

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18931 - 73ÈME ANNÉE

La vérité éclate, l'opinion se réveille

Une demi-route en mer au lieu d'une NRL : le basculement



Les embouteillages à cause du basculement de la route du littoral vont continuer. Le viaduc ne règlera pas ce problème.

Depuis que la Région Réunion a indiqué envisager la mise en service de la moitié de la route en mer dans quelques années tandis que la réalisation de l'ouvrage est remise à plus tard, la vérité a éclaté. Et les réactions sont nombreuses pour déplorer l'amateurisme de responsables politiques qui ont choisi de supprimer le tram-train et la NRL au profit d'une route en mer dont la livraison reste hypothétique. En effet, les Réunionnais seront condamnés à subir les embouteillages liés aux basculements de la circulation de la route du littoral côté mer en cas de pluie. Le viaduc entre Saint-Denis et la Grande-Chaloupe ne règlera pas ce problème, car les automobilistes devront rouler sur la route du littoral actuelle entre La Possession et la Grande-Chaloupe.

Jeudi, des milliers de Réunionnais ont été pris dans un gigantesque embouteillage. 30 kilomètres de bouchon depuis l'Ermitage jusqu'à La Possession. La raison de ce grave incident était une panne sur la machine chargée de déplacer les blocs qui matérialisent

la séparation des voies de circulation sur la chaussée côté mer de la route du littoral quand la route du littoral est basculée.

En effet, lorsque la pluviométrie observée sur la route du littoral dépasser un certain seuil, un décret du Conseil d'État impose la fermeture des voies côté falaise, et le bas-

culement de la totalité de la circulation côté mer. Sous la présidence de Paul Vergès à la Région Réunion, les conditions de circulation dans ces conditions ont été considérablement améliorées. Auparavant, il n'y avait que deux voies, ce qui signifiait des embouteillages à Saint-Denis et à La Pos-

session. Aujourd'hui, il est possible de rouler à trois véhicules de front sur cette chaussée. C'est possible grâce à une machine qui déplace des blocs de béton afin que deux voies soient ouvertes dans le sens du trafic le plus important. Ces mouvements suivent les déplacements pendulaires des Réunionnais : deux voies vers Saint-Denis le matin, et deux voies vers l'Ouest le reste de la journée.

Les investissements de Paul Vergès

De plus, sous la présidence de Paul Vergès, 100 millions d'euros ont été investis dans la pose de filets et la construction d'un piège à galets en pied de falaise. Ceci a permis de modifier le décret du Conseil d'État. La valeur retenue pour déclencher la fermeture de la circulation côté montagne a augmenté, ce qui diminue le nombre de jours de basculement.

Mais depuis la livraison de ces travaux, le nombre de véhicules n'a cessé d'augmenter, avec l'importation chaque année d'environ 20.000 véhicules en moyenne. C'est la conséquence de l'arrêt du chantier du tram-train et du sous-investissement en matière de transports collectifs. Ceci impose comme mode de déplacement l'usage de l'automobile. Autrement dit, depuis 2010, date de l'arrivée de Didier Robert à la présidence de la Région Réunion, ce sont plus de 100.000 voitures neuves qui ont été importées. Autant dire que le réseau routier est au bord de la rupture, et il suffit d'un incident pour qu'aussitôt les embouteillages prennent des proportions considérables.

Avec Didier Robert, les embouteillages

Pour vendre son projet de route en mer, Didier Robert a misé sur l'exaspération des Réunionnais coincés dans les embouteillages causés par les basculements de la route du littoral. De par sa nature maritime, le nouvel ouvrage est très éloigné de la falaise. Ceci doit donc le rendre moins vulnérable que la route actuelle aux chutes de pierre et aux effondrements de la falaise. En conséquence, la promesse de la route en mer, c'était la fin des basculements et des bouchons qui en découlent.

Mais en envisageant de livrer une demi-route en mer, la Région Réunion revient sur cette promesse. En effet, elle condamne les Réunionnais à continuer à rouler sur une zone exposée aux dangers de la falaise entre La Grande-Chaloupe et La Possession. C'est précisément dans ce secteur qu'eut lieu le dernier effondrement de plaque. C'était en 2006, toute la route du littoral a été recouverte par des tonnes de galets et trois personnes ont été tuées.

Cela implique donc que les basculements vont continuer. Comme la politique mise en place à la Région Réunion a empêché la réalisation d'un train, le nombre des véhicules ne pourra que continuer à suivre la progression démographique de La Réunion. Plus de voitures et de camions sur un réseau routier qui n'est pas extensible, c'est mécaniquement plus d'embouteillages.

Elus discrédités

Aussi, il est clair que même si la machine déplaçant les blocs fait correctement son travail, la longueur du bouchon augmentera. Cela signifiera la paralysie de Saint-Denis, et le blocage de la voie express entre La Possession et Saint-Paul.

Depuis que la Région Réunion a annoncé qu'elle était dans l'impossibilité de livrer en totalité la route en mer à l'échéance prévue, et qu'elle envisageait l'ouverture de la moitié

de cet ouvrage, des milliers de réactions sur les réseaux sociaux ont dénoncé l'amateurisme des initiateurs de ce projet. Nombreux sont ceux qui notent que la volonté de Didier Robert d'apparaître comme un grand bâtisseur comme Paul Vergès tourne à la déconfiture, avec les Réunionnais qui sont priés de passer à la caisse. D'autres demandent où sont les 2.000 bus, et regrettent l'abandon du tram-train. Ce qui ressort le plus de ces commentaires, c'est l'image d'élus incompetents qui jouent avec l'argent public.

En effet, le chantier a été lancé sans s'être assuré au préalable de la disponibilité des matériaux disponibles.

L'opinion bascule

De plus, pour financer la route en mer, la Région Réunion a décidé de stopper le chantier du tram-train et de supprimer celui de la nouvelle route du littoral. Ces projets étaient inscrits dans l'accord signé entre Paul Vergès et Dominique de Villepin, Premier ministre, en 2007 à Matignon. Si ces deux chantiers n'avaient pas été remis en cause en 2010, ils seraient déjà terminés. Les Réunionnais auraient donc déjà droit à une liaison sécurisée entre Saint-Denis et La Possession. En plus, ils auraient le choix entre le train et l'automobile.

La Région Réunion a été contrainte d'avouer la vérité. Cela a réveillé l'opinion. Elle constate que les arguments du PCR, de l'Alliance et de plusieurs associations étaient la ligne juste. Didier Robert a démontré son incapacité à tenir ses promesses, les conséquences sont désastreuses, c'est le basculement de l'opinion. Elle a compris que tout ce que les promoteurs ont dit sur les avancées de la route en mer n'était que de la publicité.

M.M.

In kozman pou la rout

« Lé bon konm pa ! »

Kan ou i poz in moun in késtyon é kan li réponn aou kozman moin la mark an-o la, ou i pé dir la pèrson lé pa d'akor avèk ou san pour san. An touléka, èl i invite aou soupèz lo pour avèk lo kont... Final de kont, tout z'afèr lé konmsa : néna lo bon épi néna lo pa bon. La vi lé konmsa : bon san pour san na poin, mové san pour san na poin non pli. I ariv mèm ou i pé lans aou dann in prozè avèk l'idé ou i sava fé kékshoz bien épizaprè ou i apèrsoi lé pa bien konm ou té i kroi. Lété pa si tèlman bien ké ou téi atann. Mi souvien in kamarad moin téi koné ali bien é son kozman lété : dann tout mal néna in bien. Mé li téi di galman dann tout bien néna in mal. Sa sé in n'afèr pou fé kalkil aou sa ! Alé ! Mi lèss azot rofléshi la dsi é ni artrouv pli d'van sipétadyé.

Edito

Changement climatique : la fermeté d'une conviction entraîne le rassemblement

Jeudi à Sainte-Suzanne, une initiative du SIDELEC-Réunion et de l'Université a été présentée en présence de nombreux partenaires. Il s'agit du séjour de Pierre Larrousturou dans notre île. Cet économiste est avec le climatologue Jean Jouzel, co-auteur d'un ouvrage intitulé « Pour éviter le chaos climatique et financier ». La proposition phare du livre est de consacrer 1.000 milliards pour faire face au changement climatique, ce qui permettra la création de 5 millions d'emplois. 1.000 milliards, c'est la somme que l'Union européenne a injecté dans la finance pour sauver les banques menacées par les conséquences de la crise des subprimes. Cette crise avait été marquée par des faillites retentissantes, comme celle de Lehmann Brothers. L'Europe n'avait pas été la seule à agir. Aux États-Unis, l'État est entré dans le capital de banques et a considérablement renforcé Bank of America. L'irruption des pouvoirs publics pour sauver un système victime de ses investissements hasardeux a eu de lourdes répercussions, car elle a nationalisé des pertes. Aujourd'hui, le système est reparti, et les taux d'intérêts vont remonter.

Si le système financier a pu être renforcé par les pouvoirs publics, alors ces derniers doivent agir avec la même vigueur pour sauver les populations menacées par les effets du changement climatique.

Lors de la conférence de presse, Laurent Blériot, dirigeant de Bioalgotral, a souligné que cet ouvrage constitue un exemple d'union de compétences. Il a rappelé que voici une dizaine d'années, un économiste et un climatologue n'auraient pas travaillé ensemble sur un même sujet. Mais l'urgence climatique s'est imposée depuis. Elle a fait bouger les lignes.

La même remarque peut s'appliquer aux participants à la conférence de presse de jeudi. Elle souligne que la lutte contre le changement climatique est une cause qui dépasse tous les clivages. Dans cette bataille, chacun veut apporter sa contribution. C'est la prise de conscience que face à un défi considérable, un large rassemblement est nécessaire.

Ceci permet de mesurer tout le chemin parcouru depuis 1996, quand Paul Vergès et Philippe Berne avaient tenu une conférence de presse alertant sur la menace du changement climatique. À La Réunion, cette prise de conscience doit beaucoup à l'engagement de Paul Vergès et du PCR. Elle confirme la justesse d'une position, et le résultat de la fermeté d'une conviction.

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
SITE web : www.temoignages.re
Administration
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23
E-mail Publicité : publicite@temoignages.re
CPPAP : 0916Y92433

Oté

Zistoir Gran-Mèr Kala - promyé morso

Zordi samdi, ni pouré koz kétshoz sèryé-konm la plipar d'tan-mé ni pouré galman an parl in n'afèr lézé. In n'afèr, konm in pé i di, i manz pa dopin. Ni pouré galman rakont in zistoir é si zot i rakont sa z'ot zanfan sansa z'ot ti zanfan mi pans sa sré in n'afèr valab.

Zistoman, si nou téi rakont zistoir Gran-Mèr kal.

Kriké métyé ! Kraké madam ! Koton mayi i koul, rosh i flote ! L'avé in foi, métyé lo foi, la manz son foi avèk in grinnsèl !

Donk, dann tan l'ésklavaz l'avé in madam téi sèrv dann mézon é demoun té i apèl aèl Gran-Mèr Kal. Si imi tronp pa, madam – la téi sort Madégaskar. An touléka, son vyé famiy téi sort Madégaskar konm in bonpé bann z'ansète bann rényoné i sort Madégaskar. Donk madam-la téi sèrv dann la mézon bann blan mé pa sorman sa pars d'après sak i paré son famiy l'avé fé ali in don é don-la téi pèrmète aèl trouv bon-bon tizane é mèm dé foi èl téi ariv a guérir d'moun, in pé tout sort maladi, provik son gourou i vien oir aèl pou réponn son késtyon konm k'i fo.

Kriké métyé ! Kraké madam ! la klé dan mon posh, la taye dann out sak .L'avé inn foi métyé lo foi la manz son foi avèk in grinn sèl.

Donk in zour zanfan bann blan la tonm malad é konm lo blan té i koné Kala l'avé in don, li la domann aèl pou géri son zanfan. Kala la bien ésèye dir, son don la fine éfasé avèk lo tan, mé lo mètr téi kroi pa èl. Mèm li té promète aèl la libèrté pou èl épi son pti zanfan demoun téi apèl ti-Kala. Tout fason èl l'avé prète serman é lété inposib aèl rofiz fé zoué son don... Donk lo blan épi son madam l'amenn aèl zisika lo li lo zanfan malad épi la di a-èl géri z'ot zanfan par la gras dé Dyé. Kan la nuite l'arivé, Kala la parti dan la foré pou rode tizane sinp é kan lo zour la lévé, èl l'amenn tizane pou lo zanfa malade.

Kriké métyé ! Kriké madam ! La klé dann mon posh, la taye dann out sak. L'avé in foi métyé lo foi la manz son foi avèk in grinn sèl !

Donk gran matin Kala la donn lo zanfan in bol la tizane. Zanfan-la la mète a transpiré, transpiré, transpiré ziska son fyèv i tonm. Kan la fyèv la tonbé, lo pti marmaye la domann son gouté épi la manz sa bonapéti. Lo mové kouran té fine pasé é lo zanfan la arkomans zoué konm li téi zoué avan, manzé konm li téi manz avan. Ri kon li téi ri avan. Son famiy lété kontan vèy pa koman.

(Zistoir la pankor fini-RDVsamdi proshin pou dézyèm morso)

Justin