

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 22104 - 82ÈME ANNÉE

## Usine de traitement d'eau potable de Bellepierre à Saint-Denis : pose de la première pierre

### Julie Pontalba : « L'eau une ressource plus fragile, plus rare, plus précieuse que jamais »



Mercredi avait lieu à Saint-Denis la pose de la première pierre de l'usine de traitement d'eau potable de Bellepierre, Julie Pontalba, vice-présidente de la CINOR déléguée au cycle de l'eau, est intervenue. La politique de l'eau est une compétence intercommunale relevant de la communauté d'agglomération.

**L'évolution de la situation amène-t-elle à revoir le mode de consommation de l'eau ?**

**-Julie Pontalba :** À l'approche de la période sèche, la

gestion de l'eau devient un enjeu majeur pour notre territoire. À La Réunion, nous avons la chance de disposer d'une ressource importante, mais elle reste fragile et dépendante des précipitations. Les effets du changement climatique nous rappellent chaque jour la nécessité d'anticiper davantage : sécuriser nos captages, entretenir nos réseaux, réduire les pertes et adopter des usages plus responsables.

L'eau potable est un bien précieux. Derrière le simple geste d'ouvrir un robinet, il existe tout un service pu-

blic mobilisé pour capter, traiter, contrôler, distribuer et préserver cette ressource. Modérer sa consommation ne signifie pas se priver, mais apprendre à mieux utiliser une eau qui appartient à tous.

#### Comment la CINOR agit-elle dans ce domaine ?

**-Julie Pontalba :** La CINOR agit concrètement pour préparer l'avenir, à travers des investissements dans la modernisation des équipements, comme la nouvelle Unité de Traitement de l'Eau Potable de Bellepierre, mais aussi par la sécurisation de la ressource, l'amélioration des réseaux, la sensibilisation des habitants et l'accompagnement des différents usagers vers davantage de sobriété.

La récupération d'eau de pluie fait également partie des solutions simples et accessibles. Elle permet de réserver l'eau potable aux usages qui nécessitent réellement une qualité alimentaire, tout en donnant à chacun la possibilité de devenir acteur de la préservation de la ressource.

#### Une prise de conscience est-elle nécessaire ?

**-Julie Pontalba :** Cette transition concerne toute la société : habitants, collectivités, entreprises et institutions. Les entreprises ont aussi un rôle important à jouer pour identifier les économies possibles et construire des pratiques plus durables.

Face aux défis climatiques, agir localement est essentiel. Préserver l'eau aujourd'hui, c'est protéger notre autonomie, notre qualité de vie et transmettre aux générations futures un territoire résilient.

L'ambition de la CINOR est claire : garantir aujourd'hui l'eau de demain, une eau de qualité, sécurisée, accessible à tous et préservée comme un véritable héritage collectif.



## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
81e 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

:journal.temoignages@gmail.com

SITE web : www.temoignages.re

Publicité :journal.temoignages@gmail.com

CPPAP : 0916Y92433

# Réunion Express : retour du train dans 10 ans

**15 ans après l'arrêt du chantier du tram-train, la Région relance un projet ferroviaire similaire avec Réunion Express. Prévu entre Saint-Benoît et Saint-Joseph, ce réseau ferroviaire électrique pourrait voir sa première tranche entrer en service en 2035. Son retour confirme la pertinence des choix abandonnés en 2010 au profit du tout-automobile, au prix d'un important retard pour La Réunion.**

Hier, lors de son assemblée plénière, la Région a présenté le projet « Réunion Express », un réseau ferroviaire de 140 kilomètres reliant Saint-Benoît à Saint-Joseph via Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre. Les premières circulations sont annoncées pour 2035 et l'achèvement du réseau est envisagé à l'horizon 2050. Cette annonce marque un tournant important : plus de quinze ans après l'arrêt brutal du chantier du tram-train, la nécessité du retour du rail à La Réunion finit par s'imposer.

## Le train aurait dû circuler depuis plus de 10 ans

Car ce projet reprend l'essentiel des orientations du projet saboté en 2010. Comme le tram-train, Réunion Express circulera sur une infrastructure indépendante du réseau routier, fonctionnera à l'électricité, desservira les principaux bassins de population et sera connecté aux transports urbains par des pôles d'échanges multimodaux.

Pourtant, cette avancée arrive avec un retard considérable. En 2010, une nouvelle majorité régionale décidait d'interrompre le chantier du tram-train. Cette première tranche, entre Sainte-Marie et Saint-Paul, était pourtant financée dans le cadre du protocole de transfert des routes nationales à la Région. Sa mise en service était prévue dès 2013. Les maires avaient obtenu l'ajout de nombreuses stations en centre-ville afin de compenser un déficit de transport public local, transformant le projet initial en tram-train.

## 2010 : le choix du sous-développement pour satisfaire des intérêts particuliers

L'arrêt du chantier n'était pas dicté par l'intérêt général. Il répondait avant tout aux exigences du lobby du tout-automobile et des énergies fossiles. Le tram-train représentait en effet bien davantage qu'un simple moyen

de transport. Il constituait l'un des piliers du projet d'autonomie énergétique de La Réunion à l'horizon 2025. En privilégiant l'électricité plutôt que les carburants importés, il ouvrait la voie à une réduction de notre dépendance extérieure et à une meilleure maîtrise de notre développement.

Les conséquences de cette décision sont aujourd'hui visibles. Les embouteillages n'ont cessé de s'aggraver. La dépendance à l'automobile s'est renforcée. Les sommes prévues pour le tram-train ont été gaspillées vers la construction d'une hypothétique route en mer dont seule la moitié a pu être réalisée, faute de matériaux et de financements suffisants.

## 20 ans de retard sur Maurice et Madagascar

Surtout, l'abandon du tram-train a brisé une dynamique de modernisation permettant à La Réunion de sortir progressivement du sous-développement. Pendant que notre île renonçait au rail, d'autres pays de notre région avançaient. Maurice et Madagascar ont relancé leurs réseaux ferroviaires ou leurs projets structurants de transport collectif. Aujourd'hui, ils disposent d'une avance d'au moins vingt ans sur La Réunion dans ce domaine.

## Mobiliser plusieurs milliards d'euros

La présentation de Réunion Express constitue donc un aveu : les besoins identifiés il y a plus de quinze ans étaient réels. La croissance démographique, la saturation du réseau routier, les exigences de la transition énergétique et la nécessité de transporter également des marchandises rendent le retour du train incontournable. Reste désormais la question essentielle du financement. Le coût du projet est estimé entre 5,2 et 6 milliards d'euros, tandis que les modalités de sa prise en charge demeurent à définir. Mais une chose est déjà certaine : chaque année perdue depuis 2010 a rendu ce projet plus coûteux et plus difficile à réaliser. La Réunion paie aujourd'hui le prix d'une décision politique qui a retardé de quinze ans son entrée dans l'ère du transport ferroviaire moderne.

**M.M.**

# Oté

## « Tout sak i rèss sé in ké d'shien » : In kozman pou la rout

Mézami, mi sort lir sa dann liv Daniel Honoré, mi anparl souvan pars koméla néna in bann zanprètèr dann liv nout bann zansien é zot i di pa zamé oussa sa i sort, dann kèl liv zot la trouv sa. Lé vré ni pé dir sa sé in patrimoine toulmoune mé sa i déranjré pa d'anparlé tazantan.

Kossa kozman-la i vé dir ? I rèss pi arien. Konm kan i di tout sak i rèst sé la ké d'shat pars sé pa si zot la romarké mé larzan gagné san fatig sé larzan pèrdi konmsi la posh néna trou... I pé dir sa pou larzan léritaz, konm pou larzan gagné la lotri, pétète ossi pou larzan volé.

Laktyalité i mank pa bann ka konmsa é bann zansien i di souvan la pa konète forssé pou gagné, sé pou sa la pèrde tout. Néna in provèrb franssé i di : « bien mal acquis profite jamais » é sa lé vré an zénéral mé pa pou toulmoune.

Alé ! mi kite azot rofléshir la dsi é ni retrouv pli dvan sipétadyé.

*Justin*