VENDREDI 13 OCTOBRE 2023 WWW.TEMOIGNAGES.RE

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS N° 21373 - 79EME ANNÉE

La volonté populaire sera-t-elle enfin définitivement entendue ?

Mobilités : plébiscite pour le retour du train à La Réunion

La première phase des Etats généraux de la mobilité a rappelé que le train reste toujours le moyen de transport plébiscité par les Réunionnais, à plus de 70 % comme lors d'un sondage réalisé avant les élections régionales de 2010. Cette constance de l'opinion montre le décalage des politiques publiques menées dans ce domaine avec les besoins de la population. La volonté populaire sera-t-elle définitivement entendue ? Rappelons que sans bénéficier des importants transferts publics de la France et de l'Europe, Maurice a été capable en quelques années de construire un réseau ferré ultra-moderne reliant les plus grandes villes du pays.

Entre 2004 et 2010, une majorité de rassemblement progressiste dirigeait la Région Réunion, l'Alliance. Présidée par Paul Vergès, elle avait négocié avec l'État le financement du retour du train à La Réunion. Ce fut acté en janvier 2007, les « Accords de Matignon » signés avec le Premier ministre Dominique de Villepin. Ce projet était manifestement en phase avec les attentes de la population. Les premières emprises étaient déjà inscrites dans le paysage, avec le pont sur la rivière des Pluies reliant la Technopôle à l'aéroport de Gillot, et l'axe mixte entre Le Port et Saint-Paul traversant la rivière des Galets et Cambaie.

Plus de 70 % en 2010

Peu avant les régionales de 2010, un sondage publié dans la presse montrait un plébiscite pour le retour du train à La Réunion, avec plus de 70 % de réponses favorables. Cela expliquait pourquoi Didier Robert, à la tête de la principale liste d'opposition, refusait d'exprimer publiquement son opposition au retour du train.
Mais dès son accession à la présidence de la Région Réunion, il s'empressa de négocier avec Paris une réorientation des crédits prévus pour le train vers une improbable route en mer. Résultat : l'argent prévu pour le train a contribué au fiasco de la route en mer, avec une demi-route livrée 12 ans après l'arrêt du chantier du train. Il manque au bas mot 800 millions d'euros pour envisager l'achèvement de ce projet pharaonique qui contribue à la croissance du tout-automobile.

77 % en 2023

Lors de la première phase des Etats généraux de la mobilité, ce sont encore 77 % des personnes participantes qui ont demandé le retour du train à La Réunion pour relier les principales villes.
Or, depuis 2010, tout a été fait pour s'opposer à ce retour. La majorité régionale Didier Robert a, par exemple, cassé les emprises du train du pont de la rivière des Pluies pour la réduire à un couloir de bus. L'argent public de la Région a été utilisé pour financer des importations de bus fonctionnant avec un carburant tout aussi importé plutôt que pour soutenir la création de réseaux ferrés dans les intercommunalités.

Continuer à importer des bus ?

Mis à part le téléphérique de la CINOR, tous les projets actuels des communautés d'agglomération sont exclusivement « bus ». Or, les bus ont une durée de vie limitée et au final vont coûter plus cher aux contribuables pour une capacité moindre que le train.
En effet, pour répondre à la demande, la SNCF a dû remettre en circulation des wagons construits voici plus de 40 ans, notamment pour les trains de nuit. A La Réunion, compte tenu de l'application des normes

françaises, il n'est pas possible de faire rouler un bus de 40 ans. Sur une même durée, il faudrait acheter 4 bus, à plusieurs centaines de milliers d'euros l'unité… pour quelques dizaines de places alors qu'un train peut transporter plus de 400 personnes à chaque voyage, c'est ce que montre le train de nos voisins mauriciens.

L'exemple de Maurice

A Maurice, avec moins de 500 millions d'euros, il a été possible de reconstruire une partie importante de l'ancien réseau ferré. Plus de 40 kilomètres de voies relient les villes les plus peuplées du pays, à raison d'une rame toutes les 10 minutes du matin à 19 heures, avec extension jusqu'à 21 heures les week-ends. A la différence de La Réunion, Maurice ne bénéficie pas des transferts publics de la France et des fonds européens versés au titre du rattrapage.
A Maurice, le projet de train a résisté à un changement de majorité politique à la tête du pays.
Les Etats généraux de la mobilité ont confirmé l'attachement des Réunionnais au tetour du train. Il appartient donc désormais aux pouvoirs publics de s'organiser pour répondre aux attentes de la population. 13 ans après la démolition du tram-train, la volonté populaire des Réunionnais sera-t-elle définitivement entendue ?

M.M.

Trois ateliers de concertation organisés

PDM CINOR 2024-2034, donnez votre avis

Le Plan de mobilité qu'est-ce que c'est ?
Organiser les déplacements de plus de 200 000 habitants, auxquels s'ajoutent ceux des usagers du territoire, des touristes et le transport des marchandises, c'est la vocation du Plan de mobilité, un outil de planification en cours d'élaboration. Le nouveau Plan de mobilité établira, pour les 10 prochaines années, plusieurs orientations afin de répondre aux besoins de mobilité du territoire :
- Développer des transports collectifs performants
- Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture
- Favoriser des modes de déplacements alternatifs à la voiture
- Organiser la circulation des marchandises et des livraisons
- Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée…

Venez discuter et enrichir les orientations et les actions proposées par la CINOR :
Trois ateliers de concertation mobilité sont organisés dans chacune des communes :
- Le 27 octobre 2023 à 17h, Salle du Conseil Communautaire de la CINOR
- Le 28 octobre 2023 à 10h, Médiathèque Aimé Césaire à Sainte-Suzanne
- Le 30 octobre 2023 à 17h, Auditorium de l'école de musique de Beauséjour à Sainte-Marie
Les échanges sont animés par les bureaux d'études Ingerop et Techné Cité.
Venez nombreux.

Mercredi 25 octobre 2023 au MOCA à Saint-Denis

Co-construction en public de la 2e phase de l'étude « La Réunion à l'horizon 2040 : Une île face aux défis du changement climatique »

Le CCEE organise le mercredi 25 octobre 2023 au MOCA, un atelier en public de co-construction des trajectoires d'adaptation au changement climatique à La Réunion. Cet évènement s'inscrit dans le cadre de la phase 2 de l'étude menée par le Conseil sur l'adaptation au changement climatique : « La Réunion à l'horizon 2040 : Une île face aux défis du changement climatique ».

Pour cette 2e phase, la commission « Cadre de vie et développement territorial durable » en charge de l'étude, a souhaité mettre en œuvre une démarche consultative originale avec l'appui des bureaux d'études Eco-Stratégie Réunion, CEDRE et Masterpiece conseil en management.
Le CCEE vous invite à découvrir cette démarche innovante et à rencontrer les CCEE de Guadeloupe et de Mayotte qui partagerons leurs initiatives en la matière. Grâce aux travaux de co-construction et aux échanges avec des territoires qui font face à des problématiques similaires, l'ambition du CCEE Réunion est de proposer de bâtir ensemble un avenir plus résilient pour La Réunion.

Lo sanszeman klimatik i agard nou tout, pou samèm lo CCEE i travay desi lo klima !

Dans un contexte d'augmentation des risques en lien avec le changement climatique dans le monde entier, le CCEE a initié en 2022 un bilan des connaissances sur la thématique. Il propose une priorisation des politiques d'adaptation à déployer autour de 5 thématiques centrales : biodiversité, agriculture, eau, aménagement, économie et deux thématiques transversales : santé et éducation populaire.
Dans le cadre de ce travail prospectif, le CCEE envisage de présenter une mise en œuvre opérationnelle de ces politiques d'adaptation, par la préconisation d'actions reprenant en compte les conclusions de la 1ére phase de l'étude et les initiatives résilientes existantes sur le territoire. Ces actions se matérialiseront sous la forme de trajectoires d'adaptation au changement climatique qui seront restituées aux acteurs publics et leur permettront d'appliquer au territoire une stratégie d'adaptation au changement climatique dynamique et territorialisée.

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

Oté

Pou sak i kroi listoir sé zistoir i fo di non li la pa arienk sa !

Mézami i ariv défoi kan wi koz avèk in moune é kan lo moune i anonss aou dé shoz lé konte oute panssé aou, épi kont sak ni pé apèl lo sanss komin an zénéral, wi tienbo pa konte sak lo moune i di épi wi panss dann oute kèr l'ignoranss sé la shoz néna dann lo monn lo myé réparti. Konm noute dalon Daniel Honoré noré di : « i koz pa avèk in kouyon, i done ali rézon ! ».

Sé konmsa k'in matin mwin la angaj la diskission avèk in moune mi koné pâ tro oziss é konm par azar li téi sorte Sint-Sizane é léstati Edmond Albius lé pa tro loin son kaz. Nou té apré diskite in pé dsi la fékondassion artifisyèl la vaniye é li la di amwin nète konmsa : « wi kroi sé Edmond Albius la dékouv sa ? Tan k'mi oi pa, mi kroi pa ! »... Mwin téi vé réponn ali, sa i vé dir wi kroi pa bonpé zafèr é an parlan d'Albius, landroi li lé, li sorte ar pa pou dir aou la vérité.

I diré sa la mète balon dann son kan é li la anshèv dir amoin, li kroi pa sak li oi pa ; final de konte li la di amwin toussala sé zistoir. Dizon zot i fé konm zot i vé.biensir i sava pa fé ali la démonstrassion Edmond Albius la vréman égzisté, ké d'apré son l'anssien mète sé li ké la trouv lo tékbnik pou gonde la vaniye... Mwin la préfèr ékoute noute dalon Daniel Honoré lo moune la di sak mwin la marke an-o la.

Mé mi mète amwin la plass bann zanfan i antan zot paran dir dé shoz konmsa, mi panss sa i pé arienk détrui zot anvi pou shèrché, é pou trouvé, sirtou si l'amour zot paran i fé mète azot in bon plass dann zot léstime. L'èr-la, mi panss, sèryèzman, bann zanfan konmsa lé riskab zot i pèrss pa dsi lo fron la syanss, listoir, la dékouvèrte lo monn, la dékouvèrte la natir. Pov professèr okipé pou dir marmaye-la la tèr i tourn dsi èl mèm, osinosa lo shan bann zétoil lé infini, sansa ankor néna in trou dan la koush l'ozone.

Lédikassion bann marmaye sé in n'afèr konpliké éli domann l'assossyasion in bonpé zaktèr. Si toute i sava dann sanss la konéssans, mi panss lé bon, mé si na inn, lo pli émé, lo pli admiré i pran lof o pou lo vré, lé possib pou démar dan la konèssanss lo marmaye lé in pé an difikilté é si konm mwin la ékrir an-o la, listoir sé zistoir ébin oila ké li lé bien anbété. Pars, ni vé, ni vé pa, mé listoir la pa arienk zistoir, sé bonpé pliss ké sa.

A bon antandèr, salu !

Justin