

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19759 - 76ÈME ANNÉE

Alors que Paul Vergès avait obtenu l'argent pour tout régler au plus tard en 2017, Didier Robert l'a utilisé pour financer un chantier pharaonique impossible à terminer

Route du littoral : la Région Réunion condamne les Réunionnais aux embouteillages et aux risques de chute de pierre

La route du littoral a été totalement fermée la nuit dernière en raison d'un éboulis. La Direction des routes de la Région Réunion a annoncé sa réouverture uniquement sur les chaussées côtés mer. Cette énième incident qui aurait pu être beaucoup plus grave intervient à la suite d'un épisode de forte pluie qui n'avait rien d'extraordinaire, compte tenu du climat tropical de La Réunion. Mais une fois de plus, d'importantes perturbations sont à prévoir dans de nombreux domaines. La responsabilité de la Région Réunion est engagée. En effet, en 2010, les fonds obtenus trois ans auparavant par Paul Vergès auprès de l'État et de l'Europe pour la construction de deux alternatives sécurisée à la route du littoral avec livraison prévue en 2017 ont été affectés à un projet de route en mer impossible à terminer. Les Réunionnais sont donc condamnés à subir encore longtemps les conséquences de cette décision. Paul Vergès a réussi à faire construire la route des Tamarins, Didier Robert a voulu son heure de gloire en promettant la route en mer, mais n'est pas Paul Vergès qui veut, et ce sont les Réunionnais qui paient pour ces errements !

La nuit dernière, un énième ébou-



lis sur la route du littoral a entraîné une fermeture totale de la route du littoral. Dans un communiqué publié à 6h48, la Région Réunion via son service de Direction des routes a annoncé la réouverture à 7 heures sur les voies côtés mer. Cet empressement souligne l'importance de cet axe straté-

gique. C'est en effet le seul itinéraire permettant aux lourds camions de marchandise de rejoindre la capitale depuis le Sud, l'Ouest et notamment le port de commerce.

C'est aussi la seule route capable d'encaisser un flot de plus de 50.000 véhicules par jour.

Cette route du littoral date de 1978, elle fait suite à une première route mise en service en 1963, concomitamment au début de la destruction du chemin de fer de La Réunion. Construite au pied de la falaise, cette première route connaissait de nombreux éboulis. En conséquence, décision fut prise de construire une route à 4 voies plus éloignée de la falaise. Les promoteurs de l'époque juraient que cette route était totalement sécurisée. L'expérience montre qu'en plus des risques de chutes de pierre, les usagers doivent faire face aux vagues de l'océan Indien qui déferlent sur la route en cas de forte houle.

Le gaspillage de l'argent obtenu par Paul Vergès pour régler le problème

Lors de l'Acte 2 de la décentralisation sous le gouvernement Raffarin, le gouvernement a transféré aux Régions la gestion des routes nationales. Paul Vergès était alors président de la Région Réunion. Il a refusé que l'État puisse se débarrasser à bon compte sur le dos des Réunionnais d'un problème créé par Paris : la décision de détruire le chemin de fer et de construire une route en pied de falaise. Des négociations se sont donc engagées. Elles ont abouti au Protocole de Matignon signé par Paul Vergès et le Premier ministre en janvier 2007.

Le transfert des routes nationales à la Région Réunion était conditionné par l'engagement de l'État à co-financer deux chantiers pour sécuriser définitivement la liaison entre le Nord et l'Ouest : la reconstruction du chemin de fer avec une première tranche entre Sainte-Marie et Saint-Paul (tram-train), et la construction d'une nouvelle route du littoral, combinaison de tunnels, viaducs et digue. L'État était le principal contributeur financier de la NRL, et devait également payer en ma-

rité les éventuels dépassements. Si le calendrier avait été respecté, le tram-train devait être livré en 2012, et la nouvelle route du littoral en 2017. Mais tel n'a pas été le choix de la majorité qui succéda à l'Alliance à la tête de la Région Réunion en 2010.

Paul Vergès a construit la route des Tamarins en 5 ans, qu'a fait Didier Robert en 10 ans ?

En effet, au lieu d'assurer la continuité de l'engagement de l'État, la Région Réunion dirigée par Didier Robert a remis en cause ce contrat pour en négocier un autre bien moins favorable : remplacer deux projets par un seul, une route en mer majoritairement financée par la Région sans avoir la garantie de disposer des matériaux pour la construire.

Entre 2004 et 2009, Paul Vergès a réussi à faire construire la route des Tamarins. D'une longueur de 36 kilomètres et comportant plus de 100 ouvrages d'art dont 4 exceptionnels, elle a définitivement désenclavé le Sud et l'Ouest.

Didier Robert a voulu faire oublier Paul Vergès. La tentative de remplacer « Route des Tamarins » par « Route en balcon de l'Ouest » a été un échec cuisant, tout comme celle d'abaïsser Paul Vergès au rang de simple exécutant de ce projet qui aurait été imaginé par un prédécesseur.

Alors, en lançant le chantier de la route en mer avec les fonds prévus pour le train et la nouvelle route du littoral, Didier Robert pensait satisfaire le lobby anti-train et sans doute surtout laisser son empreinte dans le paysage de La Réunion. Mais n'est pas Paul Vergès qui veut, et les Réunionnais continueront à subir les conséquences de ce fiasco pendant de nombreuses années.

Tout aurait dû être réglé en 2017

Si la Région Réunion avait continué le travail de Paul Vergès, les Réunionnais ne seraient plus concernés par les éboulis sur la route du littoral car cela ferait déjà plusieurs années qu'elle ne serait plus utilisée. En effet, les Réunionnais auraient dû avoir le choix entre prendre le train qui passe par un tunnel sous la montagne, ou emprunter une nouvelle route du littoral à l'abri des éboulis.

Au lieu de cela, ils peuvent constater l'échec du chantier de la route en mer et ses répercussions sur leur vie quotidienne : les embouteillages monstrueux en cas de forte pluie, phénomène courant sous nos latitudes.

Car malgré les sommes considérables englouties dans le projet de la route en mer, il s'avère que ce chantier ne peut pas être achevé, car les matériaux n'ont jamais été disponibles à La Réunion et de récentes décisions de justice le confirment. La faute à une solution technique, la digue plutôt qu'un viaduc, pensée sur mesure pour satisfaire des patrons transporteurs plutôt que l'intérêt général.

La Région Réunion en est arrivée à espérer l'achèvement de la moitié du chantier avant les prochaines élections. Mais cette demi-route en mer ne réglera rien, car elle obligera encore les usagers à utiliser l'actuelle route du littoral entre La Possession et La Grande Chaloupe où le risque de chutes de pierre est présent. C'est en effet dans cette zone qu'a eu lieu le dernier effondrement de falaise recouvrant totalement les 4 voies, qui fit 3 morts en 2007.

Paul Vergès a réussi à faire construire la route des Tamarins, Didier Robert a voulu son heure de gloire en promettant la route en mer, mais n'est pas Paul Vergès qui veut, et ce sont les Réunionnais qui paient pour ces errements !

Edito

La pédocriminalité en France, la honte change de camp

Suite à la dénonciation de Olivier Duhamel pour des faits d'inceste sur son beau-fils de 14 ans, des démissions tombent à la pelle depuis quelques semaines. A commencer par Olivier Duhamel lui-même qui a démissionné de ses très nombreuses et hautes fonctions. En d'autres temps, pas si lointain, il n'aurait pas eu à le faire. Le livre de sa belle fille a donc fait mouche !

Ensuite, Élisabeth Guigou, proche de l'intéressé a dû renoncer à présider la commission indépendante mise en place par le gouvernement, en décembre dernier, pour lutter contre les violences sexuelles faites aux enfants. Puis, le préfet Marc Guillaume, ancien secrétaire général du gouvernement a démissionné de tous les conseils d'administrations ou il siégeait avec son comparse Duhamel (Sciences Po, la revue Pouvoirs, le club Le Siècle). Enfin, Alain Finkielkraut, « philosophe » et chroniqueur a dû quitter son poste à LCI. Il est accusé d'avoir eu des positions très controversées lors d'une émission en remettant en cause la notion de consentement chez des enfants, et en laissant entendre que les jeunes victimes pouvaient être participatives.

Toutes ces démissions paraissent normales, aujourd'hui, et pourtant il y a peu, cela aurait paru impensable. Pour des propos très similaires en 2009, M. Finkielkraut n'a eu aucune remarque ! En 1990 Bernard Pivot reçoit dans son émission Apostrophe, l'écrivain Gabriel Matzneff. Ce dernier venait de sortir un roman où il racontait ses rapports avec de jeunes enfants. Sur le plateau tout le monde rigolait et M. Pivot était très amusé par les anecdotes. Seule une écrivaine canadienne présente sur le plateau s'en est offusquée. Elle se fit insulter sur les plateaux TV. A l'époque, la justice n'avait pas bougé d'un poil alors que le délit était constitué. Aujourd'hui, autant Matzneff que Duhamel sont inquiétés par justice ; enfin, dirons-nous !

Il aura fallu du temps pour qu'une certaine partie bien pensante de la société soit enfin dénoncée, pointée du doigt, et que la honte soit enfin sur eux. Il a fallu du temps pour que la société rejette ce genre de personne et ceux qui les couvrent. Il a fallu du temps pour qu'enfin la justice fasse son travail et protège les enfants par rapports à ces prédateurs.

Maintenant, il faut que la loi évolue, qu'elle soit plus sévère contre les pédocriminels et que le crime soit imprescriptible. Ces actes sont indignes d'une société civilisée.

Julie Pontalba

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

Pou in vré lotonomi alimantèr avèk konm prinsip : kont pa dsi baton tonton pou travèrs la rivyèr

Somenn dèrnyèr mwin la partisip in kozman dsi lotonomi alimantèr. Lotonomi alimantèr ? Dizon pou mwin konm pou in bonpé d'moun sé la sityasion d'in péi, d'in landroi, sansa d'in réjyon, lé kapab donn manzé-boir an sifizans, an kantité konm an kalité, son bann zabitan par son prop mwayin. Mi panss ni pé di sa konmsa.

Mé alon kant mèm port in pé antansyon sak ni di : Dann dessèrtin péi i vann pétrol pou ashté lo manzé-boir. la néna la sékirité-la ? Ni pé di oui, sof si lo pri pétrol i koul in kou é lo péi lé bien moungué. lotonomi alimantèr i koul galman. Donk dann in ka konmsa, si lo lotonomi lé frazil, ni pé pa dir li lé assiré, donk la poin in vré lotonomi alimantèr.

Alor lotonomi alimantèr i pass par in prodiksyon sifizant an kantité épi an kalité dann lo péi, tout sak lo moun la bézoin pou ranpli lo bouzaron épi garanti son kroissans épi son santé... Ni pé poz anou konm késtyon : si ni parl nout prop mwayin, kossa sa i vé dir ?

I vé dir dann lo péi néna in lagrikiltir, épi in lélvaz, épi si possib la rivyèr, la mèr pou pèsh poisson. La foré pou alé rode lo frui zoizo la planté pou nou konm gouyavyé, konm frèz dé boi, épi rézin maron-sa la fine détrui sa zordi - Mi donn solman dé troi légzanp, mé sak lé sir sé ké néna ankor bonpé.

Mé nou, la Rényon, zordi, in lékonomi d' transfèr i assir inn parti nout sibzistanss é sa sé in n'afèr i plé pa in bonpé rényoné. Sé pou sa ni oi La Rényon domin avèk in vré plan lotonomi alimantèr, é in roganizassion la prodiksyon pou amenn anou ziska lo bi nou la mark an-o la..avèk otan ké ni pé in prodiksyon bio.

Justin