

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19314 - 75ÈME ANNÉE

## Quand des Réunionnais ont dit « nou lé kapab »

### 10 ans de la Route des Tamarins

Hier dimanche, c'était le 10<sup>e</sup> anniversaire de la Route des Tamarins. Elle a changé le quotidien de centaines de milliers de Réunionnais, libérant les villes du littoral des embouteillages et réussissant le pari de désenclaver le Sud. C'est le résultat d'une volonté politique initiée et réalisée par Paul Vergès quand il présidait la Région Réunion.

La date du 23 juin 2009 a marqué une rupture dans l'histoire de La Réunion. C'est en effet la date d'ouverture de la Route des Tamarins, qui fêtait hier ses 10 années d'existence.

Jusqu'à cette date, le trafic automobile passait par les villes du littoral de la côte Ouest. La conséquence de l'arrêt du train et de la croissance rapide du parc automobile à La Réunion avaient eu pour conséquence des embouteillages quotidiens à Saint-Leu, la Saline les Bains, Saint-Gilles et Saint-Paul. Cela signifiait au moins deux heures de route pour relier le Sud au Nord pendant les heures de pointe, et également une paralysie des villes concernées durant cette période en raison du flot de voitures et camions sur la route nationale et dans les rues adjacentes empruntées par les automobilistes qui tentaient de contourner le bouchon.

#### **Pierre Lagourgue écoute Paul Vergès**

L'idée de supprimer ces goulots

d'étranglement remonte à la présidence de Pierre Lagourgue à la Réunion. Un projet de 4 voies le long du littoral saint-paulois était alors privilégié par l'État. Mais ceci aurait eu pour effet de couper en deux les villes concernées, et d'accentuer encore le déséquilibre entre un littoral fortement peuplé et le reste de l'île.

Pierre Lagourgue a alors entendu les arguments que Paul Vergès avait présenté au Conseil municipal de Saint-Paul, demandant qu'un projet alternatif voit le jour : une route à moyenne altitude. Il s'agissait alors de libérer le littoral du trafic automobile, et de créer une voie structurante pour l'aménagement de la zone de mi-pente. C'est en effet ce secteur qui dispose du foncier suffisant pour absorber une part importante de la croissance démographique. Car à cette époque, La Réunion comptait alors moins de 700.000 habitants, et la perspective du million d'habitants était déjà connue.

Le projet soutenu par l'État a alors été stoppé.

#### **L'État refuse de financer**

C'est à partir de l'élection de Paul Vergès à la présidence de la Région Réunion en 1998 que le projet de la future Route des Tamarins fut alors lancé. Après les études préalables, les travaux débutèrent sous le second mandat de Paul Vergès et en moins de 5 ans, ce sont 33 kilomètres ponctués de plus d'une centaine d'ouvrages d'art qui

furent réalisés.

Les conditions n'étaient pas faciles. En effet, le gouvernement avait décidé que l'État ne participerait pas au financement de ce qui était pourtant la construction d'une route relevant alors de sa compétence de gestion. Fort heureusement, la Région trouva avec l'Union européenne un partenaire pour compléter le financement. Ainsi, sur 1,1 milliard d'euros de coût final, 150 millions furent à la charge de l'UE, constituant à l'époque le plus important investissement routier financé par des fonds européens.

#### **L'heure de la libération des embouteillages**

Au fur et à mesure de l'avancement du chantier, des initiatives eurent lieu pour aider la population à s'approprier cette nouvelle route. Le chantier était alors un lieu de promenade et une étape de circuits touristiques.

A son ouverture le 23 juin 2009, la Route des Tamarins changeait soudainement la donne. Il était ainsi possible de rejoindre Saint-Pierre à Saint-Denis en moins d'une heure. Le double défi du désenclavement du Sud et de la libération de l'Ouest des embouteillages était alors relevé.

A l'époque de la construction de la Route des Tamarins, la situation était bien différente. C'était le BTP, fort de plus de 25000 salariés, qui était alors le principal moteur de la croissance économique

réunionnaise devant la consommation. L'ouverture de la Route des Tamarins devait alors marquer simplement la première étape d'une série de grands chantiers destinés à faire entrer La Réunion dans l'ère du développement. Elle a donné un travail considérable à des entreprises réunionnaises qui avait alors les outils nécessaires pour passer à la suite. Il était en effet prévu que les chantiers du tram-train et de la nouvelle route du littoral prennent le relais ensuite, les projets du Pôle océan à Saint-Denis et de l'hippodrome de Cambaie notamment devant assu-

rer la soudure.

Mais tout cet élan a été brisé en 2010 avec le changement de présidence à la Région.

Depuis, la Route des Tamarins a vu les embouteillages apparaître en raison de la forte croissance du parc automobile causée par l'arrêt du chantier du tram-train. Tous les matins aux heures de pointe, c'est l'embouteillage sur plusieurs kilomètres à Saint-Paul.

Malgré tout, on ose imaginer quelle serait la situation si Paul Vergès n'avait pas eu la volonté politique de mener à bien le projet de la Route des Tamarins. Les

Réunionnais peuvent en avoir une idée lorsque la Région ferme la Route des Tamarins pour des opérations de communication intitulées paradoxalement « Route ouverte ». Bien que ces actions se déroulent un dimanche, ce sont alors des kilomètres d'embouteillage dans les villes du littoral de la côte Ouest.

**M.M.**

## Célébration du 60e anniversaire du P.C.R. en 2019

### **52 pensées de Paul Vergès à mémoriser pour continuer son combat**

**«Le salut passe par une intervention massive des peuples pour imposer les moyens de survie de l'humanité. Ce sont les masses qui doivent modifier l'attitude des pouvoirs politiques qui restent pour l'instant dans le discours et l'intention».**

*(extrait de "Paul Vergès l'immortel" de Gilles Bojan)*

### In kozman pou la rout

#### **« Sak ou l'après fé i ansèrv pa arien »**

Mi koné pa si zot lé konm moin, mé, dann mon ka pèrsonèl souvan dé foi demoun i di amoin kozman-la . Pa mon zènmi, pa moun étranj mé demoun mon prop famiy i di amoin souvan défoi kozman-la. Romark bien, sa i fé pa moin ni sho, ni fré pars mi kroi dir konm fèr sak mi fé va ansèrv pli tar é anplis kan i fé plézir amoin pou fèr-zot i koné lo plézir sa lé pi for k'in motèr tèrmik, sa !. Zot i pans pa néna ankor d'moun zordi i di travaye dsi la lang kréol sa i sèrv pa inn tyork ? Zot i pans pa Bernard Palissy, kan li la mète son bann mèb dann fé pou sèye rofé la porslène, demoun la pans sak li téi fé téi ansèrv arien. Pli pir la pans son tête té piké. In késtyon mi poz amoin é i ède amoin pass mon tan pou fé dé shoz i sèrv arien sé sa : é si lo rien zordi, lété lo kékshoz pou domin ? In kékshoz an diféré si zot i vé. Konbienn moun la invant dé shoz téi sèrv pa arien, mé la pran la valèr par la suit ? Mi sa pa di azot lo nom demoun mi koné-dann listoir !-la fé sa, mé mi pé dir azot néna in ta plis in paké, plis in takon.sé dir azot i fo pis dis doi pou kont sa ! Alé ! Mi kite azot rofléshi la dsi é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé !

## Edito

# 54 millions d'euros de subventions de la Région Réunion à des compagnies aériennes

Dans son compte administratif, la Région Réunion indique qu'en 2018, la collectivité a dépensé 54 millions d'euros au titre de la « continuité territoriale ». Rappelons que la plupart des voyageurs qui veulent aller en France peuvent faire subventionner une partie du prix de leur billet d'avion par la Région. Ce qui signifie que ces 54 millions sont en fait une subvention versée à des compagnies aériennes qui assurent des vols avec la France.

Dans ces conditions, comment s'étonner que les prix des billets d'avion aient baissé dans le monde sauf dans quelques territoires dont La Réunion ? Dans un rapport, la Cour des comptes avait d'ailleurs relevé que cette aide de la Région était de nature à faire augmenter le prix du billet d'avion.

Rappelons que la continuité territoriale est une compétence de l'État. Avant 2010, les aides versées aux voyageurs étaient payées intégralement par l'État, à charge pour la Région de fixer des critères et de gérer une enveloppe bien inférieure à 10 millions d'euros. Malgré ces faibles moyens, comparés à aujourd'hui, l'aide de la Région rencontrait un grand succès car elle avait un rôle social. Elle ciblait les personnes qui n'avaient pas les moyens de voyager uniquement, sur la base de leurs revenus. Le succès était tel que le gouvernement avait alors brutalement arrêté le dispositif en refusant que l'État continue à payer. A cette époque, le gouvernement soutenait la candidature d'un opposant à la Région, c'était Didier Robert.

Depuis 2010 et l'arrivée de Didier Robert à la tête de la Région, la collectivité s'est substitué à l'État dans le versement de cette subvention aux compagnies aériennes. Le nouveau président de Région a utilisé cette aide pour se construire une popularité. Le rez-de-chaussée du bâtiment de la collectivité est devenu une agence de voyage où sont distribués des bons de réduction sur les billets d'avion. Le choix de cette politique a amené Air Austral à renoncer à mettre en ligne un avion capable de faire baisser les prix de 30 % toute l'année pour tout le monde et sans subvention : l'Airbus A380 de plus de 800 passagers. Quatre avions étaient commandés dont deux en option. Ils auraient fait de La Réunion un fer de lance de la démocratisation du transport aérien. Mais sans doute le résultat électoral escompté pour les régionales suivantes eut été moindre que le versement d'une subvention remise en main propre à chaque bénéficiaire.

De cette politique découle donc la dérive actuelle : à La Réunion, une collectivité de la République subventionne à hauteur de 54 millions d'euros des compagnies aériennes basées en dehors de La Réunion sauf une, en distribuant largement des bons de réduction pour les personnes qui veulent voyager, même si elles n'ont pas besoin d'être aidées pour se payer un billet d'avion.

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
71<sup>e</sup> 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

# Oté

## In prizonyé politik sèlèb dann Brézil In zé triké pou zéléksyon prézidan.

Mi ékri azot dimansh soir ; dzann in néstan va zoué in match fotbal la koup mondyal bann madam Brésil kont la Frans. Kisa va gagné ? Mi koné papou la bone rézon mi grata r pa ti-boi . Tout fasson rant lé dé nora in gagnan épi in pèrdan : sa sé laloi fotbal . Mé sa i fé pans amoin in n'afèr. In n'afèr grav pou la zistis é pou l démokrasî dann in gran péi i apèl Brésil.

Dann péi-la zordi néna in prizonyé sèlèb. Mi diré mèm sé in prizonyé politik i apèl Lula, in l'ansien prézidan La Républik.zot i rapèl de li, pars bononm-la lé konsidéré konm lo méyèr prézidan lo péi la mète anlèr dopi lontan. An touléka, li lé tèlman popilèr bann zéléktèr Brézil téi sar mète ali ankor prézidan pou in tour .

In droite à tou-fèr la maye ali avèk in prosé la sosyété Petrobras. La di li la gingn po d'vin.la di avèk po d'vin li l'ashtë in gran vila é mèm myé k'sa, lo propriyètèr avèk lo lansien prézidan la fé in trikmardaz si tèlman i di li lé okipan san tit. Zordi tout bann ziris Brésil épi bann ziris internasyonal i koné sa la pa vré.I koné sa sé in manipulasyon in ziz i apèl Moro la fé pou anpèsh Lula port ali zéléksyon.

Zordi bann dépitè i fé arienk protésté pou k'i libèr lo lansien prézidan, pou k'i rokomans son prosé épi i rokoné li lé koupab pou arien. Tanka lo ziz Moro-lé minis la zistis li koméla-, i rosanm bien son bann zour lé konté . Tanka lo prézidan fasis, Bolsonaro, ébin li va pèrd son préstij pars konm i di lo zé lété triké. Alor si asoir Brézil i gingn, sansa si Brésil i pèrd i tard pa demoun par milyon i sa dsann dann bann vil lo péi pou k'i rétabli la démokrasî.

NB. Nitil dir azot lo prézidan koméla Jaïr Bolsonaro i tonm kopin konm koshon avèk Donald Trump. Li lé mèm aligné dsu léstrévagé zétazini 'Amérik. Nitil dir azot ankor li lété in partizan la diktatir militèr néna kék z'ané.

*Justin*