

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21469 - 79ÈME ANNÉE

Rapport des États généraux des mobilités présenté par la Région

77 % pour le retour du train à La Réunion



Ce 13 février, la Région Réunion a présenté le résultat des États généraux des mobilités. Principales conclusions des 11000 contributions : 77 % demandent le retour du train à La Réunion, 59 % estiment que l'automobile est un mode dominant et dépassé, 62 % revendiquent l'amélioration des réseaux de transport collectif déjà existant. Le soutien au train est du même niveau qu'en 2010 quand le chantier du tram-train était en cours.

Ceci montre la fidélité à un projet lancé par Paul Vergès et démolit en 2010 par le lobby du tout-automobile et de la dépendance de La Réunion aux importations.

Mais la théorie du « coup parti » amène la mobilisation de plus de 800 millions d'euros d'argent public pour espérer terminer une route en mer qui a déjà coûté au moins 1,6 milliard d'euros au contribuable pour la moitié du chantier livré. Face au refus de l'État d'inscrire La Réunion dans le plan de relance du réseau ferroviaire se pose alors la question du financement du retour du train plébiscité par les participants aux États généraux des mobilités. La Région et les communautés d'agglomération devront faire preuve

d'innovation pour que des crédits suffisants puissent financer la reconstruction du chemin de fer à La Réunion qui est la première revendication en matière de mobilité. Cela a été le cas à Maurice. Les Réunionnais sont-ils moins capables que les Mauriciens ?

Le Conseil régional a présenté hier le rapport des États généraux des mobilités. Organisé par la collectivité, cette initiative a recueilli 11000 contributions. Ceci a permis de rappeler que le retour du train à La Réunion est la principale revendication en matière de politique des transports.

En 2010, le chantier du tram-train avait été lancé par la Région Réunion présidée par Paul Vergès. Peu avant les régionales, un sondage avait révélé que plus de 70 % des Réunionnais étaient pour la reconstruction du chemin de fer à La Réunion. Par conséquent, mis à part Jean-Paul Virapoullé, aucun des principaux adversaires de l'Alliance n'osaient prendre position contre le tram-train. Ainsi, l'arrêt du chantier du tram-train ne figurait pas dans le programme de Didier Robert.

Ce n'est qu'une fois qu'après avoir été élu, au bout

de plusieurs semaines, que Didier Robert annonça l'arrêt du chantier lors d'une conférence de presse à laquelle « Témoignages » n'était pas invité. Le président de Région de l'époque avait en effet peur que nos questions ridiculisent ses éléments de langage appris par cœur et récités devant d'autres médias.

Fidélité au soutien du projet lancé par Paul Vergès

La suite fut le détournement de l'argent obtenu de la France et de l'Europe par Paul Vergès pour financer la reconstruction du train à La Réunion et la nouvelle route du littoral. Avec l'accord du gouvernement, cette somme considérable fut affectée à un projet d'une hypothétique route en mer d'un coût de 1,6 milliard d'euros manifestement sous-estimé de près d'un milliard. Paris était en effet trop heureux de négocier la baisse de sa contribution : elle devenait forfaitaire, avec tous les dépassements du budget initial à la charge de la Région alors que Paul Vergès avait négocié que l'État soit le principal contributeur dans ce cas. Paris était aussi tout heureux de voir que l'arrêt du chantier du tram-train renforçait la dépendance de La Réunion aux importations, notamment françaises. En effet, le projet du tram-train s'inscrivait dans celui de l'autonomie énergétique puisqu'il devait fonctionner avec de l'électricité produite par des énergies renouvelables. C'était trop pour le lobby des énergies fossiles, du tout-automobile et du maintien de La Réunion sous la dépendance énergétique d'importations contrôlées par des sociétés extérieures à notre pays.

Or, les 1,6 milliard d'euros ont été dépensés au cours du mandat de Didier Robert pour ne construire qu'une demi-route en mer qui n'était reliée à nulle part : le chantier a démarré avec l'accord de l'État sans que les matériaux ne soient prévus pour la terminer. Il a fallu une rallonge pour raccorder l'ouvrage partiel à la route existante. Et une autre rallonge d'au moins 800 millions d'euros d'argent public vise à achever la route en mer un jour en utilisant une autre technique que le projet de l'époque Didier Robert.

La suppression du chantier du train à La Réunion

montre que d'autres intérêts sont passés avant ceux de la population.

Le rapport des États généraux des mobilités souligne donc que une fidélité au soutien du projet lancé par Paul Vergès.

Respecter la population

Malheureusement, force est de constater que depuis, cette revendication de la population n'est pas écoutée par les institutions responsables des transports à La Réunion. Il en résulte un parc automobile qui a augmenté de 50 % en dix ans pour approcher 500 000 véhicules et un réseau de transports collectifs manifestement sous-dimensionné et peu attractif. En effet, 62 % des contributions revendiquent l'amélioration des réseaux de transport collectif déjà existant.

Alors que la priorité depuis sous deux mandatures à la Région a été de satisfaire les intérêts du lobby du tout-automobile, 59 % estiment que l'automobile est un mode dominant et dépassé.

Ceci montre que la population est pleinement consciente que le train est la meilleure solution pour les déplacements entre les villes à La Réunion.

Il importe donc maintenant aux collectivités responsables d'œuvrer pour être en phase avec cette revendication essentielle de la population.

Paris ne veut pas donner d'argent pour lutter contre le sous-développement de La Réunion en matière de transport ? Cela amène à chercher d'autres sources de financement si ces collectivités n'ont pas les moyens de reconstruire le train.

Tout près de nous à Maurice, la population bénéficie d'un réseau ultra-moderne de 40 kilomètres, avec un train de 400 places toutes les 15 minutes pour relier les principales villes du pays ainsi que la Cybercité et l'Université. Cet investissement a coûté un peu plus de 400 millions d'euros, avec des financements qui ne viennent pas de Paris ou de l'Union européenne.

Les Réunionnais sont-ils moins capables que les Mauriciens ?

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
77e année

Directeurs de publication :

1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergès ; 1957 - 1964 : Paul Vergès ; 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

Lettre ouverte de la Section PCR de Saint-Denis

Pour une campagne d'information sur les risques des groupes électrogènes

Cette lettre s'adresse aux responsables de la Sécurité Civile : l'Etat et les Collectivités.

Lors du dernier phénomène cyclonique, des commerçants ont fait la promotion de groupes électrogènes. Anticipant des coupures d'électricité prolongées, des clients faisaient la queue devant certains magasins. La peur des avaries alimentaires a poussé de nombreux Réunionnais à se doter de ce moyen de secours.

Or, ces engins utilisent du carburant, un produit réputé inflammable dont le stockage, même en petite quantité, constitue un danger, autant pour les utilisateurs que pour le voisinage. Sur le plan de la santé, cela peut aller de l'incommodation à la mort par inhalation du dioxyde de carbone.

Dans l'urgence, un audit est nécessaire pour quantifier la situation, cartographier les sites et vérifier l'existence du périmètre de sécurité. A minima, la population réunionnaise doit être informée des conditions de détention de ces engins ainsi que de leur utilisation. L'audit devra rappeler les commerçants à leurs responsabilités premières car il ne s'agit pas d'un objet ordinaire.

Enfin, nous profitons pour rappeler que produire de l'électricité solaire pour sa propre consommation permet de se protéger des coupures de courant, de baisser le montant de votre facture d'électricité et d'améliorer l'empreinte carbone.

**Section communiste de Saint-Denis,
Ary Yee-Chong-Tchi-Kan**

Nouveau président au Groupe de défense sanitaire de La Réunion

CGPER : « construire le nouveau projet de développement sanitaire avec l'ensemble des éleveurs de La Réunion »

La CGPER salue le changement de gouvernance au Groupe de défense sanitaire (GDS) acté le 13 février lors du Conseil d'administration. Le GDS est la structure à qui l'État a délégué de nombreuses missions dans le domaine de la santé des élevages.

Le mardi 13 février 2024, le conseil d'administration du Groupement de Défense Sanitaire de la Réunion s'est réuni pour procéder à l'élection de nouveaux membres à la gouvernance et l'élection d'un nouveau bureau.

Les 12 membres du CA ont élu M. Delblond Maximin, éleveur de bovin à la présidence du GDS par 8 voix en remplacement Mme Soucane Yolaine par 2 voix.

A partir de ce jour, le GDS a été libéré de l'ancienne gouvernance et devra maintenant construire le nouveau projet de développement sanitaire avec l'ensemble des éleveurs de la Réunion.

L'heure est à reconstruction avec un personnel dévoué aux différentes missions qui leur sont confiées dans le cadre des programmes FEADER, de sécurité sanitaire et de la protection du territoire.

Oté

**Kossa i amenn lo monde ?
Lo santiman sansa l'intéré ?
Pètète i fodré ni rouv in pé noute zyé**

Mézami kossa zot i diré si in péi dann l'Azî sansa in péi dann l'Afrik téi sava akapar inn-dé zil dann la Manche sansa la mer di nor pou kontrol la navigassion ?

Zot i diré sirman : kossa banna néna pou fé anlèr laba ? Akoz pa rèss landroi zot i lé ? Akoz pa kontrol la navigassion dann la mèr koté landroi zot i rèss... kissoi lo kanal Mozambik, kissoi lo détroi Bab èl Mandèb, kissoi ankòr lo bra d'mèr rante Sri-Lanka épi l'Inn, la mèr rouz é si é sa.

Ni pouré miltipliye la bann ka konmsa pou étone anou, é pou krétik lé z'inn épi lé zot.

Mi koné zot koko i tourn kar d'tour pou domann kossa l'ariv amwin — kossa l'ariv Justin zordi ? Pou kossa mi anparl sa é sète fasson-la. Poitan sa sé in n'afèr k'i éspass sou noute zyé é ni domann pa nou arien. Mèm pa pou kossa La frans lakapar bann zil zépars ? Pou kossa li la kapar Mayotte ?

Pètète bann maoré i panss La franss i yèm azot é sé pou sa ké li tourn li vir partou tèrla dann noute losséan indien. Pètète zot i panss boudikonte La franss néna arien a gagné pou kontrol toussa bann santènemil marin.

Zot i gnor pa sé par nou La franss sé in gran puissans maritime. Zot i gnor pa sa i fé dé mil é dé mil fon marin épi toute bann rishèss néna dodan — mi domann amwin si nou rényoné, si bann Mayotte, épi d'ote ankòr, i oi la késtyon avèk lo mèm rogar ké bann dominèr.

Mézami lo monde i diriz pa solman avèk lo santiman, mé avèkl'intéré é sa sé in n'afèr i fo pa ni obliye.

A bonantandèr salu !

Justin