

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19596 - 76ÈME ANNÉE

Un budget 2020 en baisse de plus de 200 millions d'euros et l'obligation de faire face aux surcoûts inévitables du chantier de la route en mer

NRL : la Région Réunion peut-elle encore payer ?



Une réunion se tient aujourd'hui à la préfecture entre la Région Réunion et le Groupement avec l'État comme médiateur. Il s'agit de discuter d'une possible reprise du chantier de la route en mer, dont la seconde partie n'a pas encore été lancée faute de matériaux disponibles, 10 ans pourtant après l'annonce du projet. Par ailleurs, au bout de 10 ans de gestion par Didier Robert, la Région Réunion a-t-elle encore les moyens d'assumer tous les surcoûts de ce chantier, conformément à l'accord signé

par le président de Région François Fillon, alors Premier ministre, en 2010 ? Seul le résultat d'une expertise financière, technique et environnementale du projet permettra de répondre à cette question.

La Région Réunion et le Groupement d'entreprises qui a bénéficié du marché de la construction d'une route en mer sont en désaccord. Les majors du BTP sont d'accord pour continuer le chantier en étudiant toutes les possibilités de réduire les coûts, mais il s'avère

que le budget initial annoncé par Didier Robert, président de la collectivité pour réaliser ce projet pharaonique sera dépassé.

La route en mer dite nouvelle route du littoral est une première à plus d'un titre. Elle est construite en pleine mer, sur les pentes d'anciennes coulées de lave sous-marines. Sa réalisation a débuté sans que ses partisans ne se soient assurés de la disponibilité des matériaux nécessaires à son achèvement.

En conséquence, la moitié du chantier de cette route n'a jamais

débuté. Il s'agit d'un projet de digue en mer devant porter une route à 6 voies. Ce choix technique visait à privilégier les carnets de commande de certains transporteurs dont plusieurs se sont affichés aux côtés de Didier Robert, notamment lors de la dernière campagne des élections régionales. Mais les tentatives d'ouvrir une nouvelle carrière à Bois-Blanc ont échoué.

Conséquence d'un choix technique

Depuis l'annonce du projet en 2010 et la pose de la première pierre en 2014, les années écoulées ont entraîné mécaniquement une hausse du coût final du chantier, en raison de l'augmentation du prix des matériaux, du carburant et de tous les intrants nécessaires. De plus, l'entêtement à vouloir satisfaire les intérêts d'une minorité en s'arc-boutant sur le choix de la digue a entraîné le chantier dans l'impasse. Réaliser l'autre moitié de la route en viaduc comme entre Saint-Denis et la Grande-Chaloupe est désormais impossible, puisque le bateau spécialement construit pour poser les piles du pont a été vendu. Plus grave encore : sous les coups de boutoir de l'océan, le phare du Port a déjà été détruit. Cela montre que le risque d'effondrement d'une pile du viaduc

existe, entraînant avec elle plusieurs centaines de mètres de route dans la mer, mais il ne sera pas possible de réparer faute d'équipement adapté pour poser de nouvelles piles.

Près de 250 millions en moins dans le budget

La discussion autour de ce surcoût se tient dans un contexte particulier : la Région Réunion a baissé son budget de près de 25 %, soit de plus de 200 millions d'euros cette année. Pour ne pas remettre en cause des mesures clientélistes visant à soutenir la popularité de son président, la Région Réunion a maintenu des dépenses telles que les bons de réduction pour prendre l'avion pour la France, ou pour l'achat d'un ordinateur en échange de la production d'un certificat de scolarité attestant l'inscription en classe de seconde dans un lycée.

Il y a fort à parier que si la situation budgétaire de la Région Réunion n'avait pas été minée par 10 ans de gestion de Didier Robert, la collectivité aurait accepté de payer tout de suite le surcoût, et personne n'aurait entendu parler de cette histoire et les transporteurs n'auraient pas manifesté devant la Région, puis n'auraient pas menacé de blocages plus impor-

tants à la suite de la décision de justice leur demandant de lever le camp qu'ils occupaient depuis plus d'une semaine devant le siège de la Région Réunion.

En effet, pour un chantier de cette ampleur, les surcoûts sont inévitables. Mais la Région Réunion a-t-elle encore les moyens de payer ? Rappelons que la route en mer est le plus important investissement de l'État. Cela s'est traduit par une subvention forfaitaire d'environ 700 millions d'euros, sans oublier les aides, via la défiscalisation, aux transporteurs qui ont acheté des camions à 200.000 euros pièce parce qu'ils croyaient aux promesses de Didier Robert

Lors d'une audition le 28 juillet par la Commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale, le ministre de l'Economie a laissé entendre que des fonds du Plan de relance pourraient venir en aide à la reprise du chantier. Si l'État allait dans ce sens, alors toute décision devra être prise au regard du résultat d'une expertise financière, technique et environnementale du chantier afin notamment de répondre à cette question : la Région Réunion peut-elle encore payer ?

M.M.

In kozman pou la rout

« Si out l'ènmi i zète aou dé flèr, kalkil in kou kèl lérèr ou la fé »

Médam zé Mésyé, la sosyété, koz èk moin sé koz èk in kouyon mé sé o pyé d'lo mir k'i oi lo vré mason. Mézami, souvan dé foi la vi, konm listoir, i donn anou bon kalité loson. Dabor i fo méfyé bann flatèr pars konm La fontaine téi di : « In bon flatèr i viv o dépans sak i ékout ali. » Aprésa néna bann fo zami, sak i pans i fo pa di la vérité par méfyans, sansa pou pa véksé. La vi, ni koné sé in konba pou bonpé d'moun é konm dann tout konba ou néna in l'advèrsèr-sansa plizyèr - é sak i kontant azot lo pliss, sé kan ou i fé in l'érèr. Alor, méfyé bann konpliman in l'advèrsèr - sansa in l'ènmi - i adrèss aou. Si li krétik aou, la lipiar d'tan sé pars ou néna rézon dann out konba. Dé foi non ! Sé pou sa mi kite azot roflèshi la dsi é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé.

Edito

John Lewis : icône des droits civiques

Il était une icône de la lutte pour les droits civiques aux États-Unis, ancien compagnon de route de Martin Luther King, s'en est allé ce vendredi 17 juillet 2020.

La bataille contre l'injustice raciale a été le combat de toute sa vie. Lors de la ségrégation, il organisait des réunions dans les restaurants et des actions dans les bus. Il a été l'un des plus jeunes meneurs de la marche à Washington aux côtés de Martin Luther King en 1963.

En 1965 en Alabama, des centaines de militants marchent contre la discrimination raciale mais les forces de l'ordre chargent et le mouvement pacifiste vire très vite à l'affrontement. Plus de 80 personnes sont blessées. Parmi elle, John Lewis qui deviendra une figure dans la lutte des afro américains.

Il siégeait au parlement depuis 1986 dans les rangs des élus démocrates. Il avait reçu la médaille présidentielle de la liberté, plus haute distinction civile américaine en 2011. Il aura combattu jusqu'à son dernier souffle, notamment lors du vote de la procédure de destitution du président Trump.

Ça été l'un des plus grands héros de l'histoire américaine. Il s'est sacrifié comme très peu d'entre nous l'aurait fait.

Bertrand Ancelly

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

Oté

Lé riskab ni konèt ar pa vréman, sak zot la fé d'bien nout dann zot vi

Mézami, souvan défoi dan la vi, ou i otoiye demoun san konète vréman sak zot la nyabou fèr dann zot vi. Dé foï ou i koz avèk in éro dann out lite é ou i koné mèm pa, sansa mèm pi, sansa ankor ou la fine obliyé sak zot la fé.

Pou kosa mi di sa ? Pars pa pli loin k'yèr, moin la gingn lokazyon koz avèk in moun moin l'avé pa vi dopi in bon koup de tan. Nou la parl dé shoz é d'ot, é momandoné, nou la koz in pé dsi bann kamarad ni koné dopi lontan. Pa pou kass dosik dsi zot do, mé pou ésèye rapèl in pé zot parkour... Momandoné ni anparl kélk'in la pèrsone épi moin mèm ni koné bien épi ala k'èl i di amoin :

Ou i koné intèl, gouvèrnman kolonyal, dann tan Michel debré, la ékspils ali d'La Rényon. Moin la tonm a la ranvèrs é l'èr-la moin la domann détaye, èl la done amoin... Moin noré du konète pars sa fé dé plonb-konm in pé i di-ké mi koné ali é sa sé in lépizod son vi moin téi koné pa ditou. Mi sava pa dir azot sak moin la aprann avèk in n'ot kamarad, pars la vi in militan i apartien ali an promyé é sé li k'i doi pran dsi li pou rakont sa, mèm si li lé modèst.

Poitan tazantan, sak nout bann kamarad la fé, sa i apartien listoir nout péi-listoir nout parti biensir - épi sète son bann éro nout fénoir. An pliské sa, i fo pa kont dsi bann néo kolonyal pou rakont la vi nout bann militan... Konm i fo pa kont dsi bann zésklavazis pou di vréman koman bann zésklav téi viv.

Lé vré, néna in kozman i di : toultan ké lyèv i konèt ar pa ékri, sé lo tyèr d'lyèv va rakont son vi. Mé bann pèrsone mi parl, la pa lyèv, zot i koné ékri é mèm bien ékri mé zot néna in kalité épi in défo an mèm tan : zot lé modèst. Ala pou kosa ni konèt ar pa vréman tout sak zot la nyabou fé d'bien dann zot vi é dann zot konba pou zot pèp.

Justin