

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21450 - 79ÈME ANNÉE

Les Réunionnais n'ont pas d'alternative quand ils veulent se rendre d'une ville à une autre que de fréquenter le réseau routier

30 morts sur les routes de La Réunion en 2023

Les derniers chiffres de la Sécurité routière font état de 30 victimes d'accident mortel en 2023. 2 sur 3 étaient un usager vulnérable : piéton, cycliste ou conducteur d'une moto. L'alcool et la vitesse excessive sont de loin les principales causes. Si le nombre de morts a diminué, ceux des blessés et des accidents ont augmenté par rapport à 2022.

Tant que le seul mode de déplacement de masse sera l'automobile à La Réunion, il sera difficile d'éviter les accidents de la circulation. La perspective est d'ailleurs à la poursuite de l'accroissement du parc automobile.

Or, les trois principales causes des accidents mortels de la route sont toutes évitables : alcool et stupéfiant découlent de la décision du conducteur ; vitesse excessive conséquence de l'homologation du véhicule et de la volonté du conducteur.

Les Réunionnais n'ont pas d'alternative quand ils veulent se rendre d'une ville à une autre que de fréquenter le réseau routier. Dans d'autres pays, il existe pourtant une alternative sécurisée : c'est le train.

L'Infolettre de la Sécurité routière n°1 de janvier 2024 présente un bilan des accidents de la route durant l'année 2023. 30 personnes ont perdu la vie sur les routes l'an dernier. Les deux tiers étaient des usagers vulnérables : 6 piétons, 5 cyclistes, 2 chauffeurs de cyclomoteurs et 7 de moto.

Deux tiers des accidents mortels sont à dénombrer sur les routes nationales. Ces routes nationales sont pourtant les itinéraires les plus sécurisés, mais aussi ceux où il est possible de dépasser largement la vitesse maximale autorisée.

45 % des décès sont liés à la consommation d'alcool,



40 % ont pour cause principale la vitesse excessive, et 14 % la consommation d'un stupéfiant.

Le nombre de tués sur les routes a diminué de 33 % par rapport à 2022. C'est la première fois depuis plus de 20 ans qu'il atteint un niveau aussi bas. D'importants progrès ont donc été accomplis depuis le début des années 2000. Durant cette période, plus d'une centaine de personnes perdaient la vie sur la route chaque année. Depuis 2008, le nombre de morts sur les routes se stabilise entre 40 et 50 personnes par an.

Le nombre de blessés est en hausse, il dépasse 1100 personnes dont 244 hospitalisées. Le nombre d'accidents corporels est également en augmentation : 878 contre 748. A la différence de la courbe du

nombre des décès, celle dénombrant les accidents est stable depuis 20 ans. Compte tenu du doublement du parc automobile durant ces deux dernières décennies, le risque a donc diminué.

Tendance à la baisse des accidents mortels

Tous ces progrès ne doivent pas faire oublier que le mode de transport principalement utilisé à La Réunion peut provoquer des accidents mortels. Au fil des ans, les véhicules importés à La Réunion ont eu tendance à prendre du poids et augmenter leurs dimensions. La puissance des moteurs de ces voitures a aussi augmenté car le poids à transporter est plus grand. Les passagers du véhicule bénéficient donc d'une sécurité bien plus grande qu'il y a 20 ans. Cela explique pourquoi plus de 66 % des décès ne sont pas des passagers d'une automobile.

Pour protéger les usagers vulnérables, les pouvoirs publics assurent la construction de pistes cyclables, notamment la Voie vélo régionale. Son dernier tronçon permet de rejoindre Sainte-Suzanne à Saint-Denis en site propre. L'ouverture de la route des Tamarins a contribué à sécuriser la pratique du vélo sur l'ancienne route nationale suivant le littoral. Malgré tout, il ne sera pas possible de doubler toutes les routes par des pistes cyclables. Par ailleurs, les conducteurs des motos ne peuvent les emprunter.

30 morts évitables

Même si le nombre diminue, 30 morts sur les routes sont 30 morts de trop. Tant que le seul mode de déplacement de masse sera l'automobile à La Réunion, il sera difficile d'éviter les accidents de la circulation. La perspective est d'ailleurs à la poursuite de l'accroissement du parc automobile.

Or, les trois principales causes des accidents mortels de la route sont toutes évitables : alcool et stupéfiant découlent de la décision du conducteur ; vitesse ex-

cessive conséquence de l'homologation du véhicule et de la volonté du conducteur.

Une particularité du parc automobile à La Réunion est qu'il soit en effet homologué pour ne pas respecter la loi. En effet, toutes les voitures neuves importées peuvent dépasser 110 km/h par construction. L'État n'impose aucune bride. La vitesse de 110 km/h interroge d'ailleurs pour un petit pays comme La Réunion. Une heure pour aller de Saint-Denis à Saint-Pierre par voie express est une durée raisonnable. Dans ce cas, brider tous les véhicules à 90 km/h permettra à n'en pas douter de sauver des vies. Mais à ce jour, aucune autorité compétente n'ose prendre pareille décision.

Le train est une alternative sécurisée

Les Réunionnais n'ont pas d'alternative quand ils veulent se rendre d'une ville à une autre que de fréquenter le réseau routier. Dans d'autres pays, il existe pourtant une alternative sécurisée : c'est le train.

Le train permettra quotidiennement à des dizaines de milliers de personnes de faire le choix de se déplacer en toute sécurité d'une ville à une autre. C'est ce qui est possible à Maurice, à 200 kilomètres de La Réunion.

L'accroissement du trafic ferroviaire au détriment du parc automobile en circulation aura pour effet de réduire statistiquement le risque d'accident et donc de décéder sur la route.

Pour construire son réseau de train Metro Express, Maurice a investi moins de 500 millions d'euros : c'est trois fois moins que ce qui a été dépensé à La Réunion pour une demi-route en mer entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe. A Maurice, le Metro Express relie les principales villes du pays. A La Réunion, le chantier du train arrêté en 2010 est loin d'avoir repris.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77e 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

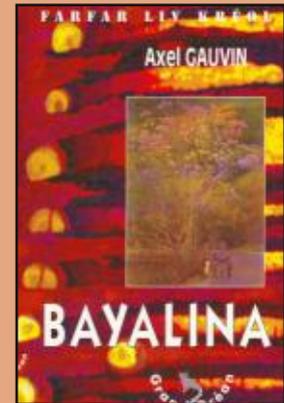
TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Bayalina

Bayalina, par Axel Gauvin... in roman dann la lang kréol rényoné,
an fèyton dann Témoignages



Vendredi 7 séptanb (dézièm morso)

Dessi nout tab, na poin rienk Ari. Néna, anparmi, in pti kourto shœvé noir. Li di li apèle Rémon. Rémon la-débrouye ali pou li assize koté d' mwin. Toudinkou, li done amwin in pti coup d' koude :

– Oté, v'i avèye dessu mwin.

Aha ! Issi ossi bann plüs for i avèy dessi çak lé plüs fèb kontr' d'ot plüs for !

Mi lèw mon zépol pou anvôy lœ Rémon déboule dan mon col. Mwin lé kontan pourtan : bann'a la-fine klasse amwin dann lékiye brafor. Mé soman, afér, amwin-la, mwin v' alé bataïye pou in Rémon ?

– Demin mwin va porte deu kane po vou; deu kann Java dou à-n'pa-dire. Epüla kank sra la sèzon, mwin v' amène mang Jozé, épila ponplemousse, épila létshi, épila longani.

– Mwin la-pa bezoin kissoi out longani, kissoi out létshi, kissoi out ponplemousse, kissoi out kane, ou i pè garde toute pou ou !

La figuir Rémon i alonze sanm la-dépitassion :

– Lu veu tape amwin. Lu veu tape amwin, aköz, iér, mwin la-rire, kank ou...

– Di ali fé la farse éssèye tape aou !

Samèm lœ Rémon té i vé. Kèr klér, li arkomanse manzé.

Oté, Baya ! Ala komank i pérde ponplemousse, i pérde kane Java, i pérde létshi, i pérde longani !... Aköz ou lé kouyon konmsa, don !

Fé in compte, sanm mon kouyonisse, ou !

Axel Gauvin

La pankor fini...

Oté

Mil pyé la tizane pou préparé é pou distribyé, Wala in bon travaye kominist !

Mézami si ni koz avèk noute bann zansien dsi tizane sinp banna va komanss par di anou dê zafèr : inn tizane sa i done é sa i vande pa, dézyèm zafèr i fo pa di mèrssi... Antanssion ! Fé pa dir amwin sak mwin la pa di ! Kan mi di sak zot i sorte lir, biensir sa lé valab pou demoune i gingn pa zot sosso dann lo plantaz tizane — pars lé normal sak lé profèssyonèl ladan zot i fé péyé pou zot gingn zot pourkoi. Sansa mi oi pa koman zot va fé !

Mé pou nou, Parti kominiss dann Sin-Dni, nou k'na pou prozé konbate la mizèr épi gonf in pé lo pla demoune pov, ébin sa lé valab pou nou : ni vann pa bann plante, nou la pa bézoin i di anou mèrssi ; noute rékonpanss sé kan noute bann konpatiyote va fé zot zardin tizane épi va amélyore zot manzé an kantité épi an kalité. Wala noute rékonpanss.

Samdi nou l'amenn dann noute konféranss, dsi in tab in trantène pti po la tizane : an gro l'avé pyé soriz kotlé, l'avé lo tin brézilien, l'avé ankor tizane marjolaine, épi d'ote ankor. Té pou sa ? Té pou done sak téi vé pran épi bien sir néna noute prozé : distribyé dann in délé rézonab mil pyé la tizane..

Pou kossa nou va fé sa ? In marmaye lé énérvé, ékssité, son famiye i done ali la tizane konmsa li dor myé, son famiye galman, é wala in kou d'min la pa négijab. Marmaye néna in kor d'fyèv, in tizane sriz kotlé normalman sa i sifi. In pyé lo tin brézilien ? Sa lé bon pou lakomodman épi ossi konm tizane san pass forsséman par la kaz farmassi.

In kontribission, mèm in pti kontribission, pou évite vide porte-moné d'moune... Mé sa lé valab solman si néna in bon distribission bien roganizé mil pyé tizane pétète mèm pliss si toute i done la min. Noute sékssion, alyanssé avèk d'ote si i fo, wala sak i pé fé konm Léon Lépervanche téi di : ala in bon travaye kominiss.

A bon antandèr salu !

NB la suite sak nou la ékrire pou lindi.

Justin