

Chers amis,

Je viens vers vous aujourd'hui, pour vous convaincre de vous exprimer dans le cadre de l'enquête publique de dérogation émise par le gouvernement suite à l'avis négatif du conseil national pour la protection de la nature qui s'exprimait au sujet au projet nouvelle route du littoral (Saint Denis/La Possession). C'est peut être l'ultime chance pour revenir au projet initial de TramTrain. Dites non au projet sur le site du Gouvernement. Faites circulez chez vos amis qui aiment la Réunion.

Attention fin d'enquête le 30 novembre!!!

<http://www.reunion.gouv.fr/sondages/index.php/368857/lang-fr>

Après avoir annulé le projet de Tram Train pour la Réunion, la nouvelle Région nous impose une nouvelle route du littoral sur pylônes en mer (super autoroute à 6 voies) pour un montant de 1,5 milliard (soit largement plus du double que le tram/train). Un endettement pour longtemps qui bloquera tous futurs projets de développement des transports en commun. Une option "tout voiture", dont nous savons tous qu'elle n'est pas l'avenir de cette île. Nous savons que ce projet ne résoudra rien des embouteillages à la Réunion (engorgement à l'entrée de Saint Denis). Bref sous prétexte de relancer le BTP à la Réunion (Bouygues) et en jouant sur l'amour de la voiture la Région arrive à faire passer en force ce projet signé par le précédent gouvernement et avec la bénédiction du nouveau. Ce projet est en phase de passer.

Pourtant un dernier verrou existe: suite à l'avis défavorable du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNP) du 24 juin 2013. L'état lance une consultation publique sur la demande de dérogation « espèces protégées ». Elle est ouverte depuis le 30 octobre dernier et se déroulera jusqu'au 30 novembre 2013.

Vous pouvez vous aussi renforcer cet avis en vous exprimant en votre nom. Le maintien de l'ancienne route du littoral est possible si les jours de pluie, l'état met à disposition un Transport en Commun en site propre (tunnel) gratuit. Pour les qq jours /an de fermeture de la Route du littoral, la population pourrait rejoindre Saint Denis de manière sécurisée (la route des hauts restant praticable pour les furieux).

La Réunion mérite mieux que des parkings à 4 ou 6 voies d'un autre temps, l'avenir des transports doit être plus collectif et plus respectueux de l'environnement, mobilisez vous et mobilisez vos collègues qui pourraient se sentir solidaires.

Ci-après la copie d'un courrier transmis par Maya Césari (conseillère Régionale de l'opposition) qui fournit quelques éléments sur les arguments économiques avancés par la Région et l'Etat.

Chers amis,

Les journaux font état de l'impact économique très positif de ce projet. Or, de nombreux acteurs du BTP pensent le contraire.

L'un des grands justificatifs de la Nouvelle Route du Littoral est la création de 9 000 emplois annoncés par la Région Réunion, et la relance économique du BTP réunionnais, qui aujourd'hui traverse l'une des plus

graves crises de ces dernières décennies. Rappelons que notre BTP réunionnais est composé d'une majorité de petites et moyennes entreprises (PME) et d'artisans oeuvrant dans les Voieries, Réseaux Divers, la construction et la réhabilitation de bâtiments et d'équipement.

L'annonce faite dans les journaux du 7 novembre par VINCI fait état d'environ 400 emplois "en pointe" sur le site de préfabrication de l'ouvrage. Aucune information n'est donnée sur le nombre d'ouvrier sur le chantier lui même. Et pour cause, de source sûr, nous savons qu'il n'excèdera pas les 70 ouvriers "en pointe". Nous sommes donc très loin des 9 000 emplois locaux annoncés. Pourquoi? Plusieurs raisons, qui vont à l'encontre de l'idée très répandue que l'impact économique sera très positif pour l'île.

Toutes nos compétences locales n'ont pas grand chose à voir avec l'ouvrage très spécialisé de la NRL, que l'on réaliserait une fois, mais qui drainerait toutes les forces financières réunionnaises, au détriment des activités courantes de notre filière BTP. A noter encore que les carnets de commandes aujourd'hui dans notre filière traditionnelle du BTP sont déjà bien maigres.

En développement économique, social et environnemental, le projet de NRL relève d'une conception de relance de l'économie qui tourne autour de la fabrication de routes, pour des voitures importées, qui consomment du pétrole importés à des prix sans cesse croissants. Cette équation de la croissance versus 20ième siècle s'est déjà révélée destructrice des économies, des liens sociaux et des biotopes. Elle compromet les orientations de croissance verte entérinées dans le SAR et aggrave singulièrement le fonctionnement circulatoire de l'île et donc celle de l'économie réunionnaise.

D'après les statistiques nationales, un ouvrage d'infrastructure spécialisé de ce type peut créer annuellement environ 9,5 emplois par millions d'euros investis. A comparer avec le ratio en construction de logements neufs, 14 ; Ou encore en réhabilitation de logements collectifs, 18 ; Ou en entretien et maintenance de patrimoine bâti, 24.

L'autre critère important à évaluer est la réelle retombée économique locale -- pour notre territoire et nos familles. En infrastructure spécialisée tel que la NRL, 70 % des flux économiques partent à l'extérieur de la région d'influence. L'analyse réelle de la part d'emplois locaux créés reste à sérier, mais de l'avis général des acteurs du BTP, la part locale d'emplois sera très faible et ponctuelle. La NRL ne bénéficiera à qu'un très petit cercle d'entreprises réunionnaises privilégiées, la plupart dans les terrassements et les transports de granulats et remblais. Les artisans et PME de La Réunion pour les espaces publics et VRD, le second-oeuvre, et même le gros oeuvre des infrastructures, de la construction et de la réhabilitation, bref la totalité des corps d'états de la filière BTP traditionnelle, ne bénéficieront d'aucune retombée économique d'aucune sorte.

Le premier contrat significatif de la NRL, à savoir celui du Maître d'oeuvre

a été passé avec une entité internationale française. Toute l'équipe locale en place est en provenance d'ailleurs, quasiment. Les nombreuses études sont majoritairement conduites en métropole et probablement au-delà des frontières. Les retombées économiques pour l'emploi dans l'ingénierie locale sont d'ores et déjà constatables, et négligeables. Quand à ceux des marchés de travaux, ils ont été présentés dans la presse récemment et démonstration est faite.

Quant à l'ensemble des travailleurs appelés à travailler sur cet ouvrage ou sur le site de préfabrication, ils viendront tous les matins sur le chantier de la NRL, et repartiront tous les soirs, en provenance de toute l'île. Les migrations pendulaires quotidiennes domicile-travail seront amplifiées. Bon courage à celui qui habite dans l'Est et voudra prendre son poste sur le chantier de la NRL, tous les matins en traversant Saint-Denis aux heures de pointes, et le soir, lorsque toute l'agglomération dionysienne est à nouveau encombrée. La vie quotidienne de nos déplacements du fait du chantier et des bascules de circulation, dans l'agglomération nord deviendra encore plus difficile qu'elle ne l'est aujourd'hui. La vitesse commerciale des transporteurs et des transports en commun s'en trouvera très impactée, leurs coûts induits à la hausse aussi. Les retombées économiques seront donc très négatives pour de nombreuses activités commerciales et industrielles de l'île.

Alors que l'investissement dans la construction et la rénovation, tels que logements, équipements, structuration et rénovation urbaine autour des axes terrestres de TCSP et d'un véritablement ambitieux TRANSECOEXPRESS, la structuration du pôle portuaire principal (Le Port) et secondaires (Est et Sud), produirait des résultats en matière de retombées économiques locales, dans une proportion inverse à ceux de l'investissement en infrastructure spécialisée type NRL : cela présente les essentielles qualités et vertus de stabiliser une filière locale du BTP de grande proximité et dans la durée et partout sur l'île.

Plutôt que 500 emplois locaux créés, en migration pendulaire domicile-travail depuis toute l'île jusqu'au site localisé de la NRL, pousser la filière BTP traditionnelle avec un grand programme de travaux de construction et de rénovation, à somme équivalente investie, c'est entre 14 000 et 18 000 emplois qui sont envisageables, de proximité, dans les quartiers de tous les villes de l'île de La Réunion, à Saint Joseph comme à Bras-Panon, dans les hauts comme dans les bas, ET POUR TOUT TYPE DE PME ET D'ARTISANS REUNIONNAIS, et pour procurer aux réunionnais des équipements vitaux de transport collectifs, de santé, d'habitat, de cultures, de loisirs et de formation, etc...

La NRL se révèle donc la moins bonne option possible pour le développement économique de notre filière BTP à La Réunion, en comparaison d'une filière BTP traditionnelle, stable, performante et locale, actrice d'un programme structurant d'investissement dans la construction et la rénovation d'équipements et de logements. Et il est important de comprendre que ce

point de vue est partagé par une très grande majorité de la profession du BTP réunionnais, que cet investissement ne bénéficiera qu'à certains majors internationaux du BTP et à quelques entreprises locales, qu'il assèchera les investissements sur l'aménagement urbain et rural terrestre, dont tous les réunionnais ont pourtant grand besoin et qu'il impactera négativement et très fortement l'économie traditionnelle du BTP.

Le tissu local du BTP réunionnais sera exsangue à l'issu du chantier, avec un parc d'engins de transport spécialisés, inutilisables. La pénurie de granulats et matériaux nobles de remblais pour les besoins de la filière BTP posera de graves difficultés. Ainsi donc, sous l'angle du développement économique local, focaliser les finances de La Réunion sur ce type d'ouvrage est le choix le plus défavorable en matière de levier économique! C'est une responsabilité très grave que prennent nos décideurs.

Ce projet se révèle par ailleurs aussi inutile en matière d'aménagement du territoire, qu'il s'avère un handicap potentiel grave, financier, économique, social et écologique programmé, pour La Réunion. Il est susceptible de compromettre en profondeur l'économie insulaire, en particulier l'économie existante du BTP. Il sape les bases du développement réunionnais à venir par une erreur majeure d'aménagement du territoire. Objectivons! Cela prévaut pour l'équipe politique régionale au pouvoir, mais aussi pour les citoyens que nous sommes, le gouvernement, la classe politique nationale et réunionnaise de tout bord, le monde socio-économique. C'est bien l'opportunité même de la NRL qui est en cause dans tous ses aspects, économiques, sociaux et environnementaux.

Agissons avec un peu de recul et aidons nos élus, dont les missions sont rendues difficiles par la charge émotionnelle des médias et réseaux sociaux, permanente, agressive et de courte vue, bousculant les humains les uns contre les autres. Procurons-leur des analyses avisées et de bon sens. Il n'est pas trop tard pour bien faire et évoluer d'avis, en constatant les risques et les impossibilités. Tous les chefs d'entreprises qui réussissent agissent en permanence sur ces champs de la décision. Pour cela, exprimons la parole des citoyens actionnaires réunionnais, car si nous avons donné légitimité à une nouvelle gouvernance régionale, les citoyens insulaires de La Réunion que nous sommes n'ont certainement pas signé un chèque en blanc à l'équipe en place.

Par exemple, amplifions aujourd'hui et maintenant, avec les moyens disponibles pour la NRL, les options de développement pour l'île de La Réunion qui soient réellement utiles, telles que celle décrites dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR). Redistribuons le budget prévu pour la NRL et réalisons le SAR avec des quais Port Est et Sud pour sécuriser efficacement le fonctionnement économique de l'île entre l'Ouest et l'Est, entre l'Ouest et le Sud, procédons à l'amélioration continue de la route du littoral existante, engageons vraiment un vrai TRANSECO EXPRESS en interconnexion aux TSCP intercommunaux et aux lignes de bus des hauts de l'île, avec les centaines de bus propre envisagés, structurant l'urbain et le rural, plantons des arbres partout, mais qui poussent.

Engageons la construction des logements nécessaires aux familles

réunionnaise, de nos écoles primaires; poussons la formation des adultes, la réhabilitation du patrimoine locatif social, l'investissement dans nos équipements, sportifs et touristiques, de santé, agricoles vivrières et bio, de traitements des eaux usées et des déchets, etc...autant de projets supportés conjointement par toutes les collectivités en utilisant une bonne partie du budget de cette NRL, et il restera encore de l'argent de tout ce qu'il aurait fallu dépenser pour ce projet routier du 20ième siècle : des milliards d'euros.

Bref, choisissons les priorités régionales d'investissement pour l'intérêt avéré de notre île et de notre vie à venir. »

**\*AI)<sup>2</sup>DER\***

\*Agrégat Informel d'Architectes -- Aménageurs -- Ingénieurs-Développeurs -  
Entrepreneurs Réunionnais Pour les transports collectifs à l'île de La Réunion\*