

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21707 - 80ÈME ANNÉE

Déjà 34 morts sur les routes
entre le 1er janvier et le 24 novembre 2024

Transport à La Réunion : impasse routière



La Réunion est dominée par l'automobile, qui représente 80 à 85 % des déplacements. Les transports en commun couvrent à peine 10 %, et marcher ou rouler à vélo reste dangereux faute d'infrastructures adaptées. L'absence de train, depuis son abandon en 2010 au profit d'une route inachevée, contribue l'insécurité routière. Malgré des routes aussi bien entretenues qu'en Europe, 34 personnes sont décédées dans des accidents de la route depuis le début de l'année. Le bridage à 90 km/h des automobiles et des éthylo-tests obligatoires dans tous les véhicules peuvent être des propositions qui complètent l'indispensable relance de la reconstruction du train, interrompue en 2010.

La voiture individuelle domine largement, représentant environ 80 à 85 % des déplacements quotidiens. Les transports en commun, les bus et le téléphérique de Saint-Denis, ne couvrent qu'environ 10 % des besoins de mobilité, tandis que les déplacements à pied ou à vélo, bien qu'encouragés, restent limités. À ce jour, les habitants n'ont d'autre choix que d'utiliser la voiture, la moto, le bus ou de marcher en bordure des routes, souvent à haut risque. Ce manque d'alternatives alimente une crise de mobilité qui se traduit par une insécurité routière alarmante.

**Un pays sans train,
un projet financé abandonné**

La Réunion souffre du monopole du tout-automobile.

Le transport ferroviaire était en service à La Réunion. Son coup d'arrêt fut donné au moment du début de la construction de la première route du littoral. Dans les années 2000, un projet de reconstruction d'un réseau ferré était bien engagé. Les financements avaient été obtenus et les travaux commençaient. C'était une réponse aux embouteillages, aux dangers de la route et au coût de l'importation des carburants. Le train devait en effet fonctionner à l'électricité. Ce chantier a été stoppé en 2010 par une décision locale acceptée par l'État, après un changement de présidence au Conseil régional. Didier Robert, président de Région à l'époque, a signé un accord avec l'État pour réaffecter les fonds prévus pour le train au chantier de la Nouvelle Route du Littoral (NRL). Cette route en mer, en construction depuis plus d'une décennie, reste inachevée, laissant l'île sans alternative au réseau routier pour les déplacements en dehors de son voisinage.

Routes modernes, mais comportements dangereux

Les infrastructures routières réunionnaises sont comparables à celles des pays européens, avec des voies rapides nombreuses. Elles ceinturent l'île de Saint-Benoît à Saint-Pierre en passant par Saint-Denis. Ces routes favorisent la vitesse. Elle est beaucoup plus importante que chez les pays voisins de La Réunion. La vitesse continue de provoquer des drames. Les véhicules importés sur l'île sont tous homologués pour circuler au-dessus de 110 km/h, vitesse maximale autorisée. L'intégralité du parc automobile homologué a la capacité de ne pas respecter la loi, d'un simple coup d'accélérateur.

Par ailleurs, l'alcool est souvent responsable d'accidents.

Quelles solutions pour réduire les accidents ?

Plusieurs mesures spécifiques à La Réunion pourraient améliorer la sécurité routière :

Tout d'abord, limiter la vitesse maximale des véhicules : en bridant les voitures importées à 90 km/h, on pourrait réduire significativement l'ampleur des accidents. La vitesse diminue le temps pour agir face à un imprévu. En cas de choc, la vitesse augmente les dégâts : percuter un piéton à 60 km/h équivaut à lui faire subir une chute de plusieurs étages.

Ensuite, installer des éthylotests obligatoires pour lutter contre l'alcool au volant : ces dispositifs, déjà imposés dans les bus, pourraient être généralisés à tous les véhicules automobiles pour prévenir les conduites en état d'ivresse.

Enfin, investir dans des transports collectifs plus nombreux et plus fréquents est une piste qui s'inscrit plus largement dans le réaménagement du territoire. La relance d'un réseau ferré et le développement d'un véritable système de transports en commun articulé autour de la ligne ferroviaire pourrait diminuer la dépendance à l'automobile.

Une responsabilité politique

Le bridage à 90 km/h des véhicules à moteur et l'éthylotest dans toutes les voitures sont-ils applicables dans le cadre actuel ? Si ce n'est pas le cas, il importe alors d'explorer les possibilités d'adaptation qui peuvent exister, et chercher comment légaliser de telles propositions à La Réunion.

La situation actuelle à La Réunion est le résultat d'un manque de vision à long terme en matière de mobilité. Si l'abandon du projet ferroviaire a aggravé cette crise, il est malgré tout possible d'agir pour limiter les risques pris par les usagers de la route. En réduisant les vitesses, en luttant contre l'alcool au volant, et en développant des alternatives au tout-automobile, les Réunionnais n'auraient plus l'automobile ou la moto comme seul moyen de déplacement, avec tous les risques qu'il comporte : 34 morts depuis le début de l'année.

Chaque vie perdue sur les routes rappelle l'urgence de mesures adaptées aux besoins des Réunionnais.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
80e 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

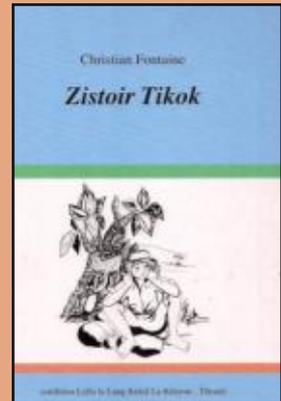
TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Zistwar Tikok

Zistwar Tikok, par Christian Fontaine... zistwar an kréol dann Témoignages



Po soulaz Tanbi

Granmoun Biganbé la kas maï, la gingn trèz bal plin. Lo pli gro zépi, li la mèt desi in koté, po la smans, la ranpli dé tant avek. Zan-Lik la donn la min po sarz la sarèt ; apréla, la dsann la kaz prépar la plas po fé sèk lo maï. Tikok, li, konm li lé pli pti, son papa la di ali : « Aou, ou'a dsann an sarèt, mon nanfan ! Soman, vèy bien anlèr, tansion le dé tant smans i vèrs ! » Tikok la pa atann i di dé foi, la grinp tout-suit anlèr la sarèt, la bien kal ali rant dé gouni maï, le tant gro zépi koté d' li !...

Tout zafèr paré, Biganbé i komann « Irk, ouo, i ! ». Tanbi, lo bèf, i démar ! Tan-k nana plato o-sinon-sa la désant, bèf-la i donn lo grin ! Soman, i amiz pa i ariv la pant Saladin ! A-s'moman-la, lo « klok klok » lo sarèt i larg lo batman séga po kas an boléro ! Sé konm-k'i-diré : li sa pli dousman ! Tanbi, sou son zouk, la bav i komans koulé ! Son tèt i komans vir droit-gos ! Son pat i komans aras zerb, kan i fé pa vol galé par koté ! Granmoun Biganbé na bo kriyé « ouo a i ! », rien a fèr ! Bèf-la i an-pé pi minm !...

D'anlèr lo sarèt, Tikok i komans pran pitié. Li dmann an li-minm koman fé po soulaz lo pov Tanbi ! Momandoné, in lidé i pas dan son lespri : « Paké lé tro lour po li ! Atann m'a èd ali ! » Alors la, li pran in tant maï, li débat po mèt desi son tèt ; apréla, li dobout avek, par an nsi le bal maï ! (1)... Gramoun Biganbé, promié débi, la pa romark son zès. Moman-doné, poitan, li sort koté brankar, li pas par déryèr po oir si laryaz lé bien déséré, li oi Tikok dobout anlèr lo sarèt, lo tant maï desi son tèt !

« Mé kosa ou i fé la, mounoir ? »

– Bin, papa ! Oui oi pa Tanbi lé fatigé ? Moin la kalkil soulaz ali in pé ! »...

Granmoun Biganbé la pi gingn di aryin, la rèt la an plan ! Mé dan son kèr, li la maziné :

« Bondié Ségnèr (2) ! Kansa mon garson va vni in moun ? Lu na bonn volonté, mé lespri lé ankor fermé ! »...

Christian Fontaine

(1) ???

(2) I trouv ossi : Sinyèr ; Sènièr ; Sin-yèr (konm, souvandéfoi té i prononse lontan).

Oté

In kou d'plui artifissyèl dsi Tana !

Mézami, mi koné pa si zot la antann dir in n'afèr konmsa. Sa la éspass laba dann Madégaskar, mèm dann son vil kapital i apèl Tananarive... i paré dopi in bon koupe de tan la plui téi tonm pi si tèlman bann pti rivyèr lété sèk vèye pa koman - dann in ka konmsa, i di, bann rivyèr i koul a sèk !

Toute demoune i sèrv azot dann bann rivyèr-la pou la késtyonn d'lo avèk son bann zizaz lété bien annuiyé. Donk sé pa gouvèrnman, sépa la vil li mèm, la désside fé tonm in kou la plui artifisyèl. Antansion, sa lé sèrtyé, sa la pa in plézantri... I égziss bien in métode pou fé tonm la plui artifissyèl é sé in métode k'i égziss dopi katrovin zané a popré.

I sifi bonbarde niyaz kou d'sèl. In kou konmsa é la plui i mète a tonbé. A ! Pou tonbé li la tonbé é an kantité d'après sak i paré é dolo la koulé, la koulé konm vash k'i piss ! Mé konm bann kanal té boushé, konm bann rivyèr té ankonbré avèk déshé, sé bann zabitan la gingn dézagréman ; la rivyèr la koulé, mé dolo la anvayi bann kaz é konm i di, la fé in mal pou in bien - linondassion é toute lo tralala ! Parl pi demoune apré souplégné, domaz ba poin fridom laba, pars pou kozé nora kozé.

Astèr banna lé oblizé komanss par oussa zot noré du komanssé ; nétoiye toute bann kanal épi déboush lo li la rivyèr pars fransh vérité té par la k'i falé komanssé... Mézami sa i rapèl amwin kan mwin lété pti é ké la plui téi vé pa tonbé ditou. L'èr-la la anvoye laviyon Samat pou bonbarde bann niyaz mé mank de shanss la plui la tonm an mèr é toute bann névène la fé apré la pa nyabou fé tonm la plui pandan in bon koupe de tan.

La rézon ? Mi panss Bondyé lété pa kontan pars dann tan-la téi fé la frode dann zélékssyon épi sète ané-la na dmoune lé mor é lo préfè la la déklansh in linterdikssion marsh a pliss troi pèrsone dan lo péi. Lé dir fé prossèssion sirtou kan i gingn pa marsh a pliss troi pèrsone é ké bann kominiss téi vépa partissipé pou la rézon ké ni koné.

A bon antandèr salu !

Justin