

“la conception du « bien agir politique » diffère entre les deux présidents.”

Philippe Yée-Chong-Tchi-Kan

LE DOSSIER



RDT vs NRL

Depuis 11 ans, le 23 juin 2009 et la livraison de la route des Tamarins, rien n'a changé pour les automobilistes réunionnais. Et la Région Réunion n'a plus d'argent.

Depuis ce 23 juin 2009, La Réunion a changé. En à peine 5 ans depuis le premier coup de pioche, les Réunionnais avaient réussi à construire une route de 35 kilomètres comprenant une centaine d'ouvrages d'art. La Route des Tamarins a désenclavé le Sud et l'Ouest du pays, et libéré les villes balnéaires

des embouteillages. Son empreinte dans le paysage rappelle l'engagement de Paul Vergès à créer un nouvel axe de développement pour La Réunion. Mais l'arrêt du chantier du tram-train et l'annulation de celui de la nouvelle route du littoral au profit d'une bien hypothétique route en mer a brisé cette dynamique.

**23 juin 2009 :
l'Ouest libéré des
embouteillages,
le Sud désenclavé**

3 heures pour aller de Saint-Pierre à Saint-Denis un matin de jour de semaine, une « route des plages » asphyxiée par le passage quotidien de plus de 40.000 véhicules par jour, telle était la situation jusqu'au 23 juin 2009.

La suppression du chemin de fer et la priorité accordée au tout-automobile avait considérablement compliqué la circulation. Ceci avait même amené Air Austral à proposer des vols entre Saint-Pierre et Saint-Denis pour acheminer des passagers qui voulaient à tout prix éviter les embouteillages.

“ La conception du « bien agir politique » diffère entre les deux présidents. ”



Philippe YÉE-CHONG-TCHI-KAN,
Éditorialiste de Témoignages.re

En ce jour de onzième anniversaire de la livraison de la route des Tamarins, la comparaison avec le chantier de la Nouvelle Route des Tamarins apparaît bien cruelle pour l'actuel Président de la Région Réunion.

Hormis l'ineffable « tamarin amère » de celui qui a rompu 18 ans de présidence de gauche à la région, tout le monde reconnaît la qualité de la gestion de projet de Paul Vergès, de sa prise de position contre le tracé d'une 2x2 voies sur le littoral Ouest (en tant que membre de l'opposition au conseil municipal de Cassam Moussa à Saint-Paul) à l'inauguration de la route (en tant que Président du Conseil Régional) : 37 km de 2x2 voies, 124 ouvrages d'art réalisés (dont 2 ouvrages d'art non courants et 4 de catégorie exceptionnelle), 4 ans de chantier (6 si on considère les travaux préliminaires), 1,1 milliard €.

Au contraire, Didier Robert semble avoir pris toutes les mauvaises décisions possibles dès 2010. A commencer par la rupture de l'accord de Matignon qui assurait un financement des grands chantiers de La Réunion très favorable au contribuable réunionnais. Ensuite l'abandon du Tram-train, a contrario de toutes les politiques modernes qui favorisent les modes de transport collectif bas carbone. Enfin, le tracé stérile de la route, en mer, en dépit des effets du changement climatique, et alors que cet investissement aurait très bien profité à l'aménagement des hauts de la Possession et de Saint-Denis (comme la route des Tamarins a valorisé les hauts de l'Ouest). Par la suite, le chantier a démarré sans disposer des roches nécessaires aux travaux. Après avoir tenté d'en importer de Madagascar, la Région (avec la complicité administrative de l'État) tente maintenant de forcer la création de carrières envers et contre tous les avis négatifs d'experts, des tribunaux et de la population. Pour finir, la route ne sera pas terminée : la facture s'élève déjà à 2 milliards d'Euros, et la Région est ruinée.

Il faut dire que la conception du « bien agir politique » diffère totalement entre les deux présidents. Prenons l'exemple de la continuité territoriale. Le premier sommait l'État d'assumer ses responsabilités. Et s'il devait dépenser l'argent des contribuables réunionnais, cela aurait été pour un investissement productif : un A380 pour Air Austral qui aurait mécaniquement réduit le coût du billet d'avion Réunion-Paris de -30%. A l'opposé, l'actuel président distribue des bons et finance toutes les compagnies aériennes (y compris mauricienne) à fonds perdus.



① Paul Vergès, le jour de l'ouverture de la RDT à la circulation. Après ce premier défi relevé, le tram-train, la MCUR, l'agrandissement de l'aéroport pour accueillir l'A380 et la route du littoral prêts à démarrer. ② Pendant la construction de la RDT, la Région continuait ses investissements (autres chantiers routiers, lycées...). ③ & ④ La Route des Tamarins a changé le paysage physique mais également économique et social des hauts de l'Ouest. ⑤ Les Réunionnais ont bénéficié de formations anticipées de haute technicité pour répondre avec succès aux appels d'offres.

l'époque plus de 20.000 immatriculations nouvelles par an. Tout le trafic automobile suivait donc le tracé de l'ancienne route coloniale, avec quelques déviations pour éviter les centre-ville.

Par ailleurs, la route pouvait être coupée en raison de la météo. Il n'était pas rare que La Saline-les-Bains soit inondée, ou que le Cap la Houssaye soit fermé en raison de travaux suite à des chutes de pierres. Dans ces cas, le flot de voitures et de camions étaient déviés par les routes des hauts de l'Ouest, dont les habitants étaient à leur tour pris en otage par les embouteillages.

Entre Saint-Paul et l'Etang-Salé, le passage de 4 à 2 voies de la route nationale n'était plus adapté à une croissance importante du parc automobile, avec déjà à

Une route d'aménagement des Hauts de l'Ouest

Il était clair qu'une urgence était de relier Saint-Paul à l'Étang-Salé par une 4 voies. La Région Réunion était alors présidée depuis 2004 par Paul Vergès. Ces deux mandats furent marqués par la préparation du chantier et sa réalisation à partir de 2004. Le tracé faisait débat.

Dans une interview parue dans « Témoignages » du 24 juin 2013, Philippe Berne, ancien vice-président de la

Région responsable du chantier, revient sur cet épisode : « La DDE avait la compétence des routes, et elle voulait une route en quatre voies par les bas, qui aurait doublé la route des plages actuelle. Nous nous y sommes opposés pour deux raisons :

- Tout d'abord, une route à 4 voies à fort trafic dans les bas aurait obéré l'aspect touristique des plages de l'Ouest.
- Ensuite, sachant qu'une grande partie de la population habite à mi-hauteur, il fallait construire une route pour désenclaver toutes ces zones urbanisées.

Il y a eu alors des discussions entre Pierre Lagourgue, Paul Vergès, M. Bourhis et le responsable de la DDE de l'époque. Nos arguments ont été retenus, et la DDE a décidé de soutenir le projet de route à mi-hauteur.

Nous avons donc placé l'itinéraire dans un espace assez réduit, là où il y avait le moins de contraintes. Ainsi, la future route des

Tamarins allait être une route d'aménagement à mi-hauteur de l'Ouest. »

La question des opposants

Les oppositions étaient alors de 2 natures. Tout d'abord, les postures politiciennes, avec notamment Michel Vergoz qui évoquait les « tamarins amers » alors qu'il était pourtant dans la majorité qui avait lancé le projet.

Ensuite, il y avait les inquiétudes de la population concernée par des

expropriations.

« Je tiens à saluer le travail de Claude Guéguen, alors responsable des Routes à la Région. Car nous sommes allés discuter directement avec les personnes touchées. Nous avons vu comment les aider à obtenir une subvention via la LBU pour reconstruire », rappelle Philippe Berne.

Défi environnemental relevé

La Route des Tamarins comprend sur son parcours quatre ouvrages d'art exceptionnels : viaduc de Saint-Paul, franchissement de la ravine de Trois-Bassins, viaduc de la Grande Ravine et viaduc de la Fontaine. Il fallut également relever le défi environnemental. Ce sont les bacs de récupération de l'eau de pluie tombée sur la chaussée afin de filtrer les polluants pour protéger le récif corallien de l'Ouest. Ces travaux se sont accompagnés par la plantation de 500.000 arbres. Paul Vergès voulait redonner aux mi-pentes de l'Ouest le visage qu'elles avaient au moment de

l'arrivée des premiers navigateurs. Ainsi furent plantées des espèces endémiques.

Du travail pour les Réunionnais

Concernant l'emploi, Philippe Berne rappelle que « nous avons fait au mieux pour que les entreprises réunionnaises puissent avoir accès au marché. Nous nous sommes concertés avec la FRBTP et les organismes de formation pour agir sur deux plans. Tout d'abord des contraintes fixées aux grands groupes pour que les PME réunionnaises puissent avoir du travail. Nous avons aussi œuvré sur les appels d'offres, pour que des entreprises réunionnaises puissent y répondre.

Ensuite, il y a eu une politique de formation avant même que le chantier ne débute. Plus d'un millier de Réunionnais sont partis se former pour acquérir des compétences pointues nécessaires pour travailler sur ce chantier hors-norme. Beaucoup ont maintenant trouvé du travail ailleurs.

Ces formations ont permis aux entreprises réunionnaises de pouvoir se qualifier sur de nouveaux domaines de compétences. Ce qu'elles ont réussi à faire sur la Route des Tamarins, elles peuvent le refaire ailleurs et donc postuler à des marchés en dehors de La Réunion. »

Durant les périodes de pointe, la Route des Tamarins représentait 3.000 emplois directs et indirects.

Explication du surcoût

La route des Tamarins était alors le plus grand chantier routier financé par l'Union Européenne. L'État s'était alors retiré du financement. L'essentiel fut donc assuré par la Région

Réunion à 85 %, et l'Union Européenne compléta à hauteur de 15 %. Lors du lancement du chantier, le coût prévisionnel était de 800 millions d'euros. Il fut finalement de 1,1 milliard. Philippe Berne a donné trois raisons à ce dépassement : « changement de l'itinéraire avec l'interdiction de contourner le cap La Houssaye, et donc l'obligation de franchir par des tunnels ; l'augmentation du coût des matériaux qui n'a pas cessé et qui continue de grever les chantiers actuels ; le syndrome hollandais : quand il existe un gros marché, les entreprises vont jouer sur le risque et comme elles sont peu nombreuses à pouvoir emporter les ouvrages les plus complexes, alors elles vont gonfler les prix. »

L'époque des grands chantiers de la Région

A la différence de la Région Réunion d'aujourd'hui qui mise tout sur le chantier de la route en mer, le Conseil régional présidé par Paul Vergès menait alors de front avec la Route des Tamarins d'autres chantiers d'envergure qui furent livrés avant 2010 ou peu de temps après : la déviation de Sainte-Marie, celle de Grands Bois, de La Saline les Bains et de Saint-Leu, le lancement du pont de la Rivière Saint-Étienne et de la déviation de Saint-Joseph, le Boulevard Sud à Saint-Denis (tranchée couverte, pont sur la rivière de l'Est, mise à quatre voies de Bellepierre à Gillot), et l'axe mixte reliant Le Port à Saint-Paul en franchissant la rivière des Galets.

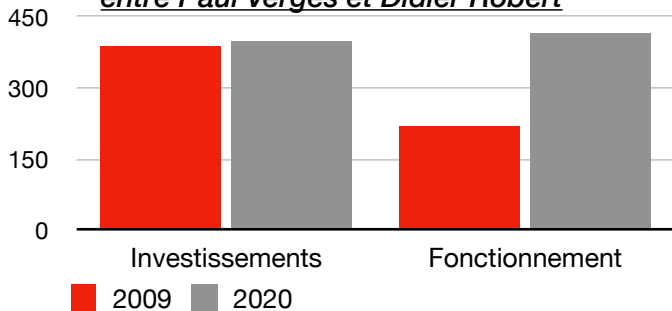
De plus, la Région Réunion finançait alors activement la construction de lycées, au rythme de 2 livraisons tous les 3 ans.

« Ainsi, la future route des Tamarins allait être une route d'aménagement à mi-hauteur de l'Ouest. »

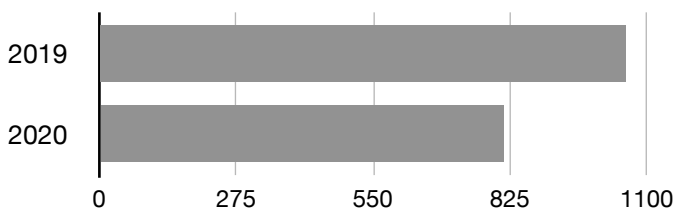
BUDGET DE LA RÉGION

Il n'y a plus d'argent

Évolution et comparaison des budgets entre Paul Vergès et Didier Robert



En 1 an, Didier Robert a amputé 1/4 de son budget



Vous avez tous en tête le budget voté par la Région, le 30 janvier 2020. Il était diminué de 248 millions par rapport à l'année d'avant. Cela veut dire 248 millions retirés de l'économie réunionnaise. Cela ne s'était jamais vu !

En regardant de plus près, on constate que la part consacrée aux investissements pour 2020 est au même niveau qu'en 2009, soit 396 millions.

Mais, il y a 11 ans, la Région, sous Paul Vergès, livrait la Route des Tamarins, à la satisfaction des dizaines de milliers d'automobilistes bloqués dans l'embouteillage. Cet ouvrage a été réalisé en 4 ans. En 2009, nous étions à la fin d'un gros investissement. Ce n'est pas le cas aujourd'hui; la NRL est loin d'être terminée. Et, il n'y a plus d'argent.

Mais alors, qu'a-t-il fait de l'argent des contribuables amassé durant 2 mandats ?

Il les a distribués. Pendant que les dépenses d'investissement n'augmentent pas, les dépenses de fonctionnement ont explosé, passant de 216 millions à 414 millions ! Doublé ! Bingo !

L'argent a servi pour faire du clientélisme. Il prend l'argent qui ne lui appartient pas et il les distribue. Conséquence, si en 2009, 62% de l'argent public étaient consacrés à l'investissement, aujourd'hui, c'est seulement 49% !

C'est une honte. Car, la Région est une institution dont la compétence c'est la « coordination économique ». L'arrivée du Covid-19 est venue aggraver la situation des individus et entreprises en situation fragile. Le Président s'est transformé en importateur de masques alors qu'il n'a rien fait pour faire fermer l'aéroport.

Dans 4 mois, en octobre, la Région va commencer à débattre des Orientations Budgétaires pour 2021. D'ici-là, son président n'aura pas trouvé les recettes nouvelles pour combler le trou des 248 millions et ramener le budget au niveau de l'année dernière, soit un milliard. Le manque va donc se reporter d'une année sur l'autre.

Plusieurs générations vont supporter les conséquences de cette mauvaise gestion.

RUPTURE DE L'ACCORD DE MATIGNON

Les Réunionnais paieront à la place de l'État

Paul Vergès avait négocié avec le Président Chirac et son Premier Ministre de Villepin le financement de plusieurs chantiers (la MCUR, le Tram-Train, la route du Littoral, l'agrandissement des deux aéroports...) dans un contrat État-Région signé à Matignon.

Ce contrat prévoyait que « si il y avait dépassement du coût des chantiers, l'État prendrait en charge la même quote-part du surplus que pour le financement originel ».

Didier Robert a rompu ce contrat. Maintenant, tout dépassement de budget

devra être financé sur fonds propres de la Région. C'est-à-dire que les Réunionnais seront seuls à contribuer... alors que l'État avait accepté de participer.

Pareil pour la continuité territoriale

Ce n'est pas le seul dossier sur lequel Didier Robert pénalise les Réunionnais. La continuité territoriale est une compétence de l'État. Par exemple, en Corse, l'État finance grandement la liaison avec le continent. A La Réunion, non. L'État est très content qu'un président de région ne lui demande rien, et fait payer les Réunionnais à sa place.

CARRIÈRES, FAUNE ET RÉCIF CORALLIEN

La Région s'entête au mépris de tous les avis



5000 Réunionnais unis contre la carrière de Bois Blanc (7/6/2015)

L'abandon du Tram-train au profit d'une route à 6 voix représente un anachronisme politique. Placer cette route en mer au lieu d'en faire, comme la route des Tamarins, une route de développement des hauts relève d'un stupide gâchis. Démarrer le chantier sans disposer des matériaux nécessaires à son achèvement révèle un amateurisme insensé.

Mais ignorer tous les avis alertant des insuffisances du projet, tant au niveau environnemental que financier, confine à la faute condamnable.

Le PCR n'a cessé de réclamer une expertise technique et financière du projet. On découvre aujourd'hui que le chantier ne peut être achevé et que la Région n'a plus d'argent pour terminer le chantier.

Les organismes et organisations écologiques, comme le Conseil national de protection de la nature (CNP) et la SREPEN, ont multiplié les rapports et avis négatifs concernant les menaces contre le récif corallien, la faune marine (grand dauphin et baleine à bosse) et les oiseaux.

Les enquêtes publiques et les tribunaux administratifs se sont opposés à l'ouverture des carrières.

Enfin, les Réunionnais se sont exprimés plusieurs fois, comme en juin 2015.

Et la Région reste obtuse.