

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19977 - 77ÈME ANNÉE

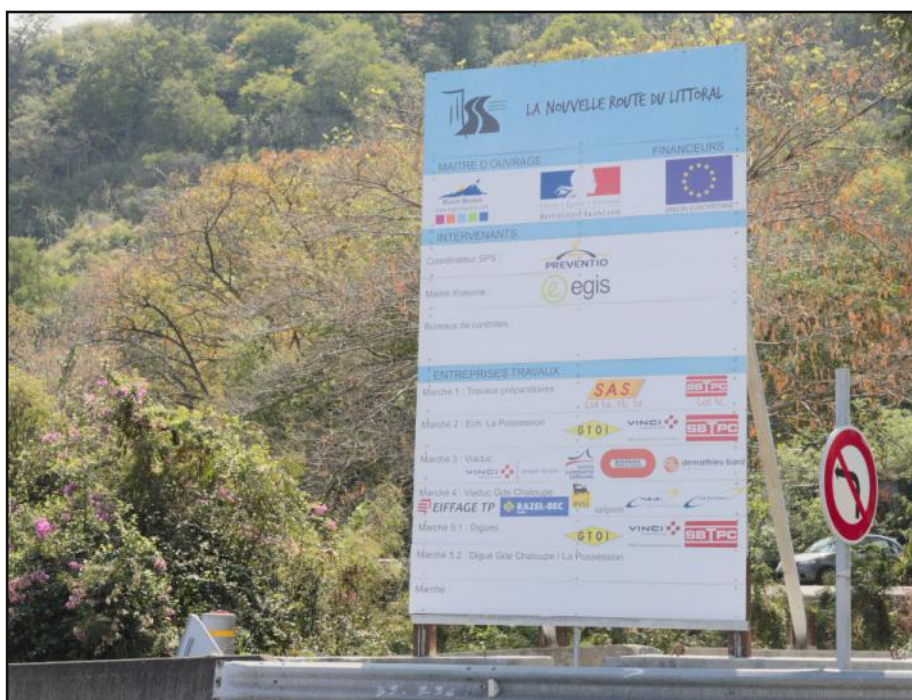
Débat sur la « nouvelle route du littoral » au Conseil régional

Route en mer : la Région Réunion vote pour l'expertise financière et technique

Au terme de 5 heures de débat sur le chantier de la route en mer dite nouvelle route du littoral ou NRL, les conseillers régionaux ont adopté une délibération demandant notamment une expertise financière et technique des alternatives possibles à la poursuite du projet. La nouvelle majorité régionale fait donc sienne une revendication portée depuis plus de 10 ans par l'Alliance et le PCR, et soutenue depuis par plusieurs associations. Si cette revendication se concrétise, alors il sera possible d'avoir les informations suffisantes pour ne pas reproduire les erreurs de ces 10 dernières années qui ont conduit le chantier dans une impasse financière et technique.

Ce mercredi, une séance plénière extraordinaire était consacrée à la route en mer, dite nouvelle route du littoral ou NRL. Elle a débouché sur l'adoption d'une délibération présentée par la présidente de la Région, Huguette Bello. Parmi les différents articles de ce texte figure la demande d'une expertise financière et technique des alternatives possibles à la poursuite du projet, tout en sollicitant l'accompagnement de l'État pour la réaliser.

Rappelons que ce projet est financé par le redéploiement des fonds obtenus auprès de l'État et de l'Europe en 2007 par la Région présidée par Paul Vergès et dirigée par



l'Alliance. La remise en cause de ces deux grands chantiers par la majorité régionale issue des élections de 2010 visait à saborder le chantier du tram-train. La reconstruction du chemin de fer de La Réunion était combattue par le lobby du tout-automobile et des énergies fossiles qui craignait de perdre sa position dominante en raison des progrès rendant possible l'autonomie énergétique de La Réunion dès 2025. Ces progrès s'appuyaient sur le projet d'une électrification des transports, organisés autour du chemin de fer. Cette remise en cause déboucha sur la signature en 2010 d'un accord très avantageux pour l'État : en échange d'une contribution for-

faitaire de l'ordre de 800 millions d'euros, Paris laissait à la Région Réunion l'entière responsabilité des surcoûts qui n'allaient pas manquer de se produire. En effet, construire une route à 6 voies en pleine mer sur les pentes d'anciennes coulées de lave était un défi sans précédent, manifestement sous-estimé par la Région présidée par Didier Robert entre 2010 et 2021.

L'expertise financière et technique est une revendication aussi ancienne que le projet de route en mer voulu par Didier Robert, ancien président de la Région. Si cette proposition de l'Alliance et du Parti communiste réunionnais avait été prise en compte en 2010

lors du redéploiement des crédits obtenus pour construire la tram-train et la nouvelle route du littoral, nul doute que La Réunion ne serait pas dans l'impasse actuelle.

Où trouver 500 à 700 millions d'euros ?

En effet, le projet de Didier Robert a été lancé sans que ses promoteurs ne se soient assurés d'avoir les matériaux nécessaires pour le terminer. De plus, l'ancienne majorité soutenait que le budget initial, 1,6 milliard d'euros, ne serait pas dépassé pour la réalisation de cette route. Les faits ont depuis montré que le projet incluant pour moitié une digue en pleine mer afin de satisfaire les intérêts de certains transporteurs n'était pas réalisable faute de matériaux disponibles à La Réunion.

En termes financiers, le budget initial est déjà dépassé alors que seule une moitié de cette route pourrait être livrée d'ici un an. Selon les estimations présentées lors de cette séance plénière extraordinaire, il manque entre 500 et 700 millions d'euros pour boucler le chantier. Par ailleurs, les majors du BTP qui ont bénéficié de marchés publics d'un montant de plus d'un milliard d'euros, ont assigné la Région en justice pour obtenir des indemnités d'un montant équivalent.

Or, au bout de 11 ans de présidence de Région par Didier Robert, la collectivité a vu ses marges de manœuvre budgétaire se réduire considérablement. Selon Patrick Lebreton, premier

vice-président de la Région, la Région ne peut plus emprunter au maximum que 150 à 200 millions d'euros. Or, la route en mer n'est pas le seul chantier que la Région doit mener. La majorité présidée par Huguette Bello compte en effet relancer d'autres chantiers quasiment abandonnés sous l'ancienne mandature et indispensables aux Réunionnais comme la construction de nouveaux lycées, ainsi que d'autres projets d'infrastructure.

La route du littoral et le chantier de la route en mer transférés de la Région à l'Etat ?

La délibération demande également l'actualisation du Protocole de Matignon, contrat fixant les contributions des trois financeurs : Région, État et Europe. Il est proposé que l'État et la Région contribuent au surcoût en fonction d'une clé de répartition liée à leur contribution initiale. C'est ce qu'avait obtenu Paul Vergès de l'État en 2007 dans le contrat de financement initial, une clause qui avait été effacée lors de la renégociation du contrat par Didier Robert au grand bénéfice de l'État.

Intervenant avant le débat, Jacques Billant, préfet de La Réunion, a rappelé les engagements de l'État dans le financement du projet. Outre sa contribution initiale, l'État a également décidé d'un soutien supplémentaire de 17 millions d'euros pour la réalisation de la connexion permettant de mettre en service la demi-route en mer constituée par

le viaduc entre Saint-Denis et la Grande-Chaloupe. Prélevée dans le Plan de relance, cette somme constitue environ la moitié de la somme nécessaire à la réalisation de cet ouvrage qui n'était pas prévu dans le projet initial.

Pour appuyer la demande de la Région, Patrick Lebreton a évoqué la proposition d'une recentralisation de l'axe routier reliant La Possession à l'aéroport, transféré à la collectivité depuis 2008 car route nationale. Rappelant que le Conseil départemental avait obtenu de l'État la reprise en main de la gestion du RSA, le premier vice-président de la Région a indiqué qu'en France, l'État n'avait pas transféré aux collectivités locales des axes routiers considérés comme stratégiques. L'axe La Possession-Saint-Denis pourrait entrer dans ce classement, car il relie le seul port de commerce de La Réunion à la capitale où se concentrent emplois et services, ainsi qu'à l'aéroport où arrivent les vols intercontinentaux.

Par ailleurs, il a été également relevé que la réalisation de la route en mer a pour but de sécuriser un itinéraire emprunté par 66.000 véhicules par jour. Pour Wilfrid Bertile, conseiller régional de la majorité, la sécurité est une compétence relevant de l'État, pas de la Région.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
77^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

Edito

Transition énergétique, ou la pauvreté du débat d'idée en France

La Commission Sauvé, qui enquête sur l'ampleur de la pédocriminalité depuis 1950 en France, a publié ses conclusions accablantes, mardi 5 octobre. Sont concernés « 2900 à 3200 », hommes – prêtres ou religieux – sur la période de 70 ans, selon le rapport de quelque 2500 pages.

Le 5 octobre, la commission indépendante sur les abus sexuels dans l'Église (Ciase) remettait son rapport, mettant en évidence le caractère « systémique » de ces abus et évaluant à 216 000 le nombre de victimes – 330 000 en comptant celles de laïcs – depuis les années 1950. Depuis la révélation de ces chiffres et des douloureux récits de personnes abusés, les tribunes et appels se multiplient, avec en ligne de mire l'Assemblée plénière des évêques de France, qui aura lieu du 2 au 8 novembre à Lourdes.

L'épiscopat travaille à la mise en œuvre des 45 recommandations de la Commission indépendante sur les abus sexuels dans l'Église (Ciase). Deux dossiers sont prioritaires pour l'Église de France, a indiqué mardi Mgr Éric de Moulins-Beaufort à Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur, lors de leur entrevue au sujet de la polémique sur le secret de confession qui serait « plus fort » que les lois de la République. Le statut du secret de confession, d'une part, notamment en cas de confidences d'un mineur abusé sexuellement mais aussi d'un prêtre agresseur : le confesseur doit-il dénoncer ? La mise en place, d'autre part, dans tous les diocèses, de protocoles avec la justice civile pour déclencher des « signalements » quasi automatiques, dès qu'il y a suspicion d'agression sexuelle de la part d'un clerc.

Dans son rapport, la commission présidée par Jean-Marc Sauvé formule quarante-cinq recommandations, pensées en coopération avec les représentants des associations de victimes. La première d'entre elles invite l'Église à reconnaître sa responsabilité en tant qu'institution. La Ciase recommande par ailleurs que la reconnaissance et l'indemnisation individualisée (et non pas forfaitaire), soient confiées à un organisme indépendant mis en place par l'Église. François Devaux, cofondateur de La Parole libérée, l'association lyonnaise créée par des vic-

times du père Preynat, et qui a largement contribué à installer une pression médiatique sur l'Église ces dernières années, souligne : « La commission n'a pas failli. Pour une fois, on n'assiste pas à une énième minimisation de nos souffrances. Maintenant, au vu du nombre de victimes, l'Église va devoir débloquer des milliards, dans des délais records. On attend depuis les années 2000, des victimes meurent tous les jours. On ne peut plus attendre, c'est fini maintenant. » Depuis mars, la liste de onze résolutions votées par les évêques de France « pour que l'Église soit une maison sûre » prévoit le versement d'indemnités dès 2022. À partir d'un fonds initialement doté de... 5 millions d'euros.

Au-delà d'une indemnisation financière qui ne réparera jamais les blessures subies, l'Église va devoir se confronter à son mode de gouvernance, à la formation de ses clercs, à sa théologie morale, à sa conception de la sexualité. « Ils vont devoir tout réécrire », souffle François Devaux. Le rapport de la Ciase recommande une réforme du droit canonique, et pointe les risques d'une concentration des pouvoirs dans les mains des évêques « à la fois DRH, promoteurs de justice, autorités de poursuite, indirectement responsables de la nomination des juges, et chargés de l'application des peines ». Parmi ses autres recommandations, la commission remet en cause le secret de la confession, et encourage vivement l'Église à ouvrir sa gouvernance aux laïcs, hommes et femmes. Et ce d'autant plus qu'une institution qui réserve ses postes de pouvoir aux hommes s'expose davantage aux violences sexuelles, comme l'a expliqué la sociologue Nathalie Bajos, membre de la Ciase : « Tout ce qui concourt à valoriser la domination masculine concourt à favoriser les violences sexuelles. »

« L'Éternel sonde le juste ; il hait le méchant et celui qui se plaît à la violence. » Psaume 11:5

Nou artrouv'

David Gauvin

Oté

Prézidan fourmi, éprézidan sigale : Konte déssi, fyé pa tro ; sha shodé la père lo fré !

Mézami zot i koné in n'afèr ? I paré in lantroprize sansa in komine, in létablisman piblik, i paré wi doi zèrè sa an bon père d'famiye : pa dépanss pliské wi gingn, bien kalkilé avan fère in krédi. I paré dann kode Napoléon té marké bande zafèr konmsa. Mé oila la pa fassil pou rézist konte la préssyon i pèze dsi ou.

Kissoi bande sitoïyin – zadministré kan ou lé mèr in komine ; kissoi l'anvi alé pli vite ké la mizik pou modèrnize oute lantropri ; kissoi oute prop lorgèye i pouss aou dépanssé alé oir lé pli préférab fé zékonomi. Sa i rapèl anou la fab « La sigale é la fourmi ».

La route litoral i done anou in bon légzanp in prézidan fourmi, épi in prézidan sigale. Donk l'avé in foi in prézidan fourmi. Gouvèrnman la di ali i fo li dirize par li même la route litoral pars gouvèrnman l'avé désside té konmsa é pa otroman. Prézidan fourmi la di li lé dakor solman i fo ranj lo route litoral é anplisk sa li la di La Rényon la bézoin in train é si gouvèrnman lé dakor. La Rényon va gingn dè pou inn : in train, avèk in route pou lo pri la route. Sito di, sito fé, la sign lakor Matignon.

Mé oila par malèr lo prézidan fourmi la pèrde zélékssyon é in prézidan

sigale la ranplass ali. Sito di sito fé, li la di li profère in zoli lotoroute plito k'in route épi in train. Li la rosign zakor Matignon épi li la demande bande gran lantropri, san rogarde la dépanss, mate in plan in route supèr-zoli, super-prézantab é li téi oi ali déza konm lo roi dan lo péi. Malorèzman prézidan sigale la gingn lanspèk par dsi lanspèke é son lantouraz téi manke pa flafte ali : san mantir si oute ramaz i rossanm oute plimaz ou sé lo zéni dsi la tèrè.

Dann son kèr li téi di : « kissa i tape amwin, kissa i nyabou bare mon karma, kissa i nyabou anpèsh amwin fé mon sipèr-route. ». Li la trouv demoune pou bare son shomin é kan li la pèrde zélékssyon li la lèss in paké problème avèk trépé - sansa pa ditou – solissyon. Si tèlman li la démissyone toute son bande manda an panssan pétète arvnir in zour, lo tan sa i éfass dann léspri demoune.

Konte touzour ! Fyé pa tro ! Sha shodé la père lo fré.

Justin