

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18358 - 71ÈME ANNÉE

Les orientations de la Région Réunion compromettent l'avenir de La Réunion

NRL, port de Bois-Rouge et ville nouvelle de Cambaie condamnés d'avance par le changement climatique



Depuis 50 ans, des milliards ont été engloutis dans la route du littoral. La Région Réunion soutient trois projets qui seront chacun un gouffre financier aussi important. Une grande partie des richesses produites par les générations futures servira à payer la facture de la NRL, du port de Bois-Rouge et de la ville nouvelle de Cambaie.

Une étude publiée hier dans les Comptes rendus de l'Académie américaine des sciences annonce que le niveau de la mer n'est jamais monté aussi vite depuis 3.000 ans. Le même jour, la Région Réunion annonce que les principaux investissements qu'elle soutient seront la route en mer, la construction d'un port et d'une zone d'activité économique à Bois-Rouge et la ville nouvelle de Cambaie. Le point commun de tous ces projets est de se trouver au bord de la mer, le lieu de tous les dangers à cause du changement climatique.

Hier, la séance plénière de la Région Réunion était consacré à l'examen des orientations budgétaires. Dans ses propos liminaires, Didier Robert a dit que ces orientations sont la traduction des engagements pris lors de la campagne des élections régionales. Parmi les promesses figure l'engagement de mobiliser l'essentiel des investissements sur trois projets : la route en mer dite NRL, la création d'un port en eau profonde à Bois-Rouge couplé à une zone d'activité économique, la construction d'une ville nouvelle à Cambaie.

Ces trois équipements fixent l'aménagement du territoire pour les décennies à venir. Tous ont un point commun : se situer au bord de la mer. Ils s'opposent à deux des conclusions de la COP21. La Conférence de Paris sur le climat appelle à réduire les émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique. La NRL va augmenter la contribution de La Réunion à ces émissions, car elle privilégie le tout-automobile. Selon les dernières annonces de Gilbert Annette, la connexion de la NRL au réseau routier se fera en 2023. En prenant en compte cette date optimiste, ce délai verra l'augmentation du parc automobile. Cela représente tout de même au bas mot 100.000 voitures de plus qu'aujourd'hui, d'où un total de 500.000 véhicules dont les gaz d'échappement émis pendant les heures quotidiennes d'embouteillage iront polluer l'atmosphère.

L'autre grande conclusion de la COP21, c'est de protéger la population des effets du réchauffement climatique en menant une politique d'adaptation. Cela implique en particulier le déplacement des équipements et des habitations à l'intérieur des terres. Le littoral est en effet la zone de tous les dangers. C'est là où se manifeste une des conséquences les plus spectaculaires du changement climatique, la montée du niveau de l'océan.

Le danger vient de la mer

Une étude parue hier dans les Comptes rendus de l'Académie américaine des sciences couvre la variation du niveau de la mer au cours des trois derniers millénaires. Elle constate qu'entre 1900 et 2000, les océans et les mers de la planète ont monté d'environ 14 centimètres sous l'effet de la fonte des glaces, notamment dans l'Arctique. Le siècle dernier « a été extraordinaire

comparé aux trois derniers millénaires et la montée des océans s'est même accélérée ces 20 dernières années », a souligné Robert Kopp, professeur adjoint au département des sciences de la Terre de l'université Rutgers.

Ces scientifiques ont estimé que sans la hausse de la température planétaire observée depuis le début de l'ère industrielle, la montée des océans aurait été moitié moindre au 20e siècle. (New Jersey, est). D'ores et déjà, les prévisions les plus pessimistes du GIEC sont dépassées, car les auteurs de cette étude pensent que les océans seront plus haut de 1,3 mètre. Et ce n'est qu'un début, car la mécanique est enclenchée.

Les observations prennent en effet en compte les effets de la pollution engendrée par une humanité bien moins nombreuse qu'aujourd'hui. Aux environs de 1850, elle comptait à peine un milliard d'habitants. Un siècle plus tard, en 1950, 2,5 milliards d'habitants peuplaient la Terre. Et l'utilisation massive du charbon et du pétrole ne concernait que les pays d'Europe et d'Amérique du Nord. Cela a suffi à provoquer les changements constatés.

La montée du niveau de la mer ne fait que commencer

Aujourd'hui, la population de la Terre dépasse 7 milliards d'habitants et atteindra plus de 9 milliards en 2050. Le modèle de développement occidental polluant s'est diffusé dans le monde entier. Il s'applique notamment en Inde et en Chine, deux pays qui à eux seuls regroupent l'équivalent de la population mondiale en 1950. En Occident, malgré le transfert de nombreuses industries en Asie, les émissions de gaz à effet de serre ne diminuent pas. Des sommes considérables sont investies dans la recherche de nouveaux types de pétrole afin de perpétuer ce modèle désastreux pour l'environnement. Ce sont les sables bitumeux au Canada, ou le pétrole de schiste aux États-Unis.

La pollution va donc continuer à augmenter. Elles sont responsables de l'accélération de la fonte des glaciers. L'élévation de la température commence à libérer des gaz à effet de serre prisonniers depuis des milliers d'années des terres gelées de l'extrême Nord. La diminution de la surface des zones enneigées en permanence augmente également la quantité de chaleur reçue du soleil. Cette dynamique peut donc avoir des effets exponentiels.

L'équivalent de trois routes du littoral

La Réunion a déjà subi les conséquences d'erreurs dans l'aménagement du territoire. La suppression du train et la construction de la route du littoral est payée tous les jours par les Réunionnais, 50 ans après la décision. Ces 12 kilomètres de route ont englouti une part importante de la richesse créée à La Réunion au cours du demi-siècle écoulé. Car au prix de la construction de deux routes s'ajoute celui de l'entretien quotidien et des heures perdues dans les embouteillages.

Cette fois, la Région Réunion veut imposer trois erreurs majeures dans l'aménagement du territoire. La montée du niveau de la mer condamne en effet par avance la NRL, le port de Bois-Rouge et les 35.000 logements de la ville nouvelle de Cambaie. Ce phénomène impose de mettre en œuvre dès maintenant des mesures qui permettront à Port-Réunion de continuer à fonctionner avec un océan plus haut de plusieurs mètres.

Si jamais la Région Réunion persévérerait sur ces trois projets, alors les générations futures auraient à gérer les conséquences de trois erreurs, chacune aussi importante que la route du littoral. Ce serait alors l'essentiel de la richesse créée à La Réunion qui serait engloutie dans la réparation des décisions prises actuellement.

M.M.

Édito

Où est l'opposition à la Région ?

La Région Réunion a tenu hier son assemblée plénière sur le thème des orientations budgétaires. Cette séance a confirmé une évolution sensible dans cette assemblée, celle de l'opposition.

Sous la précédente mandature, l'Alliance défendait un projet différent de celui de Didier Robert. L'opposition était en effet porteuse d'une vision alternative au tout-automobile. Elle soutenait la reconstruction du train. L'Alliance défendait également un autre modèle de société, basé sur l'autonomie énergétique et la responsabilité des Réunionnais. Il ne s'agissait pas de chercher à bricoler à la marge quelques aménagements pour grappiller çà et là quelques compétences supplémentaires, mais de remettre à plat les relations de La Réunion avec ses voisins, pour que notre île puisse s'insérer pleinement dans son environnement régional, au même titre que des pays avec lesquels elle partage des liens historiques et culturels forts. L'opposition s'élevait contre toutes les mesures clientélistes que Didier Robert a fait passer pendant son premier mandat de président de Région. Elle avait dans son projet des mesures pour faire baisser le prix des billets d'avion et réduire la fracture numérique, et cela sans abaisser les Réunionnais à être des quémandeurs de bons de réduction.

Les interventions de l'ancienne opposition visaient également à démontrer les conséquences néfastes de la politique de la majorité régionale. L'explosion du nombre d'embauches et les dérives dans les dépenses de fonctionnement rendent en effet impossible le financement de la NRL. C'est le résultat d'une étude impartiale menée sur les finances de la Région. D'où la demande d'une mission d'expertise économique et financière pour que l'État tire les enseignements

de cette réalité.

Depuis les dernières élections, le changement est radical. L'opposition s'illustre dans des interventions certes d'un haut niveau lyrique, mais qui se contentent de s'opposer aux mesures annoncées sans donner la perspective d'un projet alternatif. Cela peut émouvoir les télés, mais cela ne fait pas avancer la cause du peuple. Ce résultat n'est guère étonnant car Didier Robert, Huguette Bello et Gilbert Annette sont d'accord sur l'essentiel : ils veulent la nouvelle route du littoral. L'engagement d'Annette dans la réalisation du raccordement de la NRL au Barachois de Saint-Denis montre son soutien absolu au projet de Didier Robert. Et il n'a jamais été démenti par Bello pendant la campagne des régionales, ni après.

C'est pourquoi une des motions du groupe Bello-Annette lue hier en séance ne manque pas de faire sourire. Elle s'élève contre l'importation de roches de Madagascar, contre les dégâts subis par nos voisins et interroge sur ce que vivront les Réunionnais si notre île doit abriter des carrières équivalentes à celle de Madagascar. Pourtant, Bello-Annette ne peuvent pas ignorer que pour construire la nouvelle route du littoral, il faut bien trouver des matériaux quelque part. Que le maître d'ouvrage soit une Région présidée par Didier Robert ou Huguette Bello ne change absolument rien à ce problème.

C'est à se demander où est l'opposition à la Région Réunion. Manifestement, elle n'est plus dans l'assemblée mais à l'extérieur.

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

La Région Réunion veut faire du projet de Virapoullé « la porte d'entrée de l'Europe dans l'océan Indien »

Un port à Bois-Rouge pour concurrencer Port-Réunion

« Avec son équipement portuaire, le site de Bois-Rouge devra prendre une dimension internationale et devenir la porte d'entrée de l'Europe dans l'océan Indien ». Cette orientation de la Région clarifie les choses. Si jamais il était construit, le port de Bois-Rouge sera un concurrence de Port-Réunion à la Pointe des Galets. Ce vieux rêve de Jean-Paul Virapoullé ne pourra se chiffrer qu'en centaines de millions d'euros.

Ce mardi matin, la Région Réunion a présenté ses orientations budgétaires. Elles visent à donner une traduction budgétaire aux promesses de la campagne électorales. L'une d'entre elles ne manquait pas de faire sourire : la construction d'un port en eau profonde à Bois-Rouge. C'est un vieux rêve de Jean-Paul Virapoullé qui est ressuscité. Pourtant, La Réunion a déjà un port en eau profonde. Il se situe dans l'Ouest, et il a donné naissance à la ville du Port. Au cours des années 1970, il est apparu trop étroit pour faire face aux besoins toujours plus importants liés à l'augmentation de la taille et de la fréquence des bateaux. Le transport maritime passait également au containers. C'est pourquoi un terminal à containers a été construit à l'Est du Port, en baie

de La Possession. L'ancien port, devenu Port-Ouest, n'accueille plus que les bateaux de pêche, de transport de sucre, de ciment et de guerre ainsi que la navigation de plaisance. L'ancienne municipalité a lancé le projet d'une darse de grande plaisance.

Outre le terminal à containers, le Port-Est accueille également les importations de céréales, d'hydrocarbures, de charbon et de voitures. La longueur de ses quais lui permet également d'y voir accoster les plus grands paquebots de croisière. C'est ce qu'a rappelé la récente escale du Queen Elizabeth.

Port-Réunion constitue donc la porte d'entrée principale de l'Europe dans l'océan Indien. L'extension actuellement en cours et la mise en place du hub de CMA-CGM Le projet de la Région Réunion vise

donc à faire de Bois-Rouge cette porte d'entrée. C'est donc un projet clairement concurrent à celui de Port-Réunion. Un pays de 120 kilomètres sur 80 et ayant comme perspective un million d'habitants ne peut se payer le luxe d'avoir deux ports internationaux. Si jamais la Région continue son projet, il ne pourra se développer qu'au détriment du Port. De plus, il faudra investir au moins autant que tout ce qui a été investi à Port-Réunion pour en faire une infrastructure au standard international. Cela signifie d'ores et déjà des centaines de millions d'euros.

La Réunion a déjà connu l'exemple du port de Saint-Pierre. Son activité commerciale s'est effondrée quand le port de la Pointe des Galets est entré en service.

Une ville nouvelle juste au-dessus du niveau de la mer

35.000 logements en zone inondable

Les orientations budgétaires de la Région Réunion évoquent la construction à Cambaie d'une ville nouvelle de 35.000 logements à l'horizon 2045. Le site choisi se situe juste au-dessous du niveau de la mer. Il est donc certain qu'avec le changement climatique, la ville nouvelle sera en zone inondable en 2045.

Le port de Bois-Rouge n'est pas le seul projet inutile et coûteux qui figure dans les orientations budgétaires de la Région Réunion débattues ce mardi par les élus. La Région Réunion compte en effet

soutenir le projet de la ville nouvelle de Cambaie. Le rapport annonce la construction de 35.000 logements dans ce secteur, d'ici 2045.

Les promoteurs de cette ville nouvelle refusent de tenir compte d'une donnée qui s'impose à tous : le changement climatique.

Avec la hausse de la température moyenne, les glaciers fondent et l'eau libérée fait monter le niveau de la mer. C'est une donnée incontournable. La Réunion faisant partie du monde, cette règle s'applique également pour notre île. Rappelons que l'an dernier, l'analyse de d'observa-

tion de satellites de la NASA a donné une prévision de 6 mètres de plus pour le niveau de la mer.

En conséquence, les zones littorales de La Réunion seront submergées. C'est pour cette raison que le projet de route en mer, dite NRL, est condamné d'avance. C'est pour la même raison que le projet de ville nouvelle à Cambaie connaîtra le même sort. Le site est en effet très proche du niveau de la mer. En 2045, Cambaie sera inondée. Il faut dès maintenant stopper ce projet que les élus de la Région soutiennent.

Parution de "Dinité Kréol" d'Augustin Tirano

« Son inspiration lui vient en rêve »

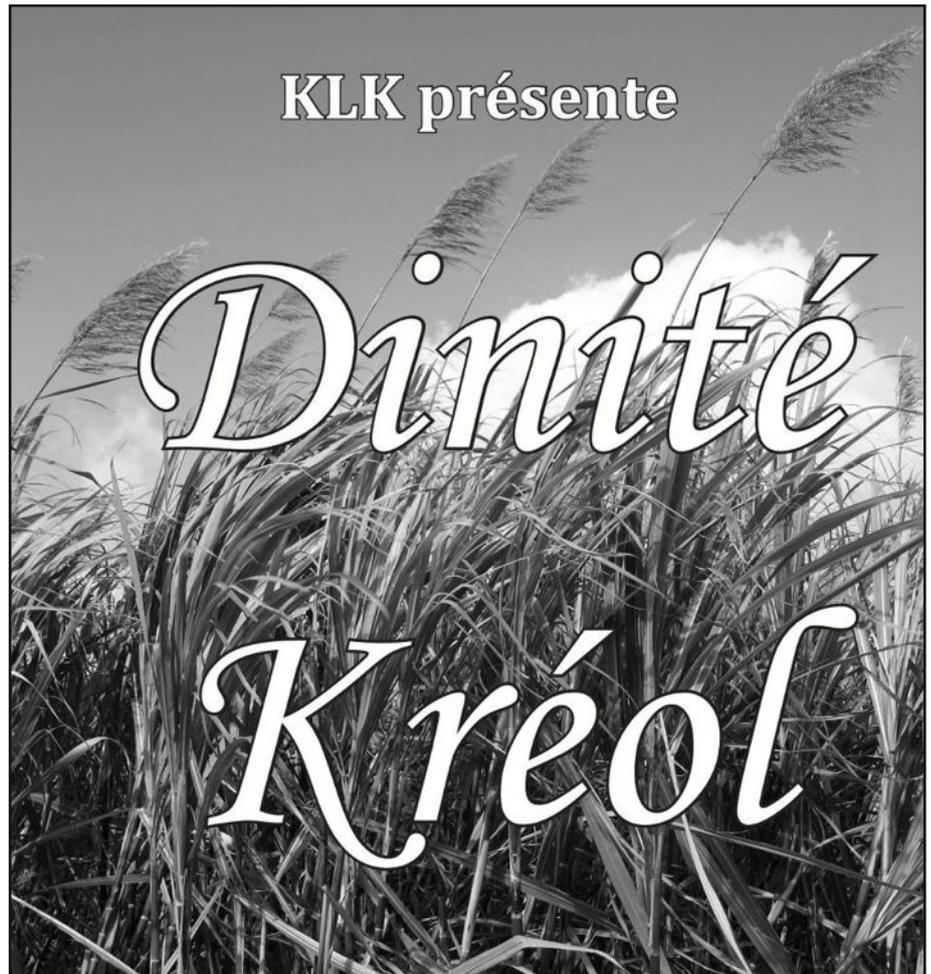
Augustin Tirano, né à La Possession, a grandi dans la ville du Port et « vous l'avez déjà peut-être croisé sur votre chemin ». Il a vécu longtemps dans la banlieue parisienne. Il revient dans son pays natal (La Réunion) et réside actuellement dans le quartier de la SIDR au Port.

Aujourd'hui, il sort son deuxième recueil "Dinité Kréol", qui est actuellement à la disposition du public. C'est un ouvrage à parcourir pleinement et qui restera sûrement gravé dans votre mémoire.

Chose importante à dire : « Augustin Tirano n'a jamais poursuivi des études littéraires, ni des beaux arts ». Ses œuvres sont effrayantes et peuvent vous perturber de son état de pratique générale. Ses dessins imaginaires de forme géométrique sont adaptés à ses textes spirituels.

Il se prosterne souvent à Dieu et à la culture de ses ancêtres. Son inspiration lui vient souvent en rêve, comme pour lui annoncer la manière d'interpréter ses actions et la création de ses œuvres.

Ili s'inspire des « sèrvs kabaré », de la musique maloya, des champs de café et de canne à sucre. Il creuse profondément son enquête sur son origine africaine, malgache et indienne. Son métissage est l'héritage mérité de ces esclaves déportés loin de leur pays d'origine. Malheureusement, ils sont souvent oubliés de leurs descendants et Augustin Tirano en fait partie...



Di sak na pou di

Quelle chance !

Quelle chance de revoir Orelsan le rappeur, à La Réunion grâce à Sakifo ! Il s'extirpera de son canapé de Canal+, où il débite des lieux communs sur un ton monocorde en compagnie d'un autre comparse aussi dynamique que lui. Le tribunal de Versailles n'a pas jugé bon de reconnaître la violence des paroles vis-à-vis des femmes, dans la chanson « sale pute », chanson qui avait provoqué

une indignation méritée de différentes associations féminines en France et ici.

Pour la Cour « le rap est par nature un mode d'expression brutal, provocateur, vulgaire voire violent puisqu'il se veut le reflet d'une génération désabusée ». Prenons acte. Mais pourquoi des raps anti flics ont-ils déchainés des protestations de la part des intéressés, voire même des interdictions, il y a

quelques années ? Je pense au groupe NTM.

Proposons à ce rappeur si inspiré d'autres thèmes porteurs. A quand le rap « sale arabe » ou « sale juif » ou « sale nègre » ? Avec des paroles dans la veine de celles qui ont été jugés indignes par certaines et certains. On verrait bien alors si le jugement serait toujours aussi généreux. Mais c'est vrai que « sale pute » ne visait que les femmes et que nous n'avons même plus de ministre d'Etat défendant nos droits mais une secrétaire d'Etat et ce depuis le précédent remaniement ministériel.

Marylène Berne

Oté

La COI i désid in n'afèr la pa bon pou nou ! La pa bon ditou !

Mi sort lir la Coi (commission de l'océan indien) i vé lans in nouvo plan pou fèr an sort ké Madagascar i dovien lo farfar manzé pou tout péi i fé pari la COI donk pou nou galman. Zot la bien konpri sak mi di azot, In farfar pou nout manzé. Sa sé in n'afèr i bote pa moin ! Pou kosa solon zot ? Nana in bonpé rézon.

An partikilyé, mi pans la sékirité alimantèr bannzil l'oséan indien lé riskab ète plis dann danzé ankor ké zordi. Lé vré, zordi, nout l'otosifizans alimantèr lé ménasé : kansréti pars talèr afors zoué avèk dofé dann l'oséan indien i pète in gran bagar é mèm si ni bour pa nout né la-danlé posib ké ni gingn pi ranpli nout z'asyète de ri. Konm dann tan la guèr ! (mé antansion kant mèm pars La Frans lé dann in kan avèk l'Amérik é lé zot, é plito k'alé rode ali la-ba dann l'erop, lé kapab vni rod ali shé nou ! L'èr-la sar pi dann télé ké sa i éspas) Donk té i fo trouv in solisyon é la solisyon parti kominis i propoz sé l'otosifizans alimantèr : moin la fine di sa lé posib, épi sa lé souètab pou nou. Konm di lo kont, isi na bonpé l'arzan, na pliské dann bonpé péi-mal partazé biensir, mé nana an papyé - mé kisa, rantré nou i gingn manz papyé ? Kabri oui, mé domoun non. La sékirité, pou moin sé, produi la baz nout manzé é mèm an avoir in pé pou ramasé é pétète ésporté.

La sékirité i vé pa dir donn Madégaskar lo rol far-far pou tout bann zil l'oséan indien. In gran farfar pou li sré déza in bon n'afèr mé pa pou nou. Fé in n'afèr konmsa sé pa oir pli loin ké lo bout nout né. Si ou i krash anlèr sa i artonm dsi out tête, si out figuir, alala ké ou lé bèrné ! Zordi ni domann siouplé pou nout manzé. Domin ni sar ardomann siouplé pou manzé ! Sa la pa bon pou nou, sa la pa bon ditou !

Justin

« Pran la bonté pou l'obligasyon » - In kozman po la rout

Sa in kozman moin la antann dopi lontan é zordi ankor mi antann dir sa ; sé dir si li la pa viéyi ! Lé normal vi k'sa i rogard lo rolasyon rant demoun an tou tan. Sa i rogard osi désèrtin moun i égzazèr in pé. Romark bien : sak i gingn i trouv i mank in pti katsou pou fé in fran, mé sak I done, souvan défoi, li trouv I domann ali tro. Sa lé normal ! Solman kan ou i pran l'abitid gagné, ou i trouv drol kan ou i gingn pi. Dann l'ot sans kan ou i pran l'abitid doné, momandoné sa i komans fatig out tété. Romark bien : nana doné é doné é na dé sho i rofiz pa. Konm in pla manzé par ébzanp : sa sé l'onèkté é nout famiy la touzour amontr anou sa. Alé ! ni rotrouv !