



Extrait du 7 Lames la Mer

<http://7lameslamer.net/Les-7-mensonges-de-la-nouvelle.html>

Tribune Libre

Les 7 mensonges de la nouvelle route du Littoral

- Dominé dans tout de min - Tribunes Libres -



Description :

« Une route moderne, gratuite et sécurisée »... Voici les sept mensonges de la nouvelle route du Littoral : le mensonge de la modernité, le mensonge de la gratuité, le mensonge de la sécurité, le mensonge de la création des emplois locaux, le mensonge du respect de l'environnement, le mensonge de la route pour tous les Réunionnais, le mensonge de la solution aux embouteillages.

Copyright © 7 Lames la Mer - Tous droits réservés

« Une route moderne, gratuite et sécurisée »... Voici les sept mensonges de la nouvelle route du Littoral : le mensonge de la modernité, le mensonge de la gratuité, le mensonge de la sécurité, le mensonge de la création des emplois locaux, le mensonge du respect de l'environnement, le mensonge de la route pour tous les Réunionnais, le mensonge de la solution aux embouteillages.



Ce photo-montage avait fait fureur il y a quelques mois sur un célèbre réseau social. Source : A.P.

1 " Le mensonge de la modernité

C'est un projet totalement inadapté au monde du changement climatique. Les politiques d'adaptation qui se mettent en place partout dans le monde pour relever les grands défis qui s'annoncent, utilisent les critères de la « vulnérabilité » au changement climatique pour déterminer si un grand projet constitue un investissement viable ou non. Les investisseurs publics ou privés postulent désormais que tout grand projet d'infrastructure doit être jugé sur sa capacité pendant sa durée de vie, à relever les défis du Changement Climatique. Donc il faut s'interroger sur la pertinence d'un projet qui sera au mieux opérationnel en 2020 : qu'en sera-t-il du prix des carburants et de la dépendance énergétique de La Réunion en 2030, 2040, etc. ? La NRL [\[1\]](#) est à peu près aussi « moderne » que l'était la ligne Maginot en 1940.

2 " Le mensonge de la gratuité

La Région vante sa capacité à réaliser une route sans péage, or, cette route il va falloir la payer. Dans le financement prévu par les Accords de Matignon, sur les 1,6 milliards officiellement annoncés, la Région devra déboursier 669 millions d'euros sans pouvoir espérer une rallonge de l'Etat en cas de dépassement puisque aucune clause d'actualisation n'est prévue.

Or, les trois grands chantiers routiers précédents, les deux premières routes du littoral et la Route des Tamarins, ont tous connu un dépassement de + 70 %. Au bas mot, la NRL devrait coûter entre 2,5 et 2,7 milliards d'euros, soit environ 1 milliard à la charge des contribuables. Mais, on sait que la collectivité régionale est endettée et si on rapporte le montant de sa dette au nombre de foyers fiscaux imposés, c'est même l'une des plus endettées de

Les 7 mensonges de la nouvelle route du Littoral

France (484 millions d'euros en 2010 contre 390 millions en 2009). Tous les Réunionnais, même ceux qui ne l'emprunteront pas, vont devoir payer cette route.



En quoi un viaduc, plus long que celui de Millau (sur la photo) et culminant à 30 m au dessus de l'Océan Indien sera-t-il « sûr » ?

3 " Le mensonge de la sécurité

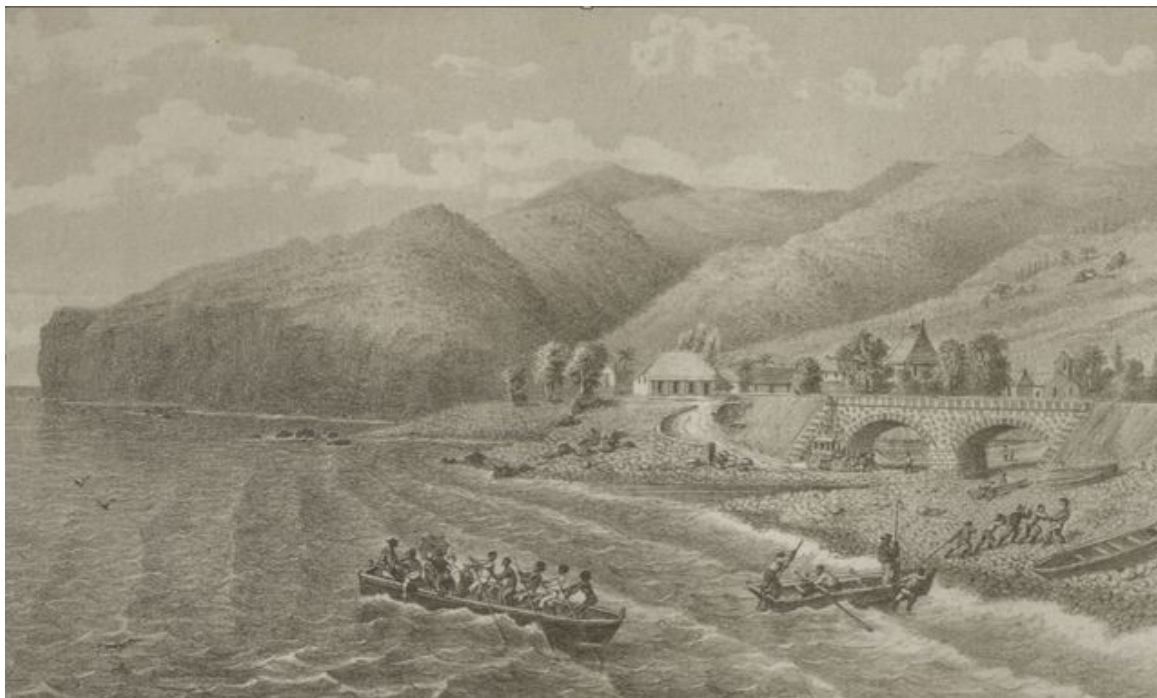
C'est l'argument ressassé ad nauseam par la Région qui n'hésite pas à se servir cyniquement des victimes de cette route pour justifier son projet. Mais c'était déjà l'argument pour construire la seconde route du littoral celle de 1976 qui fut un échec et fut aussi meurtrière que la première. En quoi un viaduc, plus long que celui de Millau et culminant à 30 m au dessus de l'Océan Indien sera-t-il « sûr » ? En quel sens une infrastructure reposant sur des digues monumentales sera-t-elle sécurisée ? Une route à six voies pour partie sur viaduc en mer, est-elle à l'épreuve des cyclones ? L'augmentation prévisible de leur puissance ainsi que la montée des océans sont des éléments qui risquent de rendre obsolète ce projet pharaonique avant même que des travaux soient achevés. Le passage en mer n'est pas sécurisable.

4 " Le mensonge de la création des emplois locaux

Il manque à La Réunion 150.000 emplois, or la Région estime que le chantier créera 1400 emplois directs, essentiellement dans le BTP qui en a perdu 10.000 depuis le début de la crise. Ce qui veut dire que ce chantier ne résoudra même pas le problème de l'emploi dans ce secteur d'activité. Avec les emplois indirects, la Région table au total sur 2500 emplois par an sur six ans. Mais ces chiffres pourraient être remis en question si la version avec deux viaducs est au final préférée à celle des deux digues car l'essentiel des emplois locaux se fera grâce à la construction de ces dernières. Autant un projet de train est générateur d'emplois pérennes pour les Réunionnais, autant une route ne donne aucune garantie que les emplois créés seront des emplois locaux, encore moins qu'ils seront pérennes.

5 " Le mensonge du respect de l'environnement

Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de La Réunion, instance constituée de 22 spécialistes locaux reconnus pour leurs compétences scientifiques, a émis un avis clairement défavorable. Les digues notamment, d'une longueur cumulée de 6,9 km, vont accroître l'artificialisation du littoral réunionnais, le plus bétonné de l'outremer, contribuant ainsi à l'érosion des côtes. Le Conseil Scientifique note aussi les impacts environnementaux irréversibles et doute que la perte de l'écosystème d'une « falaise unique au monde » puisse être compensée comme le prétend le maître d'ouvrage. Enfin, l'une des digues va détruire le banc corallien des Lataniers, une « formation remarquable sur le plan écologique », dont l'Autorité Environnementale rappelait dans un avis de 2009, qu'il devait être impérativement sauvegardé. Quant aux baleines à bosses qui étaient de retour depuis quelques années, les nuisances engendrées par la construction des piles du viaduc leur feront à nouveau, et peut-être pour toujours, désertier les côtes réunionnaises. Enfin cette véritable autoroute sur la mer, située à 30 m au-dessus de la mer, va non seulement défigurer le paysage unique de la falaise basaltique mais elle mettra aussi en péril le site historique et patrimonial de la Grande Chaloupe avec, juste en face, la réalisation d'un double échangeur. La NRL est une monstruosité sur le plan écologique.



1881 : vue sur la falaise... avant la route en Corniche et avant la route du Littoral. A droite, on aperçoit le pont du chemin de fer sur la ravine des Lataniers (La Possession). Lithographie : Antoine Roussin.

6 " Le mensonge de la route pour tous les Réunionnais

Ce projet ne sert pas l'intérêt collectif. Il y a vingt ans, au début des années 90, le transport collectif à La Réunion représentait encore près de 30 % (bus et notamment le taxi), aujourd'hui, il ne représente plus que 6 %. Un Réunionnais sur trois en âge de conduire, n'a pas d'automobile. Le prix du permis, de l'achat, de l'assurance, de l'entretien, etc. constituent un obstacle infranchissable. Ce qui signifie donc que l'Etat et la Région veulent investir une somme pharamineuse dans le plus gros projet jamais réalisé à La Réunion mais un projet qui ne concerne pas la fraction de la population la plus précaire. La Région argue du projet Trans Eco Express pour justifier un soit disant intérêt collectif de la NRL. Or, la TEE est un « projet croupion » qui sert uniquement d'alibi : avec les nouveaux Accords, c'est à peine 14 % des financements qui sont dévolus à quelques travaux d'aménagements routiers pour

des bus. La NRL est bien un ouvrage dédié au tout automobile.

7 " Le mensonge de la solution aux embouteillages

Début 2009, 48 000 véhicules empruntaient chaque jour l'actuelle route du Littoral. Avec l'entrée en service de la route des Tamarins et l'appel d'air créé par cette infrastructure, ce sont aujourd'hui 55 000 véhicules qui empruntent désormais chaque jour la route du littoral, soit en moyenne + 7000 véhicules/jour. La polémique récente entre la Région et le Maire de Saint-Denis vient de le rappeler, le projet NRL ne traite pas la question pourtant essentielle de l'entrée de Saint-Denis, pas plus qu'il ne traite le problème du pont de la Rivière des Galets. Didier Robert se comporte comme un plombier amateur qui pense qu'il suffit d'ouvrir les robinets pour déboucher la canalisation.

Un tel projet engagerait La Réunion pour des dizaines d'années, il renverrait aux calendes grecques tout projet de transport en commun sur rail et ferait peser de graves menaces et sur la biodiversité de notre île et sur les finances de la collectivité régionale donc sur les contribuables réunionnais. Sur le plan politique, la prise de conscience et la mobilisation contre ce projet de route pharaonique doit s'amplifier.

Jean-Pierre Marchau

[1] NRL : Nouvelle Route du Littoral