

L'absurde « route du littoral » est relancée à La Réunion

7 septembre 2020 / Alexis Chaussalet



À La Réunion, la construction de la « nouvelle route du littoral » poursuit son chemin, semé d'embûches et entaché de scandales. Pour l'auteur de cette tribune, « le gouvernement et la région doivent choisir : achever la route en dévastant les terres agricoles et la biodiversité, ou stopper l'hémorragie en lançant un projet d'avenir pour les transports en commun ».

Alexis Chaussalet est militant associatif à La Réunion et membre d'Attac France.

À l'arrêt pendant de longues semaines, le chantier de la « *nouvelle route du littoral* » (NRL) va finalement redémarrer mardi 15 septembre, après qu'un accord ait été trouvé le 31 juillet dernier entre le conseil régional de La Réunion, le groupement Vinci-Bouygues et leurs filiales locales (SBTPC et GTOI). Pour appuyer la relance de ce chantier, le gouvernement pourrait débloquer 100 millions d'euros supplémentaires dans le cadre du plan de relance. Une décision aberrante, d'un point de vue économique et écologique.

Lancé en 2014 après l'élection de Didier Robert (divers droite) à la tête de la région Réunion, le projet de « *nouvelle route du littoral* » consiste à relier la ville de La Possession à la ville de Saint-Denis. Un projet pharaonique composé d'une partie en viaduc de 5,4 km et d'une partie en digue, dont il reste à construire 2,7 km. Cette impressionnante route sur la mer, qui va transformer à jamais le littoral de l'île, était initialement budgétée à 1,6 milliard d'euros, ce qui lui a notamment valu le qualificatif de « *route la plus chère au monde* » par le magazine économique *Capital*. Il se pourrait que le coût final soit bien supérieur à 2 milliards d'euros.

L'approvisionnement en matériaux sur l'île risque d'occasionner des drames écologiques irréversibles

En plus d'annoncer l'avènement du tout-voiture sur l'île, ce projet accumule irrégularités, scandales, approximations et conséquences écologiques désastreuses. Construite à proximité immédiate du récif corallien des Lataniers, qualifié de « *formation remarquable sur le plan écologique* » par le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel, la « *nouvelle route du littoral* » risque d'anéantir ce riche écosystème. De même, de nombreuses études pointent l'impact potentiel « *très fort* » de la NRL sur le grand dauphin de l'Indopacifique, une espèce protégée classée sur liste rouge par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

Outre l'ouvrage en lui-même, l'approvisionnement en matériaux sur l'île risque d'occasionner des drames écologiques irréversibles. En multipliant l'ouverture de carrières et l'extraction

d'andains sur les terres agricoles pour réaliser la partie digue du chantier, la région Réunion assume la responsabilité de l'augmentation de la pollution, des risques de glissements de terrain et la mise en péril de nombreuses espèces protégées à proximité des carrières. De plus, la récente explosion catastrophique qu'a connue le Liban rappelle la dangerosité du nitrate d'ammonium utilisé pour réaliser des explosifs pour les chantiers, mines et carrières. Pour le seul projet de carrière de Bois-Blanc à La Réunion il était prévu le stockage de **340 tonnes de ce produit**.

Par ailleurs, l'attribution des marchés pour le chantier fait quant à elle toujours l'objet d'une enquête du Parquet national financier, et le président de région a été entendu **dans le cadre d'une enquête** pour « *détournements de fonds publics, prise illégale d'intérêts et concussion* ».



La Réunion fait partie des "hotspots" de la biodiversité mondiale.

D'où vient ce projet ubuesque ? Lorsqu'il est arrivé à la tête de la région Réunion, en 2010, Didier Robert ne cachait pas sa fierté d'avoir réussi à évincer Paul Vergés (Parti communiste réunionnais), qui était à la tête de la collectivité depuis 1998. Afin de marquer cette rupture, l'une de ses premières décisions a consisté à abandonner le projet phare de la précédente

majorité, le « *tram-train* » — projet ferroviaire destiné à relier les villes côtières de l'île — et à initier ce projet de « *nouvelle route du littoral* ».

Soutenu par des lobbies extrêmement puissants, ceux du BTP et des transporteurs, le nouveau président de région n'a pas tardé à leur offrir la récompense de son élection. Le président de la Fédération nationale des transporteurs routiers à La Réunion a, depuis, avoué qu'il avait été convenu, avec Didier Robert, que « *le viaduc était pour les multinationales [dont Vinci et Bouygues], et la digue pour les entreprises réunionnaises de BTP* ».

Cette citation est venue confirmer ce que de multiples opposant·e·s ont répété pendant des mois : l'option choisie pour la réalisation de ce projet (viaduc + digue) était destinée à satisfaire les desideratas des transporteurs et des multinationales. En effet, si la faisabilité avait été l'argument principal retenu pour la conduite de ce chantier, l'option tout viaduc aurait été retenue.

La digue géante en mer sera soumise à de forts aléas climatiques

L'avancée des travaux a malheureusement confirmé cette évidence. La partie viaduc, à 20 m au-dessus de la mer, est terminée depuis plusieurs mois, mais la route digue de 2,7 km, dont la construction devait démarrer début 2019, n'est toujours pas commencée. Pourquoi ce retard ? En 2019, le groupement Vinci-Bouygues et leurs filiales locales (SBTPC et GTOI) ont invoqué des surcoûts provoqués par des problèmes d'approvisionnement en roche.

Au pied du mur, la région s'est donc lancée dans des agissements périlleux, invitant les agriculteurs à retirer massivement les andains de leurs terrains pour les utiliser sur le chantier. Et ceci, sans projection de long terme sur les conséquences en matière de glissement de terrain et d'inondation. Certains agriculteurs commencent à sortir du silence et affirment avoir été trompés.

Depuis ses prémices, cette digue géante en mer, soumise à de forts aléas climatiques, suscite de vives inquiétudes et des contestations. Dès 2011, l'Autorité environnementale sommait la région Réunion de conduire de nouvelles études et d'envisager d'autres projections. En 2013, le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) prévenait que « *le volume récupérable en gros enrochements*

[semblait] *insuffisant* ». Refusant d'abandonner le projet, la majorité régionale planche désormais sur des solutions d'approvisionnement à Madagascar, à Maurice, au Moyen-Orient...

La Réunion connaît un important problème de congestion automobile avec plus de **450.000 véhicules pour 840.000 habitant·e·s**. Si le gouvernement, la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, et la région entendent développer une vision d'avenir écologique pour l'île, il y a urgence à penser un projet d'ampleur de développement des transports en commun et des mobilités douces.

Comment justifier qu'au XXI^e siècle, dans l'un des 34 *hotspots* de la biodiversité mondiale, l'on puisse tout miser sur un projet de développement du tout-voiture en construisant une route sur la mer, qui menace notamment des espèces protégées ?

Ce projet coûteux va aggraver le dramatique déficit que connaît La Réunion en matière de transports en commun

En visite sur l'île de La Réunion le 18 août 2020, Sébastien Lecornu, ministre des Outre-Mer, a affirmé qu'**une partie** du plan de relance serait attribuée au chantier de la « *nouvelle route du littoral* ». Pour prétendre aux aides européennes et nationales, la région a réalisé une habile opération en résiliant, à l'amiable, le précédent marché avec le groupement, et en lançant **un nouveau**. Ceci afin d'**entrer dans les critères** des récents projets qui peuvent être financés par ce plan de relance.

A l'invitation de [@didier__robert](#), j'ai participé à la cellule de continuité économique avec les acteurs socio-économiques de l'île. Nous avons dessiné ensemble les axes de la **#relance** à La Réunion. Derrière ce plan, c'est la bataille de l'emploi que nous devons ensemble gagner ! pic.twitter.com/k5S01kAt2b

— Sébastien Lecornu (@SebLecornu) **August 18, 2020**

Les retards et l'endettement générés par ce projet continuent à approfondir le dramatique déficit que connaît La Réunion en matière de transports en commun. La problématique de la

mobilité est structurante sur l'île, d'autant plus lorsque l'on sait qu'entre 1981 et 2020, la part d'utilisation des transports en commun sur l'île a stagné à 5 %.

Au regard des **inégalités structurelles** auxquelles est confronté le territoire — 40 % de la population vit sous le seuil de pauvreté —, on peut légitimement s'interroger sur la pertinence d'un tel projet. L'Insee nous informe qu'à La Réunion « *seulement 48 % des ménages au sein desquels aucune personne ne travaille disposent d'un véhicule. C'est nettement moins qu'en province (71 %)* ». Considérant cette importante inégalité d'**accès à l'achat de véhicules**, le projet NRL risque de laisser de côté une part importante de la population réunionnaise plutôt que d'œuvrer au développement d'un transport en commun écologique et accessible à tou-te-s.

Pour tenter de faire oublier cette réalité, à quelques mois des prochaines élections régionales, la région a lancé une vaste opération de communication et de *greenwashing* (*écoblanchiment*) afin de défendre le chantier.

#NOTRE
MISSION
SERVIR
LA RÉUNION
0000%



NRL
UN CHANTIER
ENGAGÉ
RESPECTUEUX DE
L'ENVIRONNEMENT



WWW.NOUVELLEROUTEDULITTORAL.RE

Le gouvernement et la région doivent désormais choisir : achever la route en dévastant les terres agricoles, en s'approvisionnant de roches au Moyen-Orient, ou stopper l'hémorragie en lançant immédiatement un projet d'avenir pour les transports en commun sur l'île. Encore faudrait-il que ces décideurs acceptent de se confronter aux puissants lobbies du transport et du BTP de l'île... ce qui, malheureusement, semble loin d'être gagné

!

Lire aussi :

À la Réunion, une opposition toujours vive contre la « nouvelle route du littoral »

Photo :

▶ Chapô : © Extinction Rebellion Réunion. Image prise lors d'une action organisée par le collectif, en juillet 2020.

▶ Île de la Réunion, le lagon de L'Ermitage les Bains et sa passe (commune de Saint-Paul), sur Wikipedia.

- Emplacement : Accueil > Tribune >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/L-absurde-route-du-littoral-est-relancee-a-La-Reunion>