

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19015 - 74ÈME ANNÉE

Après la décision de justice remettant en cause la poursuite du chantier de la route en mer

ATR-FNAUT propose une alternative sécurisée : la route sous galerie

Si la décision de justice de la Cour d'appel administrative de Bordeaux est appliquée, alors l'approvisionnement en matériaux du chantier de la route en mer est remis en question. Les carrières projetées pour construire la digue entre la Grande-Chaloupe et La Possession se fondent en effet sur un arrêté que la juridiction administrative d'appel a annulé. Pour « pacifier le débat », gagner du temps et de l'argent, ATR-FNAUT propose de remplacer la digue par une route sous galerie. Une solution technique éprouvée qui donnera du travail aux entreprises réunionnaises.

L'association Alternative Transport Réunion-FNAUT a donné hier sa position à la suite de la décision de la Cour administrative d'Appel de Bordeaux qui a annulé l'arrêté préfectoral du 26 août 2014 modifiant le Schéma départemental des carrières. C'est sur la base de ce schéma modifié qu'il a été possible d'envisager l'ouverture de méga-carrières destinées à alimenter en roches le chantier de la route en mer. Pour passer outre l'opposition des populations et élus concernés, le préfet a publié un arrêté faisant de la carrière de Bois-Blanc un projet d'intérêt général (PIG), imposant à la commune de Saint-Leu de mettre son Plan local d'urbanisme en conformité avec l'ouverture prévue de la carrière.

Plus de base juridique pour les carrières

Mais avec l'annulation de l'arrêté préfectoral du 26 août 2014, c'est le schéma départemental des carrières du 22 novembre 2010 qui s'applique. Et ce dernier ne prévoyait pas de carrière à Bois-Blanc, à Bellevue, à Dioré et à Menciol. C'est sur ce point que s'appuie l'avocat de la commune de Saint-Leu pour demander au préfet d'arrêter la procédure visant à ouvrir une carrière à Bois-Blanc. Sur la carrière des Lataniiers à La Possession, le Schéma de 2010 prévoit une remise en état et non pas une exploitation. C'est donc un sérieux coup d'arrêt pour le projet de route en mer. Sur près de la moitié de son parcours, le chantier confié à Bouygues et Colas comprend une digue. Cette solution technique visait à remplir le carnet de commandes de certains transporteurs. Mais sans roches disponibles, la digue n'est plus possible comme prévu. En effet, si la décision de justice est appliquée, alors il sera nécessaire de reprendre à zéro toutes les procé-

dures, en y intégrant une donnée nouvelle : une évaluation environnementale par une autorité indépendante.

Le lancement de l'enquête publique pour la carrière de Bois-Blanc est pour ATR-FNAUT une tentative du préfet « d'y aller au culot ».

L'association rappelle que l'État est impliqué financièrement dans la réalisation de la route en mer. Elle souligne que le juge d'appel « n'a pas voulu aborder la question de la modification abusive de la modification du Schéma départemental des carrières datée de 2010, ce qui aurait annulé la déclaration d'utilité publique (DUP) complète du projet ». La raison de cette prudence est liée au fait que le viaduc entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe est déjà bien avancé. L'annulation de la DUP signifiait l'arrêt du chantier. « En ayant laissé le chantier avancer comme ils ont fait, casser la DUP devenait inopportun », souligne François Payet.

D'où l'interrogation d'ATR-FNAUT : en continuant la procédure pour ouvrir la carrière de Bois-Blanc, l'État ne cherche-t-il pas à mettre la justice devant le fait accompli pour que le chantier continue, même si la procédure en question est annulée ?

ATR-FNAUT a encore trois recours en appel à Bordeaux. Le viaduc est situé sur le domaine public maritime. Pour les besoins du chantiers, l'État a permis une concession temporaire de 30 ans, c'est-à-dire une autorisation d'occupation temporaire de 30 ans. Or la Région Réunion n'a pas prévu de provisionner les fonds nécessaires pour la remise en état. « On va laisser une ruine, qui paiera la remise en état », interroge ATR-FNAUT. En effet, en mettant en vente la barge spécialement conçue pour poser les piles du viaduc, la Région se prive de l'outil nécessaire à la réparation du viaduc si une pile devant céder. ATR-FNAUT interpelle également sur la sécurité du viaduc, car il n'y a pas de dispositif de sauvetage permanent si un véhicule tombe à l'eau.

Pour une médiation

Le recours contre la convention de gestion découle de l'inaccessibilité aux matériaux. L'ordre de service a été donné. Dans les 6 mois, le groupement doit commencer le chantier. Mais après les andains, que restera-t-il ? Cela suffira peut-être pour finir la

digue de Saint-Denis au viaduc, et pour le raccord du viaduc avec la Grande-Chaloupe.

ATR-FNAUT souligne qu'il faut ajouter 5 ans à la date de l'ordre de service, cela fait une livraison en 2023 de la digue à condition que les carrières eurent été ouvertes. A cela s'ajoute les délais de procédure pour la révision du SDC, et les enquêtes publiques qui doivent prendre en compte une nouvelle dimension environnementale. Tout comme l'association Latanier Nout Kèr d'Ve, ATR-FNAUT demande une enquête prenant en compte tous les aspects environnementaux de la route en mer, et souhaite qu'une médiation soit mise en place comme pour le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes.

Avantages de la route sous galerie

La mise en vente de la barge dite « Zourite » indispensable à la pose de piles indique que les promoteurs du projet ont renoncé à remplacer la digue par un viaduc. Pour sortir par le haut de cette impasse et donc terminer la route, ATR-FNAUT soumet de nouveau sa variante. C'est une route protégée sous galerie qui nécessite seulement 10 % des besoins en matériaux de la digue.

Le projet ATR-FNAUT « fait largement appel aux compétences des entreprises réunionnaises ». Cela permet de renouer avec « l'objectif

de développement endogène ». Sur la partie restante à aménager entre la Grande-Chaloupe et La Possession, le risque d'effondrement massif est de 4 sur un siècle, indique François Payet. Le principe de cette variante est qu'en cas extrême, la galerie cède sans écraser les usagers. En cas d'effondrement de la falaise, ce système est prévu guider l'avalanche de galets vers la mer. Comme l'indique le schéma présenté, trois voies sont possibles dans le piège à galets actuel, en pied de falaise. La chaussée est surmontée d'une plaque de béton armée épaisse d'un mètre, soit le double de l'épaisseur des voussoirs qui soutiennent le viaduc. La chaussée côté montagne de la route actuelle est protégée par le prolongement de cette galerie. Cette variante

Ceci « permettra de ne pas gaspiller tout l'argent investi pour l'entretien de l'actuelle route du littoral ». Elle a aussi pour atout de ne pas déplacer le trait de cote. La route en galerie est aussi plus fiable qu'un ouvrage en mer, car ce type d'infrastructure a déjà été construit.

« Ce projet mobilisera moins de matériaux, moins de transport et sera bien moins cher : entre 50 et 80 millions d'euros le kilomètre en prenant en compte les raccordements alors que la digue est à plus de 133 millions le kilomètre », conclut ATR-FNAUT.

M.M.

In kozman pou la rout

«Kisa i di aou poul i ronf si ou la pa dor dann z'ot park»

Sa in kozman pou dir ou i koné bien demoun si ou la viv dann z'ot proksimité. Sa lé sir pars si ou i oi in moun loin-an-loin ou i pé pa konète ali pou vréman. Mèm si ou lé dann son proksimité, i ariv dé foi ou i koné pa li pou vréman. Sa lé kon msa é pa otroman. Konbien foi i ariv ou i antann demoun apré di, in tèl sé z'ot voisin, zot i oi ali tou lé zour, mé zot té i pé pa pansé li lété konmsa dann in ka lo moun la fé in n'afèr grav pou vréman. Moin mi koné demoun i gingn kashyète z'ot défo é ou i dovine mèm pa son mové koté. Parl pi bann gran kriminèl an séri, i pass pou bon pèr d'famiy é in zour i apèrsoi lé pa vré. Alé ! Mi kite azot rofléshi la dsi é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé !

Edito

Nouvelle inquiétante évolution de la démocratie en France : la validation du compte de campagne d'Emmanuel Macron

Révélées jeudi par la cellule investigation de Radio France, les impressionnantes ristournes au bénéfice du candidat Macron ont largement alimenté les débats hier. Les faits sont très clairs. Lors de l'élection présidentielle, le candidat Macron a bénéficié de remises sur des prestations fournies par des entreprises. Ces remises s'élèvent à plus de 20 %, et pour le même service elles n'ont pas été accordées à tous les candidats mais uniquement à Emmanuel Macron. Dans ce cas, les remises de cette nature sont considérées comme des dons de personnes morales. Cela a amené la Commission des comptes de campagne à engager une procédure contradictoire pour rejet du compte de campagne pour don de personne morale. La Commission a interrogé les personnes morales concernées. Cela a abouti à la validation du compte de campagne d'Emmanuel Macron, et son élection comme président de la République.

Mais comme le révèle Radio France, de nombreuses factures sont passées sous les radars de la Commission des comptes de campagne. Leur prise en compte aurait donné une toute autre ampleur à la procédure engagée et aurait dû aboutir sur le rejet du compte de campagne du candidat, et donc sur l'annulation de l'élection d'Emmanuel Macron avec logiquement une peine d'inéligibilité à la clé, et la restitution des sommes versées au titre du remboursement bénéficiant aux candidats ayant dépassé le seuil de 5 % des suffrages au premier tour de l'élection.

Se pose alors la question de raison de ces oublis. Se pose alors la question des moyens alloués à la Commission pour vérifier la sincérité

des comptes des candidats. Pour la présidentielle de 2017, ces moyens avaient suffi pour déterminer que le compte de Nicolas Sarkozy n'était pas valable. En conséquence, il avait été rejeté. Et la parti de Nicolas Sarkozy, l'UMP, s'était retrouvé avec un manque à gagner de plusieurs millions d'euros puisqu'il n'avait pas reçu l'aide versée au titre du dépassement du seuil de 5 % des voix au premier tour.

Mais pour Emmanuel Macron, le cas est bien différent, car il s'agit du compte du vainqueur de l'élection présidentielle. Et la Commission des comptes indique qu'à cette date, elle ne peut pas rouvrir le dossier. Cela signifie donc que le candidat n'a pas respecté les règles, mais que cette transgression reste impunie.

Cet exemple amène une fois de plus à s'interroger sur l'inquiétante dérive de la démocratie en France. Ce pays se dirige-t-il vers un système « à l'américaine », où les dons sont sans limite ce qui produit l'inégalité entre les candidats, avec un sérieux bonus pour le plus riche ? L'enquête de la cellule investigation de Radio France montre que si la loi avait pu s'appliquer, Emmanuel Macron ne serait pas président de la République. C'est un fait d'une gravité sans précédent, illustrant l'inquiétante dérive de la démocratie « à la française ».

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

Otè

Tortu avèk lyèv - kalandiyak-promyé morso

Dann zistoir kréol néna dé zaimo i diré i manz pa in grinnsèl ansanm : sé Lyèv avèk Tortu. Nou lé dann roiyome zaimo é souvan dé foi inn é l'ot apré ral kont inn avèk l'ot. Pou tout sort rézon, défoi mèm san k'néna in vré rézon.

L'avé inn foi, métyé lo foi la manz son foi èk in grinnsèl.

Zot i koné koman dolo sé in n'afèr inportan é koman nou lé annuiyé kan nénan in mank so likid-la. Dann roiyome zaimo la fé in mank dolo. Talèr i moi na pi d'lo pou boir : basin lé a sèk, la rivir lé a sèk, bann robiné i krash solman l'èr é pad itou d'lo. Kèl kalvèr mondyé ségnèr !

Lo roi la fé pass lo mo é la invite sinon bann sizé pou in rényon tré inportan pou trouv in solisyon pou règ problèm dolo. Tout bann zaimo la vni é la mète dobout kan lo roi la prézan té. Lo Roi la komans son diskour, li la di konmsa : Mon bann sizé, l'èr lé grav, konm zot i koné. Dopli in bon koup de tan nou na pi d'lo é si ni trouv pa in solisyon pou an avoir dolo tout lo roiyome sar fouti. Zot i koné dann nout kor néna plis soisant pour san d'lo donk l'o sé in n'afèr ni pé pa s'an pasé. Kisa néna in solisyon pou trouv dolo.

Kriké Métyé ! Kraké madam ! La klé dann mon posh, la taye dann out sak !

Pèrsone la pa di arien in bon koup de tan . Konm i di, in l'anj la pasé. Momandoné tortu la lèv son doi épi li la di : Mon Bon roi, éskiz mon pardon, mé moin néna in l'idé. Lo roui la di ali koz san gingn la krintiv. Tortu la di : »Mon bon roi, i fo alé domann delo bondyé pars néna li mèm lo kréatèr épi mètr tout z'afèr i pé donn anou lo présyé likid. Mon roi, moin laé paré pou al éoir ali pou gingn in solisyon.

Tout zaimo la moukaté. Tortu ! Ou lé mèm pa for, ou lé mèm pa rapid é ou i vé mont an-o laba pou ou koz avèk bondyé. La pa sèryé ! L'èrla shoval la port volontèr é bann zaimo la fé : aaa ! Zot la ropwann léspoir. Bèf galman la part volontèr é bann zaimo la fé : AAA ! Zot la gingn kouraj. L'èrla, lo roi la di : sé shoval v'alé domann dolo Bondyé !

Shoval la fé in démaraz outor é tout lo bann sizé la konpri shoval i grate pa lo kroupion. Avèk li i tard ar pa an avoir dolo ! Shoval an avan : pakatof ! Pakatof ! Pakatof ! O galo, o galo, o galo. Tré pé d'tan apré Shoval i sa tok dsi la port Bondyé. Bondyé i domann : «shoval kosa ou i vé ? Kosa l'ariv aou pou kongn dsi mon port»

Shoval i di sak li l'avé pou dir é bondyé i di ali, ardsann dsi la tèr éppi fé fouy in foss koté lo pyé kalandiyak zot va gingn dolo. Tronpa, obliy pa, pars néna arien kalandiyak, l'arb lo voyajèr i pé donn azot lo lo. Shoval i é domi-tour épi li défrisjh an dsandan : pakatof ! Pakatof ! Pakatof ! O galo, o galo, lo galo. É pou pa obliyé li di : « kalandiyak, yak ! Kalandiyak, yak ! Kalandiyak, yak ! »

La pankor fini

Justin