

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 20093 - 77ÈME ANNÉE

Fin du monopole du tout-automobile dans la zone la plus densément peuplée de la plus grande ville de La Réunion

Le premier téléphérique urbain de La Réunion ouvre une nouvelle ère

Depuis hier à 17 heures, les Réunionnais peuvent utiliser le téléphérique urbain reliant les quartiers de Chaudron, Moufia et Bois-de-Nèfles à Saint-Denis. Depuis la destruction du train voici 50 ans, c'est la première fois qu'il existe à La Réunion une alternative au tout-automobile pour le transport de masse. Fonctionnant avec une électricité qui peut être potentiellement produite uniquement par des énergies renouvelables, la mise en service du téléphérique Papang marque une étape essentielle dans la lutte menée pour sortir La Réunion de la dépendance au tout-automobile, dans le cadre d'une transition écologique indispensable à la construction d'un développement durable et solidaire.

A la fin des années 1950 débuta à La Réunion le chantier de la première route du littoral. L'objectif réel du pouvoir de l'époque était avant tout politique. Il voulait détruire le chemin de fer qui était le principal bastion des syndicats notamment la CGT. Ce sont ces syndicats qui avaient été à l'origine de la création du CRADS, rassemblement politique qui obligea Paris à accorder aux Réunionnais les mêmes droits que tous les citoyens de l'ancienne métropole au travers du vote de la loi du 19 mars 1946, une loi de décolonisation et d'égalité avec la France. Cette destruction fut accomplie avec une telle violence que tout fut mis en œuvre pour faire oublier l'existence du chemin de fer. Elle eut pour conséquence de rendre les Réunionnais dépendant à un seul mode de transport : l'automobile fabriquée ailleurs et fonctionnant avec des carburants importés.

Fin du monopole du tout-automobile dans une partie de Saint-Denis

Depuis hier 17 heures, le tout-automobile n'a plus le monopole des déplacements à La Réunion. L'alterna-

tive est un téléphérique reliant trois quartiers de Saint-Denis : le Chaudron, Moufia et Bois-de-Nèfles. Cet investissement de 50 millions d'euros change la donne. Il montre en effet concrètement aux Réunionnais qu'il existe autre chose que l'automobile pour se déplacer quand la distance est trop longue pour la marche. Cet équipement a été inauguré par Maurice Gironcel, président de la CINOR, et Ericka Bareigts, maire de Saint-Denis, en présence du préfet, de deux députés et de vice-présidents de la Région et du Département.

Des dizaines de milliers d'habitants de Saint-Denis, d'étudiants de l'Université, de collégiens, de lycéens et de travailleurs des zones d'activités de Moufia ont donc le choix d'utiliser un mode de transport rapide, pas cher et peu polluant. De 25 minutes dans le meilleur des cas, le temps de parcours entre les deux terminus du téléphérique est réduit à 10 minutes, et cela pour le même prix qu'un trajet en bus.

« C'est une nouvelle ère en termes de mobilité et de transport à La Réunion. Nous voulons apporter à notre population une solution fiable et sécurisée au tout-automobile et au coma circulatoire de notre territoire », a indiqué le président de la CINOR, Maurice Gironcel, maître d'ouvrage de ce projet. « Nous sommes convaincus que si nous offrons une alternative aux Réunionnais, alors le Réunionnais pourra choisir et se libérer de la dépendance que représente la voiture », a d'ailleurs déclaré Ericka Bareigts, maire de Saint-Denis.

Transition écologique

« La transition écologique passe par le changement de nos habitudes dans nos déplacements, dans notre façon de consommer, d'utiliser l'énergie, s'opère que dans les responsables politiques rendent possible un autre comportement individuel », a précisé le président de la CINOR. Le téléphérique « ouvre de nou-

velles possibilités d'aménagement, d'activité et donc d'emploi dans les quartiers desservis. Une nouvelle centralité et une nouvelle vie sont amenés à voir le jour autour des stations », a rappelé Maurice Gironcel.

Le téléphérique s'inscrit dans un plan de déplacement à l'échelle de la CINOR, avec la perspective d'être relié à un réseau de bus à haut niveau de service allant du Barachois à Sainte-Suzanne pour être connecté au futur TCSP Est de la Région, dans l'attente de la reconstruction du train reliant Saint-Benoît au Sud de l'île en passant par Saint-Denis.

Cette révolution doit permettre de baisser de 40 % d'ici 2030 les émissions de gaz à effet de serre qui sont mauvaises pour la qualité de l'air et donc pour notre santé, a indiqué Ericka Bareigts. Saint-Denis a engagé un plan de reboisement de la capitale pour absorber davantage de gaz à effet de serre et donc contribuer à la lutte mondiale contre le changement climatique.

M.M.

Maurice Gironcel : « Une nouvelle ère et de nouvelles perspectives s'ouvrent à la CINOR et à La Réunion »

Président de la CINOR, maître d'ouvrage du téléphérique, Maurice Gironcel a souligné que le téléphérique « ouvre de nouvelles possibilités d'aménagement, d'activité et donc d'emploi dans les quartiers desservis ». « La transition écologique passe par le changement de nos habitudes dans nos déplacements, dans notre façon de consommer, d'utiliser l'énergie, s'opère que dans les responsables politiques rendent possible un autre comportement individuel », a-t-il précisé.

Maurice Gironcel a tout d'abord remercié la contribution de toutes les personnes qui ont œuvré à la réalisation de ce projet : « un projet jamais réalisé à La Réunion, en un temps record, malgré une crise sanitaire sans précédent. Il faut applaudir les travailleurs de ce projet. Merci aux associations, aux riverains, d'avoir participé à la co-construction de ce projet pour que la population s'approprie ce projet ». Il a également salué les initiateurs du projet, notamment l'ancien maire Gilbert Annette, et l'ancien président de la CINOR, Gérald Maillot.

« C'est une nouvelle ère en termes de mobilité et de transport à La Réunion. Nous voulons apporter à notre population une solution fiable et sécurisée au tout-automobile et au coma circulatoire de notre territoire », a indiqué le président de la CINOR.

« La transition écologique passe par le changement de nos habitudes dans nos déplacements, dans notre façon de consommer, d'utiliser l'énergie, s'opère que dans les responsables politiques rendent possible un autre comportement individuel », a-t-il précisé.

« Papang relie les générations, il survole trois lycées, trois collèges, l'université, le CROUS. Il permet de réduire le temps de trajet pour nos lycéens, collégiens et étudiants. C'est un transport scolaire qui rend accessible des équipements culturels comme la bibliothèque intercommunale de Moufia et la future du

Chaudron. Le téléphérique relie des logements, des commerces », a ajouté Maurice Gironcel pour qui le téléphérique « ouvre de nouvelles possibilités d'aménagement, d'activité et donc d'emploi dans les quartiers desservis. Une nouvelle centralité et une nouvelle vie sont amenés à voir le jour autour des stations, avec par exemple la création d'un marché forain près de la station Bancouliers ».

Le téléphérique est donc totalement intégré aux quartiers de Chaudron, Moufia et Bois de Nèfles. Il est aussi totalement intégré au réseau de transport en commun, au TCSP.

Doté d'un moteur électrique, le téléphérique est peu polluant.

« De nouvelles habitudes vont être prises, et de nouveaux usagers vont être conquis. Une nouvelle ère et de nouvelles perspectives s'ouvrent à la CINOR. Nous voulons améliorer et moderniser notre réseau de bus. En collaboration avec la Région, la CINOR travaille à la mise en œuvre du bus à haut niveau de service allant du Barachois en passant par Sainte-Marie pour aller au Bocage et à la Marine. Un autre téléphérique est prévu pour désenclaver le quartier de la Montagne. Nous espérons le faire durant cette mandature, d'ici 2026 », a indiqué le président de la CINOR.

« Les Assises de la mobilité organisées par la Région seront pour nous un moment important auquel la CINOR apportera toute sa contribution ». Maurice Gironcel salue les efforts de tous ceux qui œuvrent, au-delà de la CINOR, à faire de La Réunion une Terre d'avenir, portant en son cœur l'humain dans sa globalité.

M.M.

Inauguration du premier téléphérique urbain de La Réunion reliant les quartiers du Chaudron, de Moufia et de Bois-de-Nèfles à Saint-Denis

Ericka Bareigts : baisser de 40 % d'ici 2030 les émissions de gaz à effet de serre

Maire de Saint-Denis, Ericka Bareigts a montré comment l'intégration de ce nouveau mode de déplacement va permettre d'accélérer la modernisation des trois quartiers concernés et contribuera à faire de Saint-Denis une ville verte, résolument engagée dans la lutte pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique.

Ericka Bareigts a rappelé comment s'était structuré ce quartier du Moufia qui autour du premier campus universitaire de La Réunion, avec la création de zones d'activités. Il y eut ensuite la création du premier transport en commun en site propre reliant le quartier du Chaudron au centre-ville de Saint-Denis.

« Un outil de déplacement est un moyen d'aménager une ville. Les trois quartiers vivent une nouvelle

ère ». Ericka Bareigts annonce la création d'une bibliothèque au Chaudron près de la station. La rénovation urbaine du Chaudron transformera et modernisera le Chaudron pour qu'il soit à la hauteur des enjeux liés à l'arrivée du téléphérique.

« Avec Papang, nous inversons le cours de l'histoire », a précisé la maire de Saint-Denis. Il est intégré dans un plan d'aménagement de la ville. Bois-de-Nèfles était un quartier isolé et rural, il est maintenant intégré à la ville et permet d'exprimer ses talents. « Autour des différentes stations seront installées des Ecobox pour offrir de nouvelles possibilités aux acteurs économiques. Un marché sera implanté à la station Bancoul à Moufia. Désormais, nous pouvons parler d'un grand quartier Bois-de-Nèfles Chaudron », a-t-elle ajouté.

« En quelques minutes, les étudiants pourront aller

de l'Université au TCSP et de là rejoindre le centre-ville en 20 minutes. Cela donnera une nouvelle dynamique à cette ville-capitale, ville étudiante ».

« Nous sommes convaincus que si nous offrons une alternative aux Réunionnais, alors le Réunionnais pourra choisir et se libérer de la dépendance que représente la voiture », a-t-elle dit.

Le réseau Citalis enregistre 35000 déplacements par jour, 21 millions par an. Le téléphérique connecte des moyens de transport innovants, comme Velocean, avec la perspective de 11 stations de vélo électrique. Il s'agit de donner plus de place aux moyens de transport doux.

Cette révolution doit permettre de baisser de 40 % d'ici 2030 les émissions de gaz à effet de serre qui sont mauvaises pour la qualité de l'air et donc pour notre santé.

Il est de notre responsabilité de prévoir aujourd'hui les aménagements durables de demain pour nos enfants. L'ambition est de faire de Saint-Denis une ville verte. L'ambition est de mettre à 15 minutes de chaque Dionysien les services dont ils ont besoin.

La maire de Saint-Denis a également insisté sur l'importance de reboiser la ville, afin d'absorber les gaz à effet de serre et de contribuer ainsi à l'amélioration de la santé, mais aussi à la lutte mondiale contre le changement climatique.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77e 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

Élection présidentielle

ACCD'OM : Adresse aux candidats à l'élection du Président de la République

Le conseil d'administration de l'association, réuni à Fort de France, le 10 mars 2022, a approuvé une adresse à l'attention des candidats à l'élection présidentielle qui a été remise ce jour aux candidats auditionnés par l'Association des Maires de France. A cette audition, Maurice Gironcel, président de l'ACCD'OM, a désigné le Président de l'Association des Maires de Mayotte, Monsieur Madi MADI SOUF, Maire de Pamandzi, comme porte-parole de l'ACCD'OM.

Le présent communiqué reprend les grandes lignes de cette adresse :

Une situation des communes ultramarines globalement alarmante

* Les communes des COM n'ont pas été assujetties à la baisse des dotations au titre de la Contribution au redressement des finances publiques. Par conséquent, leurs finances paraissent plus saines que celles des communes des DOM. Pour autant, avec une économie fortement tributaire du tourisme, elles supportent de plein fouet le choc de la pandémie de COVID 19, sans compensation de leurs pertes fiscales par l'Etat.

* Parmi les DOM, Mayotte n'a pas été non plus assujettie à la baisse des dotations, mais les Mahorais sont invités à fournir des efforts colossaux pour financer la départementalisation, notamment à travers l'instauration d'une fiscalité locale de droit commun.

* En raison de la baisse des dotations de l'Etat, à partir de 2014, non compensée à 100 % par la péréquation nationale (verticale et horizontale), comme ce fut le cas pour les communes défavorisées de l'Hexagone (17 millions d'habitants), les communes des 4 DOM historiques (2 millions d'habitants) font face à ce jour à un déficit cumulé de 400 millions d'euros, qui se traduit par des délais de paiement démesurés, la ruine de leur capacité d'intervention auprès des populations et des investissements en berne. Elles ont en effet perdu leurs dernières marges de manœuvre, la baisse des dotations intervenant dans un contexte d'essoufflement de l'Octroi de mer depuis la crise de 2009.

* Après les révoltes sociales en 2017 et 2018, l'Etat a enfin apporté certaines réponses au défaut de financement des collectivités guyanaises et mahoraises, tant sur le plan du fonctionnement que sur celui de l'investissement (plans d'urgence de plus d'un milliard d'euros sur 10 ans prélevés en grande partie sur le budget de l'outremer qui évolue à moyens constants). Mais leurs finances demeurent fragiles en raison notamment

d'une pression migratoire exceptionnelle, non comptabilisée par l'INSEE pour le calcul de la DGF.

* En revanche, considérées comme « riches » parmi les pauvres, les communes antillaises subissant un effondrement de leurs ressources (accentué par un effondrement démographique lié lui-même à la crise des finances locales, voir infra) se retrouvent dans une impasse budgétaire totale ; elles ont été de surcroît, globalement, quasiment exclues du rattrapage de la péréquation nationale réalisé à partir de 2020, soit 55 millions d'euros ciblés sur les DOM les plus pauvres.

* Les communes réunionnaises se trouvent dans une situation financière fragile : le profil démographique de la Réunion tend vers celui des Antilles. 9 villes réunionnaises se trouvent dans le top 20 des plus pauvres de France.

Le désengagement budgétaire de l'Etat dans les DOM conduit au chaos

Malgré que les DOM soient confrontés à des défis majeurs en matière de rattrapage et qu'ils subissent des contraintes structurelles liées à l'éloignement et l'isolement, l'Etat poursuit depuis une quinzaine d'années, contre vents et marées, son désengagement budgétaire opéré, d'une part, par des transferts de compétences aux collectivités sans compensation intégrale et, d'autre part, par une réduction des dotations qui leur sont versées.

Ceci conduit à un essoufflement de l'économie (davantage tributaire de la dépense publique) et à un appauvrissement des DOM qui mènent au chaos social.

D'où la crise de 2009 dans les 4 DOM historiques, déclenchée par la pression fiscale supportée par les populations pour compenser le désengagement budgétaire de l'Etat. Mais, pour résoudre cette crise, l'Etat n'a pas soutenu les collectivités, au contraire, ces dernières ont été invitées à réduire l'étau fiscal autour des populations, par exemple par la baisse de l'Octroi de mer aux Antilles. D'où l'aggravation considérable des difficultés de ces territoires après la crise de 2009.

Après les révoltes sociales de 2017 et 2018, des premières réponses financières ont enfin été apportées aux collectivités locales de Guyane et étendues à Mayotte. Mais des réponses structurelles s'imposent pour tous les DOM afin de moderniser leurs ressources pour faire face aux besoins de leurs territoires.

Pour mémoire, après les révoltes urbaines de 2005, l'Etat était aussitôt intervenu pour augmenter considérablement les ressources des communes banlieues en ciblant davantage les dotations de la péréquation natio-

nale sur les territoires défavorisés...de l'Hexagone. (Il a fallu attendre... 2020, pour qu'une réforme, encore insuffisante, de la péréquation nationale voie le jour à l'intention des DOM). Par ailleurs, la ville de Marseille vient de bénéficier de 1.5 milliards d'euros d'aides de l'Etat pour des investissements et les associations. Car face à l'urgence, l'Etat a, selon le Président de la République, la responsabilité d'intervenir pour soutenir les populations, indépendamment de la qualité de la gestion locale.

Enfin, pour rappel, après la révolte des Gilets Jaunes, en 2018, l'Etat a renoncé à 14 milliards d'euros de recettes issues de la taxe Carbonne afin de préserver le pouvoir d'achat des ménages et...la paix sociale.

Mais s'agissant des DOM, et en particulier des Antilles, transformées en poudrière sociale, l'Etat demande aux communes de retrouver les marges de manœuvre perdues par la baisse des dotations par une gestion plus rigoureuse de leurs charges de personnel qui seraient la cause de leurs difficultés

Quoi qu'il en soit, les charges de personnel des communes ultramarines, en dehors de la prime de vie chère, sont égales à celles de l'Hexagone (cf. Rapport Cazeneuve/Patient). Par ailleurs, malgré la prime de vie chère, les dépenses de personnel des DOM sont égales à celles des communes défavorisées de l'Île de France.

Aussi, contrairement aux idées reçues, les charges de personnel des communes ultramarines ne peuvent représenter un levier pour retrouver des marges de manœuvre financières (perdues par des politiques publiques inévitables) et répondre aux enjeux de leurs territoires : cohésion sociale, développement économique, aménagements urbains...

Des mesures de sauvegarde incontournables

Face au désengagement budgétaire de l'Etat, les communes défavorisées de l'Hexagone sont prises en considération en amont des réformes par les institutions de l'Etat. Et ceci afin d'éviter de faire supporter aux populations les plus vulnérables une panoplie de mesures d'austérité : hausse des impôts, baisse des subventions aux associations, fermeture d'écoles, absence de recrutements... Toutes choses qui dans les DOM, en particulier aux Antilles, ne peuvent qu'accentuer l'exode de la Jeunesse et préparer de nouveaux cycles de révoltes sociales.

Les propositions de l'ACCD'OM aux candidats à l'élection présidentielle relèvent par conséquent d'un principe de cohérence dans l'action publique et de cohésion des territoires, outremer compris.

Il ne s'agit pas de dépenses additionnelles pour l'Etat, mais pour l'essentiel d'un redéploiement de crédits dont sont arbitrairement ou injustement privés les DOM.

Les mesures phares sont les suivantes :

Restituer aux DOM les dotations de péréquation qui leur reviennent. (+ 200 millions par an en 2020) et qui se

retrouvent sur les budgets des communes de l'Hexagone.

Restituer aux DOM les 169 millions d'euros que l'Etat prélève chaque année sur le budget des collectivités locales (région, département, communes) à travers la baisse de leurs dotations, et ceci afin de permettre aux Dom de poursuivre leur rattrapage.

Ne plus faire aux DOM contribuer au redressement des finances publiques, car des efforts disproportionnés ne peuvent que générer le chaos social.

Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas une pénurie de ressources empêchant l'Etat d'intervenir dans les DOM : l'Etat a prélevé plus d'un milliard d'euros sur le budget des collectivités DOM depuis 2014 pour réduire son déficit qu'il ne cesse de creuser, par exemple 50 milliards d'euros pour la compétitivité des entreprises ou 26 milliards pour la suppression de la taxe d'habitation.

Par ailleurs, des mesures devront aussi viser plus directement le pouvoir d'achat des ménages (mis à mal par la pression fiscale résultant de transferts de compétences de l'Etat) tout en ménageant les marges de manœuvre des communes. Aussi un abattement obligatoire de la taxe foncière compensé par l'Etat (déjà opérant pour Mayotte) semble incontournable dans un contexte de refonte de la fiscalité locale. En effet, la mission Richard/Bur appelait à une solidarité nationale renforcée à l'égard des territoires les plus fragiles, dont les DOM en priorité, à l'occasion de cette réforme.

Au final, la modernisation des ressources des communes des DOM se soldera par un fort retour sur investissement pour les territoires (relance économique, maintien des populations...), mais aussi pour l'Etat qui bénéficiera, par les impôts et taxes, d'une reprise de l'économie ultramarine tout en assumant à sa juste mesure ses responsabilités en matière de cohésion des territoires.

L'enjeu de cohésion nationale concerne tant les DOM que les COM

S'agissant des COM, épargnées par le séisme budgétaire que représente la baisse des dotations, elles doivent continuer d'être exemptées de contribution au redressement des finances publiques. Par ailleurs, elles appellent des prises en considération particulières, tant pour ce qui concerne la continuité territoriale que pour l'accompagnement par l'Etat des politiques publiques élaborées par les autorités locales (au plan économique, de la solidarité...) dans une période marquée d'incertitudes dans le domaine du tourisme. La Polynésie a ainsi élaboré un vaste projet pour renforcer sa sécurité alimentaire, suite à la pandémie de COVID 19, mais l'Etat doit aussi jouer son rôle d'accompagnement.

Maurice Gironcel
Président de l'ACCD'OM

Oté

Mézami éskize amwin si sa i fé amwin Ch !!!! chak foi la même shoze

Mézami tazantan bande zotorité i roganize in rankonte rante bande domandèr travaye, épi bande zanploiyèr. Zour-la bande zoinalist lé dsi lo pyé la guèr, bande radyo, épi bande télé i rante dan la danss pou fé rante bande jenn épi bande shomèr noute péi dsi lo marshé d' travaye.

In pé sa va, mé toutan sa sé in n'afèr mi apréssyé pa. Pou kossa ?

Napoin lontan mi rapèl bande shinoi la rouv plizyèr formassyon pou bande jenn malgash par-la koté d'Tana é sé in n'afèr la intérêt amwin. Pars l'avé lo volé travaye épi lo volé « antroprande ». Donk bande malgash formé té i doi pass diréktoman dopi la formassyon ziska lo travaye dann bande zizine paré pou l'anploi.

Mé formé pou formé, sansa formé pou alé travaye an déor, sa sé in n'afèr mi apréssyé pa bonpé. Mi konpran lo jenn na poin travaye épi li di si i fo li v'alé travaye déor. Dakor ! Mi konpran ali. Mé dopi konbien lo tan i fé sa avèk noué sanin bon rézilta pou lo péi.

Okilé lo plan d'dévolpman, épi an paralèl la formassyon, konmsa inn avèk l'ote lé konèkté... Alor alon komanss par fé in plan d'dévolpman, alon rode lo bande finasnsman – pars la pa larzan k'i manke anou – épi lo bande formassyon ?

Mé kanssa i kass lékonomi d'kontoir-la ? Kanssa i dékolonize vréman la Rényon ? Mézami éskize amwin mé lé fasson k'i fé sé konm k'i diré in nouvo Bimidom aranbé in n'ote fasson. Sé pou sa mi di azot sa i komanss fé monte mon zamal, sa i komanss fatig mon tété, sa i komanss fèr chch amoin kèlképar ; sa i fé chch..ak foi la même shoze.

Justin