartenant au Viessmann Group avait déjà réalisé une usine de traitement du biogaz à partir de déchets organiques à Sofielund, près de Stockholm.

Le client est Stockholm Vatten AB (entreprise communale de traitement de l'eau, des eaux usées et des déchets) qui exploite à Herinksdal l'une des plus grandes stations souterraines de traitement des eaux usées au monde. La station se trouve en périphérie de la capitale et traite les eaux usées d'environ 1 million d'habitants. L'entreprise ob-

tient du biogaz à partir des boues d'épuration. Ce biogaz est ensuite nettoyé selon le processus PSA, puis traité pour obtenir la qualité du gaz naturel. Ce processus fait référence, car il se distingue par une consommation réduite en énergie, un découplage thermique efficace ainsi qu'un taux de rendement de méthane élevé.

La capacité de traitement dont dispose la station s'élève à 3 000 Nm³/h de biogaz pur. Après purification, le gaz obtenu renferme un pourcentage en méthane de 97 %. Il est employé en tant que biocarburant dans les véhicules fonctionnant au GPL. Dès la fin des travaux prévu pour début 2016, la station pourra produire plus de 180 millions de kilowattheures de gaz naturel. Cela lui permettra de couvrir jusqu'à 40 % du besoin annuel en carburant CNG de la région de la métropole de Stockholm. Ce taux est comparati-

vement élevé car déjà 60 % des bus du réseau de transports urbains utilisent un carburant issu des énergies renouvelables (biogaz, bioéthanol ou biodiesel).

En Suède, les technologies respectueuses de l'environnement sont entrées dans les mœurs et font l'objet d'une demande importante : 40 % des voitures nouvellement immatriculées roulent au biogaz ou à l'électricité. Grâce à l'utilisation de carburants bio dans ses transports publics, Stockholm économise chaque année 130 000 tonnes de CO₂ nuisibles à l'environnement. Avec les stations de Carbotech à Sofielund et Henriksdal, autour de 17 % des véhicules suédois au gaz naturel pourront à l'avenir fonctionner avec un carburant à l'impact climatique neutre.

Oté

Larzan i riskab èt kourt !

Gramoun lontan i di “i ashté zamé in volay dann in tant vakoua“. Ou wa pa si lo poul sé in poul dolo, ou koné pa si sé in poul péi, i pé èt in bon kok la rass, in bon kok léspèss, mé i pé èt osi in vié kok valé. Pou mwinn fo akout gramoun, la d’si gramoun na rézon. Sanm pou mwinn la rout litoral pou nou, lé konm si ni ashté in poul san war. Déza fo tonm dakor d’si lo pri, konm kan ou fé in kaz, lo pri i débord touzour kiswa in dis pour san, kiswa in vin pour san.

A lèr kilé pou la rout litoral banna la prévi an gro 1 miliar sis san zis pou 12 km la rout é la zordi mi antan i di la pa prévi pou la rantré é pou la sorti. Déza pou 12 km i roprézant 133 million éro lo km é i fé 133 mil éro lo mèt. Konm diré in limoriss “lé pa doné voui“. Lé espésyaliss i di pou fé la rantré é pou fé la sorti i fo o mwinn si san million an plis. Pou lèr, oki bourik pou lo si san million. Oila poukoué néna tousala gèstikilasyon d’si la rout.

Oila poukoué néna i kri a léskandal. Oila poukoué boudikont, sak i fé pou vréman lé kont, la kour dé kont li minm, i di o final sinplomman la rout va kout o ba mo konm li di li minm, dé miliar son tousèl san parl lantré èk la sorti zis pou lo milié. Inn la di a mwinn “léta èk lorop i donn larzan zordi a kondisyon domin la rézyon i invésti dann lénerzi prop“. Mé kan sar finn mèt tout dan la rout, kan variv lo tan po fé ot shoz, larzan i riskab èt kourt.

Justin

« In katsou ramasé, sé in katsou sové ! » – In kozman pou la rout

Moin la fine antann osi sak i di : na poin pti zékonomi pars la késtyon zordi sé sète larzan. Dépansé ou sansa ramasé ? Lé sir ké la sazès i komann ou i mète in l’arzan par koté pars ou i koné pa domin. Sirtou koméla kan lé pli fasil pèrd in travay ké artrouv in n’ot. Dann tan kréol l’avé son koshon é kan i tyé sa té pou pèy son baye la tèr. In pé l’avé osi z’ot vash té la pou pass lo tan difisil. D’ot té i ramas in pé z’ot larzan. Ousa ? Zot kaz biensir, pa la bank, pars zinpo lo zyé lé fourné é l’administrasyon, fourmi i marsh dsou la tèr èl ii koné. Alors ! kosa zot i anpans ? Arien ditou ? Fé travay z’ot koko ! Fé bouy z’ot matyèr griz ! Zot va oir ké, rant-rant, ni pé z’ète, tazantan, dakor rantre nou.