

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18096 - 70ÈME ANNÉE

Après la crise des carburants et après les intempéries ayant affecté le réseau routier :

Tourner résolument le dos aux énergies fossiles et remettre La Réunion sur les rails

Les conseillers régionaux de l'Alliance publient une tribune libre intitulée : « Après la crise des carburants et après les intempéries ayant affecté le réseau routier : Tourner résolument le dos aux énergies fossiles et remettre La Réunion sur les rails ». En voici le contenu :



Le tram-train permet de déplacer rapidement des milliers de personnes grâce à un moyen de transport capable de fonctionner avec une énergie produite sans carburant polluant.

Le blocage qu'a connu La Réunion suite à la grève des salariés de la SRPP a provoqué la colère des automobilistes et perturbé toute la vie économique et sociale. Cela ne doit cependant pas masquer les raisons fondamentales de cette grève, provoquée par une réaction légitime des salariés face à la mainmise du groupe Rubis sur la société qui les emploie. Cette opéra-

tion purement financière ne remet nullement en cause la situation de monopole actuelle, mais au contraire la conforte. Plus que jamais, nous avons la démonstration que c'est bien tout le système d'approvisionnement, de stockage et de distribution des carburants qui doit être réformé.

Mais surtout les conséquences de ce conflit ont montré l'extrême fra-

gilité de notre île, victime de sa dépendance au tout-automobile et aux énergies fossiles.

Cette dépendance lourdement préjudiciable a également été ressentie suite aux intempéries qui ont affecté le réseau routier et provoqué la fermeture de la route du littoral.

Au moment où le Parlement s'ap-

prête à adopter la loi sur la transition énergétique, au moment où Paris se prépare à accueillir la conférence mondiale sur le Climat, nous avons la conviction profonde que La Réunion, sous l'impulsion de la Région, doit reprendre sa marche vers l'autonomie énergétique.

Une marche engagée depuis 1998 mais malheureusement interrompue...

Avec le soleil (photovoltaïque, chauffe eaux solaires) le vent, (l'énergie éolienne), la mer, (énergies de la houle, des vagues, de la différence des températures), la biomasse, l'eau (l'hydraulique), le volcan (géothermie), notre île dispose en effet du potentiel pour être autonome sur le plan énergétique.

Pour atteindre cet objectif, il faut une ferme volonté politique.

Il faut aussi une cohérence dans les choix opérés. Les décisions de la Région d'abandon du projet de géothermie qui était bien avancé et d'avoir renoncé à la construction à La Réunion de la centrale d'énergie thermique des mers initié avec DCNS sous la précédente mandature et expérimenté à Saint-Pierre (projet de centrale ETM redéployé en Martinique) illustrent ce manque de fermeté dans l'orientation stratégique proclamée.

L'enjeu des déplacements

L'une des questions décisives pour éliminer les carburants fossiles est celle des déplacements qui représentent plus de 40 % des émissions de gaz à effet de serre. Là encore, la Région n'est pas (n'est plus) au rendez-vous.

Des axes majeurs avaient été définis sous les mandatures de Paul Vergès :

le projet d'un tram train électrique, devant relier Saint-Benoît à Saint-Joseph, afin de rompre concrètement avec le tout automobile

le projet d'un itinéraire sécurisé tout autour de l'île dédié exclusivement aux vélos (voie vélo régionale) pour favoriser les modes de déplacement doux

un programme d'équipements d'infrastructures en panneaux photovoltaïques afin d'anticiper, de favoriser et de programmer la mutation du parc automobile actuel en

véhicules électriques.

Ces projets ont été abandonnés ou révisés à la baisse, loin des ambitions initiales et des objectifs stratégiques fixés.

Ainsi, le tram train a été purement et simplement supprimé ; la région a certes lancé des études pour un futur « Réseau régional de transport guidé » mais les études peinent à avancer et surtout aucun financement n'est programmé ; l'essentiel des moyens budgétaires de la région étant englouti dans la route en mer ; on ne soulignera jamais assez la signification du choix politique de la Région d'avoir supprimé les crédits qui étaient réservés au tram train dans les premiers accords de Matignon, pour les basculer en faveur de la nouvelle route du littoral. Quant aux 2000 bus, ils sont restés au rang de slogan électoral, reconvertis dans le laborieux programme du Trans Eco Express.

le projet phare d'équiper la route des Tamarins de panneaux photovoltaïques pour alimenter les véhicules électriques a été abandonné. La région a certes lancé en partenariat avec l'ADEME un appel à projet pour des bornes de recharge de véhicules électriques mais là encore rien de concret n'a émergé.

Le plan pour le développement du vélo a connu des avancées, mais on est loin de l'ambition de la piste cyclable tout autour de l'île.

Force est de constater que La Réunion reste aujourd'hui encore plus dépendante du « tout voiture », des voitures fonctionnant avec des carburants fossiles. La part des véhicules fonctionnant avec le diesel (plus polluant que le sans-plomb) est d'ailleurs croissante.

Or, les choix politiques de la Région sont de nature à aggraver cette situation. Ainsi, le choix de la Région de donner la priorité absolue à la construction de la route en mer dite nouvelle route du littoral, constitue non seulement un encouragement au tout voiture, mais il obère toutes les capacités budgétaires de construire demain un tram train. La nouvelle route du littoral condamne le projet de tram train.

Et sans alternative crédible au « tout voiture », nous nous dirigeons inéluctablement vers le coma circulatoire. Le parc automobile, évalué en 2010, était de plus de 408 000

véhicules dont 328 000 voitures particulières. Chaque année, nous enregistrons plus de 20 000 immatriculations supplémentaires... Le projet de route en mer ne réglera rien mais au contraire il

aggraverait la situation de congestion du trafic. On va tout droit vers l'impasse. Les perturbations et dégâts récents sur le réseau routier liés aux intempéries climatiques démontrent une fois de plus combien nous sommes paralysés quand nos déplacements dépendent exclusivement de la voiture. L'impact de la fermeture de la route du littoral aurait été tout autre si le projet de tram train qui prévoyait un passage en Montagne et en tunnels était déjà une réalité.

Autre choix politique exprimé par la Région, celui de lutter contre le monopole du stockage des hydrocarbures avec le projet de construction d'une nouvelle unité de stockage. La Région a signé un protocole d'accord avec un opérateur, Indian Oil et le président de région a récemment évoqué Saint-André comme lieu d'implantation. C'est là une erreur stratégique majeure. Comment proclamer lutter contre la pollution et contre les carburants fossiles et vouloir installer une nouvelle unité de stockage de produits pétroliers à La Réunion et renforcer ainsi notre dépendance vis-à-vis des produits pétroliers ? Non, la lutte efficace contre le monopole de la SRPP ou de Rubis, ce n'est pas de faire intervenir un nouvel opérateur pétrolier, mais c'est offrir aux Réunionnais la possibilité de se déplacer sans devoir utiliser des carburants fossiles.

C'est favoriser les véhicules électriques alimentés par des énergies propres et surtout doter La Réunion d'un réseau de transports collectifs à énergie propre comme le tram train électrique.

Tourner le dos aux énergies fossiles et au tout-automobile exige une vraie cohérence dans les choix. Manifestement, la Région Réunion fait aujourd'hui fausse route... Il est urgent de remettre la Réunion, et la Région, sur les rails...

Le groupe des Conseillers régionaux de l'Alliance

Edito

L'émergence de l'Inde met fin à cinq siècles de domination des marines de l'Occident dans l'océan Indien

Mercredi, Narendra Modi était en visite à Maurice. Ce séjour a coïncidé avec la livraison d'un navire de guerre fabriqué en Inde à la marine de nos voisins. Le passage du Premier ministre de l'Inde à Maurice a aussi permis de réactiver les négociations d'un accord commercial préférentiel. Il pourrait permettre à Maurice d'écouler 15.000 tonnes de sucres spéciaux en Inde.

Jeudi, le Premier ministre indien était aux Seychelles. Il a été question de partenariat dans les domaines de l'économie bleue et de la sécurité maritime. Les Seychelles se situent en effet au sud d'une région où naviguent des pirates.

L'Inde est aujourd'hui un pays de plus d'un milliard d'habitants. Elle devient une des plus grande puissance économique du monde, et c'est aussi un pays doté de l'arme nucléaire et des moyens de l'utiliser. L'Inde a mis en chantier une série de trois sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, qui pourront donc lancer des missiles loin de leurs cibles potentielles. Son gouvernement a également décidé de construire des sous-marins nucléaires d'attaque pour opérer en particulier dans le nord de l'océan Indien, entre le Golfe persique et le détroit de Malacca, là où passent les bateaux reliant la Chine à l'Europe en passant par le canal de Suez. L'an dernier, c'était un amiral indien qui était venu en visite à La Réunion, avec une flotte de trois navires fabriqués en Inde.

Ces faits ne doivent pas être sous-estimés. Ils montrent que nous vivons une époque de rupture. Depuis l'arrivée des Portugais au 16^e

siècle, l'océan Indien était dominé par les Occidentaux. Les Britanniques ont pris la suite des Portugais, en dominant les mers de notre région. Le déclin de cette puissance a coïncidé avec l'émergence des États-Unis. Aujourd'hui, la plus puissante base d'agression outre-mer des USA est au coeur de l'océan Indien, c'est Diego Garcia.

Mais aujourd'hui, les Occidentaux ne sont plus les maîtres des mers dans l'océan Indien. Ils doivent compter sur l'Inde qui accompagne son développement économique d'un renforcement de sa marine. Elle a des porte-avions, des sous-marins et des destroyers qui croisent dans l'océan Indien. Et c'est un pays qui peut s'appuyer sur une diaspora très nombreuse dans cette région.

C'est une page de cinq siècles qui est en train de se tourner. La Réunion va-t-elle rester dans l'immobilisme ?

Ce rééquilibrage permettra-t-il de redonner un nouveau souffle à la revendication d'Océan Indien Zone de paix, rappelée en 2011 lors du Festival international de la jeunesse réunionnaise ?

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
70^e 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
Depuis 2008 : Jean-Max Hoarau

6 rue du général Émile Rolland
B.P. 1016 97828 Le Port CEDEX
Rédaction
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 29
E-mail : redaction@temoignages.re
SITE web : www.temoignages.re
Administration
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23
E-mail Avis, Abonnement : avis@temoignages.re
E-mail Publicité : publicite@temoignages.re

Conférence de presse de Ensemb' pour de vraies solutions Maurice Gironcel et Michèle Caniguy pour gagner dès dimanche

Événement important de la campagne des départementales hier à la permanence de Maurice Gironcel et Michel Caniguy à Quartier-Français. Avec leurs remplaçants René Sotaca et Viviane Soune-Seyne, ils ont rencontré hier la presse en présence de nombreux militants. De Sainte-Suzanne à Petit Bazar en passant par Cambuston, le rassemblement s'amplifie autour des candidats de Ensemb' pour de vraies solutions.



Au milieu des militants : Maurice Gironcel, Michèle Caniguy, Viviane Soune-Seyne et René Sotaca.

Dans 8 jours, on vote. Quelques jours après l'ouverture officielle de la campagne, les candidats progressistes du canton 4 (Sainte-Suzanne, Cambuston, Petit-Bazar) avaient invité les journalistes à les rencontrer. Rendez-vous était donné à la permanence de Maurice Gironcel et Michèle Caniguy à Quartier Français. De nombreux militants avaient aussi répondu à l'appel.

Le canton 4 rassemble les anciens cantons de Sainte-Suzanne et de Cambuston, avec en plus le quartier de Petit-Bazar à Saint-André. Ce territoire était représenté par deux conseillers généraux. Deux conseillers départementaux vont leur succéder après le scrutin dont le premier tour est prévu le 22 mars. Un binôme a pris une longueur d'avance, c'est celui de Maurice Gironcel, maire de Sainte-Suzanne, et de Michèle Caniguy, conseillère générale sortante de Cambuston.

Au service de la population

Avec l'élection des conseillers dé-

partementaux, Sainte-Suzanne s'apprête à tourner la page Alamélou. Daniel Alamélou est le dernier conseiller général de Sainte-Suzanne, et son bilan n'est pas flatteur. Elu en 2011 en tant que candidat du PCR pour poursuivre le programme mis en œuvre par Maurice Gironcel, Daniel Alamélou a renié l'année suivante son engagement. Il est devenu un opposant municipal. Les dossiers de la commune relevant du Conseil général ont donc connu un coup d'arrêt. La commune de Sainte-Suzanne a ainsi pris les décisions nécessaires pour la construction d'un collège à Bagatelle et d'une nouvelle caserne de pompier à la Marine (mise à disposition des terrains, dimensionnement des réseaux et des routes), mais rien n'est encore sorti de terre. Cela fait 10 ans que Maurice Gironcel a lancé le projet du collège de Bagatelle, mais tout est gelé avec le conseiller général de Sainte-Suzanne.

Les travailleurs ont aussi lourdement payé le prix de cette politique d'opposition systématique. La population se souvient de la fermeture du GOUSSE qui employait 200 personnes, quelques mois après la défaite d'Alamélou aux municipales.

Le but était de faire porter le chapeau à Maurice Gironcel, mais la population n'a pas été dupe. Dans le prochain Conseil départemental, tous ces errements seront de l'histoire ancienne, avec des conseillers en phase avec les projets de la commune, qui se battront pour que les engagements en termes d'emplois soient respectés. Il est donc clair qu'avec Maurice Gironcel au Conseil départemental, le collège de Bagatelle sera une réalité.

La victoire dès dimanche

Pour sa part, Michèle Caniguy a un bilan bien plus positif. Elle a réussi à mener à bien des projets attendus depuis longtemps par la population, comme la rénovation du collège de Cambuston. Elle compte poursuivre au Conseil départemental les chantiers initiés sous son mandat de conseillère générale.

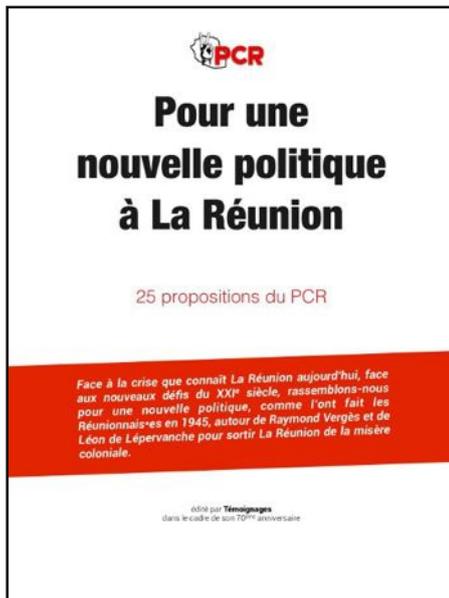
Aux côtés des deux candidats, leurs remplaçants ont développé leurs compétences respectives. René Sotaca est responsable de Jeunesse Est. Il s'attache donc à renouer le fil entre les jeunes et les candidats qui veulent soutenir leur bataille. Dès mercredi, une rencontre aura lieu.

Viviane Soune-Seyne était pour sa part adjointe aux Affaires scolaires et à la Petite enfance de la mairie de Saint-André de 2008 à 2014. Avant d'être retraitée, elle était directrice d'école comme Michèle Caniguy. Elle apporte donc toute son expérience dans ce domaine.

Il reste 8 jours avant le scrutin du 22 mars. Les militants sont repartis gonflés à bloc de cette rencontre avec la presse, conscients qu'une victoire au premier tour se profile à l'horizon de leurs combats.

25 propositions du PCR pour une nouvelle politique à La Réunion –13– **Le PCR propose l'autosuffisance alimentaire**

Pour le Parti communiste réunionnais, le développement économique doit avoir notamment pour but d'atteindre l'autosuffisance alimentaire de La Réunion. Cette sécurité alimentaire mettra le pays à l'abri des aléas politiques dans les pays d'où viennent nos importations de nourriture. Propositions présentées le 22 février dernier à Sainte-Suzanne.



Poursuivre l'objectif de la sécurité alimentaire

Produire au maximum ce que nous consommons (restauration collective, charte entre producteurs et grande distribution, ventes directes aux consommateurs, expérimentations d'économies circulaires ; nouer des partenariats de co-développement gagnant-gagnant et solidaire.

Soutenir les secteurs à fort potentiel

Productions agricoles bio et/ou labellisés, économie du numérique, économie de la mer, agro-nutrition, tourisme, artisanat d'art, etc... en investissant dans la connaissance, la recherche, l'innovation.



Nombreux sont les produits de première nécessité qui sont importés à La Réunion. Le PCR propose de changer cela et d'aller vers l'autosuffisance alimentaire. (photo Toniox)

Proposition n°20
Réaliser l'objectif de sécurité alimentaire

Parlement européen

Le plan Juncker doit garantir des investissements vers les régions les plus frappées par le chômage

Younous Omarjee, 1er Vice-Président de la Commission du développement régional et membre de la commission des budgets, est intervenu sur le plan Juncker (Fonds Européen d'Investissements Stratégiques, EFSI) lors du débat en commission conjointe affaires économiques et budget qui s'est tenu à Strasbourg jeudi matin.



Le passage de Haliba, simple tempête tropicale modérée, a montré l'ampleur des travaux à accomplir pour protéger la population des eaux. Ces investissements pourraient être soutenus par l'Union européenne.

Le 1er Vice-Président de la Commission développement régional a appelé ses collègues des commissions économiques et budget à veiller à ce que le plan Juncker tienne compte des objectifs de la politique de cohésion. « Vous ne pouvez pas vous affranchir des objectifs de la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union, sans quoi ce sont les effets escomptés des fonds structurels et du fonds social européen qui risqueraient de s'en trouver annihilés » a-t-il défendu en appelant aussi ses collègues à être attentifs à l'avis du Comité européen des régions et aux inquiétudes des régions européennes. Younous Omarjee a exprimé la crainte que les investissements ne se concentrent sur les métropoles et que les ré-

gions les moins développées et les territoires en difficulté ne soient les parents pauvres de ce plan. Alors que la finalité du FEIS est la relance de l'emploi il a estimé qu'il « serait curieux que les territoires où le chômage est le plus massif soient laissés de côté ».

Il a aussi tenu à inviter à la plus grande prudence quant aux propositions dans l'air visant à ponctionner la réserve de performance des fonds structurels pour approvisionner le plan Juncker. Il a rappelé que celle-ci a fait l'objet d'une négociation compliquée lors du trilogue sur le CPR et qu'il y a des équilibres qui ne peuvent être remis en cause sans un certain nombre de précautions préalables.

Younous Omarjee a enfin tenu à défendre le fait que ce fonds devra être contrôlé de manière plus démocratique et transparente que ce que la Commission a souhaité. Il a à ce titre rappelé que les conflits d'intérêts devront être évités, et a indiqué qu'il déposera des amendements pour que les personnes qui sélectionneront les projets remplissent une déclaration d'intérêts financiers afin d'éviter tout conflit. Il a aussi appuyé l'idée que des procédures d'audit et de décharge soient mises en place afin que les choix des projets soient dûment contrôlés par le Parlement européen en toute transparence. La GUE/NGL déposera des amendements en ce sens en commission du budget.

La CGTR Ports et Docks dénonce le recours abusif au travail occasionnel sur les quais

Halte à la précarisation du travail de docker

Au cours d'une conférence de presse, la fédération CGTR Ports et Docks a tenu à informer la population de la situation de plus en plus alarmante des dockers.

Les choses pourraient changer pour la profession de dockers, annonce la CGTR Ports et Docks. Lundi 16 mars, la CGT Ports et Docks sera au Ministère des transports, afin de demander de faire une loi à partir du rapport de Martine Bonny sur la définition de la profession d'ouvrier docker et les conditions de recours par les entreprises de manutention.

Non-respect de l'accord de 1994

Après plusieurs années de lutte dans les années 1990, la fédération CGTR Ports et Docks est parvenue à obtenir un accord en 1994, permettant de mensualiser l'emploi des dockers. Mais, désormais, les acconiers veulent une réactualisation de cet accord, en raison de son ancienneté.

Danio Ricquebourg, secrétaire général de la CGTR Ports et Docks, a dénoncé la mauvaise foi des acconiers, qui souhaitent "réactualiser" cet accord, alors qu'il n'a été appliqué « qu'une seule fois », de l'aveu même de Jean Brac de la Perrière, président du syndicat des acconiers et patron de SGM. Cette affirmation est d'ailleurs mentionnée dans les procès verbaux de discussions en 2013 et 2014.

Ne souhaitant pas appliquer l'accord, « les patrons ne font plus de licenciement, mais des départs volontaires », a déploré le syndicaliste, pour qui les dockers permanents sont poussés à la porte pour être remplacés par des dockers occasionnels, voir des travailleurs intermittents, sans réelle compétence pour le métier.

D'ailleurs, le paradoxe pour la fédération est que « d'un côté, ils disent qu'il y a trop d'ouvriers, ils ne peuvent donc pas faire de plan de licenciement économique, mais ils renvoient les permanents (sous forme de départ volontaire, NDLR). De l'autre, il y a un manque d'effectif, alors ils embauchent des dockers occasionnels ». Cette situation mainte fois dénoncée est devenue insoutenable pour les dockers, qui

dénoncent la volonté de « faire du nettoyage » de la part de certains acconiers.

Pour les syndicalistes de la CGTR Port et Docks, la précarisation de l'emploi vient de la non application de l'accord de 1994, qui devait limiter les embauches occasionnelles et permettre de pérenniser l'emploi des dockers. Cependant auparavant l'accord « limitait à 220 dockers occasionnels sur le Port pour faire face au manque d'effectif, mais aujourd'hui il y en a plus de 500 », a expliqué Danio Ricquebourg.

Des conditions de travail difficiles

Le syndicaliste a dénoncé la précarisation de l'emploi chez les dockers et l'absence de dialogue au sein des comités d'entreprise. En effet, les employés des sociétés SGM, SOMACOM, SAMR, prennent connaissance des stratégies de leurs entreprises dans les médias. « Au lieu de s'adresser aux médias, aux représentants du gouvernement et à la direction du travail, ils devraient s'adresser à leurs employés », a déploré Danio Ricquebourg qui attend des explications de la part des patrons.

En plus du non-respect de l'accord de 1994, « la convention collective a été violée ». En effet, celle-ci mentionne qu'il est possible d'embaucher de « la main d'œuvre d'appoint en cas d'insuffisance de dockers professionnels », toutefois « les dockers occasionnels n'ont pas à travailler durablement sur les quais », a précisé le syndicaliste.

Ce dernier a tenu à rappeler les mauvaises conditions de travail des dockers, qui font les « 3 shifts ». Ainsi certains d'entre eux « débutent leur journée à 7H, pour terminer à 3H du matin et reprendre à 7H ». Alors que la durée de travail quotidienne est de 10H et que le temps de repos pour un docker doit être de 11H, « on voit que les dockers travaillent dans l'illégalité ».

Alors que le Port Réunion se modernise, « il faut mettre les moyens »

humains pour permettre aux dockers de faire les « 3 shifts », assuré Danio Ricquebourg, qui espère que « l'effectif permanent sera renforcé et que les occasionnels viennent en cas d'un surcroît de trafic ».

Le rapport crucial de Martine Bonny

Dans un tel contexte, les syndicalistes attendent beaucoup du rapport de Martine Bonny, qui présente ses conclusions et préconisations concernant le régime d'emploi des ouvriers dockers. Cette dernière préconise de clarifier la définition de la profession d'ouvrier docker ainsi que ses conditions de recours par les entreprises de manutention. Mais le point qui intéresse le plus les dockers réunionnais est la volonté de Martine Bonny de mettre en place une charte nationale concernant les nouvelles implantations industrielles sur les places portuaires. Cette charte, signée par les organisations professionnelles patronales et les organisations syndicales, comporte des engagements réciproques et explicites en termes de fiabilité et de compétitivité des approvisionnements et des expéditions par voie maritime.

Lundi 16 mars, « les camarades de la CGT Ports et Docks vont se rendre au Ministère des transports afin de demander qu'un député prenne ce rapport pour en faire une loi, avant la fin du premier trimestre 2015 ». Un rendez-vous attendu et soutenu par la fédération réunionnaise, qui s'est dit "solidaire" et « vigilante parce qu'on n'a aucune garantie, le gouvernement n'est pas à un reniement près ».

Céline Tabou

Lu sur audi-citoyen.org

Grèce : petit guide contre les bobards médiatiques

Younous Omarjee, 1er Vice-Président de la Commission du développement régional et membre de la commission des budgets, est intervenu sur le plan Juncker (Fonds Européen d'Investissements Stratégiques, EFSI) lors du débat en commission conjointe affaires économiques et budget qui s'est tenu à Strasbourg jeudi matin.

Idée reçue n°1 Annuler la dette grecque : 636 euros par Français ?

échéance, la France le rembourse en empruntant de nouveau. On dit que l'État fait « rouler sa dette ».

La seule chose que perdraient les contribuables français, ce sont les intérêts versés par la Grèce, soit 15 € par Français et par an.

La BCE pourrait résoudre facilement le problème de la dette grecque. Elle pourrait rayer d'un trait de plume les 28 milliards qu'elle détient. Elle pourrait racheter aux institutions publiques (États, FESF) les titres grecs qu'ils détiennent, et les annuler également. Ou bien les transformer – comme le demande la Grèce – en obligations perpétuelles, avec un taux d'intérêt fixe et faible, et pas de remboursement du capital. De toute façon une banque centrale ne court aucun risque financier puisqu'elle peut se refinancer elle-même par création monétaire.

Quelles leçons pour la France et l'Europe ?

En France aussi la dette publique est insoutenable et ne pourra pas être remboursée. Les taux d'intérêt sont très faibles aujourd'hui ? Oui, mais c'est parce que la France mène une politique d'austérité qui plaît aux marchés financiers. C'est aussi parce que les investisseurs financiers ne veulent plus courir le risque d'investissements dans le secteur productif. Pour en finir avec cette politique en France et en Europe, il faudra aussi alléger le poids des dettes, d'une façon ou d'une autre : restructuration, remboursement partiel par un prélèvement exceptionnel sur les grandes fortunes, annulation partielle... toutes les hypothèses doivent être étudiées et faire l'objet de choix démocratiques.



Le discours officiel sur la Grèce

« Il n'est pas question de transférer le poids de la dette grecque du contribuable grec au contribuable français » (Michel Sapin, ministre de l'Économie, Europe N°1, 2/02), « une ardoise de 735 € par Français » (Le Figaro, 8 janvier), 636 € selon TF1 (2 février).

Pourquoi c'est faux ?

La France est engagée à la hauteur de 40 milliards € par rapport à la

Grèce : une petite partie a été prêtée à ce pays dans le cadre de prêts bilatéraux, le reste (environ 30 milliards d'euros) étant apporté en garantie au Fonds européen de solidarité financière (FESF), lequel a emprunté sur les marchés financiers pour prêter à la Grèce.

Dans les deux cas ces prêts sont déjà comptabilisés dans la dette publique française (environ 2000 milliards €). Leur annulation n'augmenterait donc pas la dette.

La France devra-t-elle déboursier ces sommes en cas d'annulation de la dette grecque ? Non, car en fait, la France, comme la plupart des pays, ne rembourse jamais vraiment sa dette. Lorsqu'un emprunt vient à

On pourra lire ci-dessous un certain nombre d'informations relatives à la culture de la canne à sucre et à l'exploitation des produits dérivés dans différentes régions. De extraits ont été reproduits afin de nourrir notre propre réflexion sur l'avenir de la canne chez nous et dans les pays environnants.

La canne c'est le sucre, mais pas seulement -60- **Différentes informations relatives à la culture de la canne à sucre (7e partie)**

XVIII - Résultats de recherche récents et évolution actuelle du développement des produits et procédés au Taiwan Sugar Research Institute

Les activités de recherche poursuivies de 1985 à 1996 au Taiwan Sugar Research Institute (TSRI) sont passées en revue, avec une indication de l'état de développement des produits et procédés. On considère que ces nouveaux produits et procédés sont d'une importance stratégique pour les progrès technologiques et industriels. Parmi les nouveaux produits, on peut citer la L-lysine, les enzymes, les aliments santé, les produits à base d'amidon, les confiseries, le pigment naturel rouge tiré du fruit d'*Opuntia dillenii*, l'érythritol et la pulpe de bagasse pour la fabrication de papier. Parmi les procédés mis au point, citons ceux qui ont trait à la fermentation éthylique, à la production industrielle de fructo-oligosaccharides et à la lécithine en grains. D'autres informations se rapportent au tapioca de sagou, aux produits à base de graines de soja, au contrôle qualité des cartilages de requin, à l'analyse des polysaccharides, des triterpénoïdes et du germanium dans les champignons médicinaux *Ganoderma spp.*, au traitement des eaux usées industrielles et à l'étude d'impact environnemental d'une usine de pâte à papier de bagasse. KIT (B2465) Taiwan Sugar (Taïwan), vol. 44 (3), p. 8-21

XIX - Le marché du sucre en Chine : analyse et recommandations

En Chine, 86 % du sucre vient de la canne et 14 % de la betterave. Dans les dernières années, le développement de l'industrie sucrière s'est heurté à un obstacle majeur, la léthargie du marché intérieur et la chute du prix du sucre. Le déclin du prix du sucre est constant depuis 1997 ; fin 1999, il a fini par être inférieur au coût de production. Les principales explications tiennent à l'effondrement des prix du sucre sur le marché mondial, à l'excédent de production intérieure et à la concurrence d'un substitut meilleur marché, la saccharine. De l'autre côté, c'est la très grande dispersion du marché intérieur et l'inefficacité des structures de production qui sont les principaux

responsables du coût élevé de la production de sucre. Ces coûts de production élevés n'ont pas aidé les producteurs de sucre chinois à se défendre contre les sucres importés et la saccharine. Quand la Chine aura rejoint l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la pression de la concurrence des sucres importés sur les raffineries chinoises augmentera encore. Par conséquent, le gouvernement doit mettre en place une politique industrielle propre à protéger le marché intérieur et à encourager la restructuration de la filière. Des directives permettant d'atteindre ces buts sont proposées. (D'après le résumé des auteurs.) KIT (H1045) Sugar Journal (États-Unis), vol. 64 (8), p. 11-13, 16, 18

XX - Récolte de la canne à sucre en Thaïlande : coupe manuelle contre coupe mécanique

Les avantages et les inconvénients de la coupe manuelle et de la coupe mécanique de la canne à sucre en Thaïlande sont comparés. La coupe manuelle reste populaire parce qu'elle est bon marché, compacte peu les sols et n'abîme pas les racines, ce qui favorise une bonne repousse par la suite. Il n'y a que 250 machines à couper la canne en Thaïlande, elles sont utilisées essentiellement dans des champs de grande taille. Les équipements existants ne conviennent pas aux pratiques culturelles thaïlandaises : la taille du travail qui permet une efficacité optimale des machines est rarement atteinte, les champs mesurant au mieux 200 à 300 m de long. Il se pourrait qu'une machine de plus petite taille soit mieux adaptée au contexte de la canne à sucre thaïlandaise, mais il y a plus d'une raison pour expliquer le manque d'intérêt des agriculteurs. On recommandera que les chercheurs qui mettront au point une machine de taille adaptée s'attachent essentiellement au choix de l'énergie utilisée, à l'évacuation des déchets et au transport et à la manutention des tiges. (D'après le résumé des auteurs.) KIT (B2628) Agricultural Mechanization in Asia, Africa and Latin America (Japon), vol. 35 (1), numéro spécial, p. 33-36

Oté

Aforss diskité, in zour na war féklèr !

Tèr la mi sort argard in sobatkoz dann télé, si lo télé piblik, té si zéléksyon pou shwazi bann konséyé pou lasanblé départmantal lo 22 èk lo 29 Mars, pa promié fwa lo télé an késtyon i roganiz in sobatkoz la d'si, dézyinm mi krwa. Vik i vyinbou pa rogroup tout kandida si minm plato an minm tan dann minm télé , néna tro, néna 128 kandida o total, dikou la invit in dé parti politik. Mé mondié ségnèr, mandoné mi konpran poukoué nout péi lé dann in linpas, poukoué ni avans pi ni dovan ni dérièr.

Lo lémissyon la éklèr in pé mon lantern si nout bann dirizan potansyèl konm i di. Pou mwin lo lémissyon navé ni gou ni santiman, shakinn la tir dan son sans mé navé pa inn pou tir dann lo bon sans. San mépriz lin a lot, an mwin minm mi di, si ni sar mèr nout déstin dan la min banna, bann moun la sobat a swar, mondié ségnèr nout kanar lé nwar. Pa inn la nyabou fé in bon propozisyon pou détak nout baro. Pa inn la gingn soulèv in lièu, kansréti pou nou pa pèrd lo gou. Pa inn pou rolèv lot.

Pwatan lo zournaliz la pa mank domandé, koué i fé domin si zot lé éli ? Donn a nou lo program lin a lot. Vik zordi néna in ponyé parti politik, i dovré an awar in ponyè program. Sanm pou mwin sa in zéléksyon i ral pa tro, néna i di pou rézon, nou néna tèlman si lo kèr dopi kèktan, sépousa ni vot pi. Ousinonsa si mi vot, mi vot pou lo pli pir. Ankor in sominn pou diskité pou dovré, banna i di aforss, aforss diskité in zour na war féklèr !

Justin

Dovine, dovinaye. Kosa in shoz ?

Mi sava la ravine mi shant, kan mi artourn mi plèr :

.....

barik ranpli dolo