

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19452 - 75ÈME ANNÉE

Un phénomène habituel en saison des pluies a des effets étonnants dans un département français

Insécurité des déplacements en cas de fortes pluies : conséquence de choix politiques



La Réunion connaît un épisode pluvieux qui n'a rien d'exceptionnel. En effet, La Réunion est une île tropicale, soumise aux précipitations correspondant au climat de ces latitudes, d'autant plus que dans notre hémisphère, c'est la saison des pluies. Pourtant, La Réunion connaît de nombreuses perturbations marquées par des routes coupées, y compris des routes nationales, ce qui pénalise les transports. Ceci rappelle l'inadaptation du

mode de déplacement privilégié par l'institution en charge de l'aménagement du territoire global du pays. Force est de constater que le retard ne cesse de s'accumuler, alors que l'intensification des effets du changement climatique annonce des phénomènes bien plus violents et imprévisibles.

Depuis quelques jours, La Réunion connaît un épisode de fortes

pluies. Dans notre hémisphère en ce moment, cela n'a rien d'exceptionnel car c'est la saison des pluies. Cette eau est la bienvenue, car elle permet de recharger des cours d'eau et des nappes phréatiques en souffrance. Pourtant, la Préfecture a tiré la sonnette d'alarme, recommandant de limiter les déplacements au strict nécessaire. Autrement dit, le système de transport à La Réunion peut devenir dangereux. Ceci est

pour le moins étonnant. En effet, à la différence de nos voisins, La Réunion bénéficie d'importants crédits de la France et de l'Europe, qui peuvent être utilisés pour sécuriser les déplacements de la population. Les routes coupées, y compris des routes nationales, sont le révélateur d'une chose : tout cet argent n'est pas utilisé à bon escient. Mais que se passe-t-il dans la tête de ceux qui se sont battus pour avoir la responsabilité de diriger la collectivité responsable de l'aménagement global du territoire de notre pays, à savoir en particulier la Région.

La route en mer irréalisable avant la sécurité des usagers

En effet, si le Département et les communes ont pour compétence la gestion des routes secondaires et vicinales, la Région Réunion dispose de celle de gérer les routes nationales, et plus globalement les déplacements inter-urbain, ce qui lui donne la possibilité de construire par exemple un train. Manifestement, la sécurité des usagers reste une priorité secondaire au regard de tout l'argent dépensé dans la construction de la route en mer qui, rappelons-le, ne sera jamais terminée avec la solution technique privilégiée par le maître d'ouvrage, la Région Réunion. C'est tout de moins la conclusion la plus plausible à tirer, compte tenu de l'incapacité de la collectivité à accepter l'expertise technique, financière et environnementale du projet afin de rechercher une solution raisonnable pour terminer la sécurisation de l'axe stratégique reliant la moitié Sud à la moitié Nord de La Réunion.

Ceci contraste avec les politiques mises en œuvre par les prédécesseurs de cette majorité régionale. Rappelons que si la situation n'est pas encore plus catastrophique, c'est parce que la route des Tama-

rins a été construite sous la présidence de Paul Vergès à la Région. C'est un axe sécurisé entre l'Ouest et le Sud de notre île. Sans elle, les usagers des transports auraient encore à affronter le risque de l'effondrement de falaise au Cap la Houssaye, ou la route inondée à l'Hermitage.

Mettre à l'abri des effets de la pluie la totalité des axes majeurs de La Réunion reste un chantier titanique. C'est pour répondre à ce défi que la précédente majorité régionale avait obtenu de l'État et de l'Europe les financements nécessaires pour reconstruire le train entre Saint-Paul et Sainte-Marie en passant par Saint-Denis d'une part, et pour la création d'une nouvelle route du littoral entre Saint-Denis et La Possession.

Les intérêts corporatistes plutôt que l'intérêt général

Mais manifestement, le train était un projet qui dérangeait trop d'intérêts particuliers. Ils surent trouver une oreille attentive auprès de ceux qui dirigent la Région depuis 2010. Aussi il n'est guère étonnant qu'une des premières décisions prises en 2010 a été de stopper le chantier du train et de remettre en cause la nouvelle route du littoral. L'argent obtenu pour financer ces deux chantiers a été concentré dans un seul : la route en mer. Les lobbys des transporteurs, des pétroliers et de importateurs d'automobile pouvaient applaudir des deux mains car la collectivité avait préféré privilégier leurs intérêts particulier plutôt que l'intérêt général.

Cela fait bientôt 10 ans que cette décision a été prise, et les plusieurs dizaines de milliers d'usagers quotidiens de la route du littoral peuvent constater l'impasse de ce chantier pharaonique au sens propre comme au figuré. Elle est marquée par la présence d'ouvrages d'art qui ne mènent

nulle part, tandis que les partisans de ce projet ne peuvent que constater qu'ils ne sont pas capables de répondre à une question basique : comment trouver les matériaux nécessaires à la construction de la route. Voici où en est La Réunion, et pendant ce temps, les importateurs de voitures battent des records, avec plus de 30.000 véhicules immatriculés l'an dernier. Seulement, cet important contingent débarque sur un réseau routier inadapté, où quelques jours de pluie suffisent à créer d'importants blocages.

Immobilisme

Cette situation est très inquiétante, car tout l'argent dépensé pour la route en mer n'est pas utilisé à des œuvres bien plus utiles mais moins prestigieuses. Il s'agit par exemple de la résorption des plus de 500 radiers subsistants que la Région pourrait co-financer pour aider les collectivités concernées à relever ce défi considérable, et bien sûr la reconstruction du train passant en tunnel sous la montagne entre Saint-Denis et La Possession. Or, un train dans un tunnel, cela ne craint pas les chutes de pierre, cause de la fermeture partielle de la route du littoral par mesure de précaution et des embouteillages que cela entraîne en raison du basculement de 4 voies de circulation sur une chaussée à 3 voies côté mer.

La situation est encore plus critique dans les écarts, avec les fermetures fréquentes de la route nationale désenclavant Cilaos, ou l'inondation de la route nationale entre Saint-Louis et l'Etang Salé.

Or, plus le temps passe et plus il y a urgence à agir. En effet, l'intensification des effets du changement climatique annonce des phénomènes météorologiques plus surprenants et puissants. Il est donc grand temps de se remettre au travail.

Billet philosophique

Pour la démocratie participative

Afin de poursuivre nos réflexions sur les principaux enjeux des prochaines élections municipales (les 15 et 22 mars 2020) évoqués dans cette chronique vendredi dernier, nous allons vous faire part de nouvelles informations sur l'essentiel à ce sujet.

Tout d'abord, nous devons revenir sur ce rassemblement très riche en idées, en mobilisation et en ambiance chaleureuse qui s'est déroulé le dimanche 19 janvier dernier à la Salle 3J de Saint-Louis, où Yvan Dejean a lancé avec ses camarades son Comité de soutien pour les municipales (voir temoignages.re du 20 janvier). À cette occasion, Élie Hoarau, président du Parti Communiste Réunionnais, a notamment rappelé que «vu le contexte global préoccupant de la situation à La Réunion, malgré les plus beaux projets que nous allons élaborés pour nos communes, il faut avant tout un changement de politique dans tout le pays». D'où l'importance d'un projet global de développement durable et solidaire pour La Réunion, conçu et mis en œuvre par le peuple réunionnais libre et responsable, sur le plan socio-économique, environnemental, culturel, éducatif et institutionnel.

Yvan Dejean, secrétaire général du PCR, et d'autres dirigeants comme Maurice Gironcel ainsi que plusieurs responsables et

sympathisants communistes saint-louisiens, dont de nombreux jeunes, ont fait des propositions concrètes afin d'aller ensemble dans ce sens à la fois pour Saint-Louis et La Rivière mais aussi pour toute La Réunion. Et cela se fera, comme le disait Paul Vergès, dans le cadre d'une «autonomie démocratique et populaire réunionnaise».

“Le tic-tac de l'horloge climatique”

Comme nous l'ont dit plusieurs camarades de la direction du PCR, l'actualité internationale confirme les effets gravissimes du système capitaliste et néo-colonialiste, avec par exemple ces infos de l'ONG Oxfam, qui a publié lundi dernier une nouvelle étude révélant l'ampleur des inégalités dans le partage des richesses sur la planète. Selon ces calculs, la richesse cumulée des 1% les plus riches de la planète dépassera bientôt celle détenue par les 99% restants et selon Oxfam, 80 personnes se partagent aujourd'hui la même richesse que 3,5 milliards d'individus. D'où notamment 45 millions de personnes menacées par la famine en Afrique australe selon les Nations Unies.

La publication de cette étude intervient à quelques jours de l'ouverture, mercredi dernier, du

forum économique mondial de Davos (Suisse), coprésidé par la directrice générale d'Oxfam, Winnie Byanyima. Selon elle, «l'ampleur des inégalités mondiales est tout simplement vertigineuse» et «le fossé entre les grandes fortunes et le reste de la population se creuse rapidement». C'est pourquoi les camarades nous conseillent de lire le livre “Le tic-tac de l'horloge climatique” (“Une course contre la montre pour le climat”), publié par Christian de Perthuis avec une préface de Jean Jouzel. Dans ce livre, on nous dit que «pour contenir le réchauffement en dessous de 2° C, il faut changer les règles du jeu économique mais aussi la justice sociale et les autres facettes de la crise environnementale». C'est pour cela, à La Réunion comme dans le monde entier, il faut instaurer un pouvoir de décision démocratique et une démocratie participative, comme vient de le re-dire Ségolène Royal...

Roger Orlu

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
71^e 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 - E-mail : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Oté

Kan la polis i vé artonm gard-shanpète

Mé zami, mi pans zot i koné kozman-la é dopi in bon koup de tan. Kosa sa i vé dir ozis ? I vé dir sinploman olèrk avansé néna in pé i yèm arkilé. Sa i di pa zot arien sa ? Zot i oi pa apopré kisa mi vé anparl moin-la ?

Mé vé anparl mésyé Didier : zordi li lé prézidan in réjyon, é i parétre astèr li vé vnir mèr in komine-in gran komine asiréman mé moins inportan k'in réjyon kisoï par lo bann ko npétan, kisoï par lo bidzé, kisoï ankor par lo réyoneman posib dsi nout réjyon l'oséan indien é pé s'fèr ankor pli loin.

In pé i di, si tèlman li lé anmayé dann bann problèm ala ké li vé roshèrch i n pé l'anonima. An touléka mèr Sin-dni sré in drol l'anonima.. Sa sé pou farsé, mé dann la réalité mi kozré pa konmsa... Mi diré ala in moun la fine patoj konm poul dann bidzé la komine Tampon, li la fine mète bidzé la Réjyon dann danzé, ala pa k éli rode fé lo mèm zafèr avèk l komine Sin-dni. Pov moun Sin-dni antouléka si in moun konmsa i gingn : in bidzé a trou i atann azot.

Mé néna in kozman i di konmsa : « Moun vilin néna ankor, moun kouyon na pi ! ». Alon espèr pou in kou kozman-la va di la vérité. Pars zot i koné, néna d'moun larzan i atir azot ko nm la v yann i atir moush b lé é kan zot i majine i n kou kosa zot i pé fèr avèk sa san konté bann pti profitaz, zot épi zot lantouraz i san pi zot kor.

An touléka, si ni agard son l'intansyon, ni pé dir sé in rokonésans son l'inkonpétans-in l'avé d'féblèss. Biensir sansa pou kosa li yèmré sort la polis pou vni gard shanpète ?

Justin