

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19305 - 75ÈME ANNÉE

L'urgence de relancer la reconstruction du chemin de fer à La Réunion

Hausse des importations de véhicules neufs : La Réunion va droit dans le mur



Ces voitures encombrant le quai du port devront se faufiler dans une circulation toujours plus dense.

L'urgence de reconstruire un train est rappelée par des embouteillages quotidiens toujours plus nombreux. Elle est accentuée par les chiffres de vente des véhicules neufs des cinq premiers mois de l'année : 13565 nouvelles immatriculations. Cette croissance des importations d'automobiles confirme qu'avec le système actuel, La Réunion va droit dans le mur.

Après une année 2018 record, les vendeurs de véhicules neufs continuent de se frotter les mains. Au cours des cinq premiers mois de l'année, ce sont 13565 voitures neuves importées qui ont été vendues à La Réunion. Ce chiffre laisse présager pour cette année l'importation de plus de 25000 voitures.

Comme habituellement, ce sont les constructeurs français qui arrivent en tête des ventes, avec plus de 6300 automobiles de marques Renault, Peugeot ou Citroën.

Ces données tombent à pic, au moment où la Semaine du développement durable a été l'occasion pour certaines collectivités de présenter des projets de transport collectif. Car elles montrent que fondamentalement, rien ne change à La Réunion sur une question essentielle : la politique des déplacements.

Conséquence d'une décision politique

Avec un rythme de plus de 20000 véhicules par an depuis de très nombreuses années, La Réunion s'est peuplée de voitures qui contribuent significativement à la formation d'embouteillages toujours plus nombreux et chronophages. Ces véhicules sont également des dévoreurs d'espace quand ils ne sont pas utilisés. C'est ainsi que Saint-Denis, plus grande ville de La Réunion, est un parking à ciel ouvert, où les rues sont occupées en permanence par une voire deux files de véhicules en

stationnement.

Ces importations sont une réponse à une politique des déplacements qui a choisi de miser sur le tout-automobile. C'est la conséquence de la décision de stopper le chantier du tram-train en 2010 et de transférer l'argent prévu pour l'achever sur un projet de route en mer qui fait la part belle à l'automobile.

Où mettre toutes ces voitures ?

Se pose en effet la question de savoir si le mode de consommation de l'automobile à La Réunion est adapté à la réalité géographique et sociale de notre île. En effet, sur 2500 kilomètres carrés, moins de la moitié sont utilisées par l'être humain. Sur cette partie valorisée, la moitié est consacrée à l'agriculture. Il reste donc à peine 600 kilomètres carrés pour organiser la vie d'une population qui va vers le million d'habitants. Cela fait donc une densité de 1500 habitants par kilomètre carré, soit une zone densément peuplée.

Dans les pays développés, cela fait bien longtemps qu'il existe des alternatives à l'automobile pour assurer les déplacements dans des régions densément peuplées. Ces solutions s'organisent autour du chemin de fer qui, sous forme de train, tram ou métro, est la colonne vertébrale des politiques des déplacements.

Relançons le tram-train

Avant 2010, la Région Réunion portait un projet de tram-train et avait réussi à le financer en amenant l'État à signer un partenariat pour la réalisation de deux grands chantiers : le tram-train et la nouvelle route du littoral.

Si le calendrier n'avait pas été remis en cause par le changement de majorité à la Région en 2010, le tram-train entre Sainte-Marie et

Saint-Paul serait en service depuis plusieurs années, tandis que la nouvelle route du littoral serait déjà livrée.

Avec un train capable d'arriver à des heures régulières, permettant de voyager confortablement et pas cher, nul doute que le nombre des voitures importées n'atteindrait pas les sommets actuels.

Droit dans le mur

À cela s'ajoutait le projet de recouvrir la route des Tamarins de panneaux photovoltaïques afin d'alimenter en énergie les voitures électriques. Ceci devait amener à La Réunion un autre mode d'utilisation de ce mode de transport. Des expériences dans le monde ont montré que le développement des véhicules électriques peut accompagner l'émergence de l'auto partagée. Le véhicule n'est plus la propriété d'un individu et peut alors être utilisé par plusieurs personnes dans la journée, ce qui limite ses périodes de stationnement et donc son emprise sur le foncier.

Les chiffres florissants des importations de véhicules neufs à La Réunion sont un élément de la crise qui touche notre pays. Ils sont révélateurs d'un fait : La Réunion continue d'aller droit dans le mur.

M.M.

Edito

Stratégie de liste et quotient personnel

Younous Omarjee avait annoncé qu'il sera en tête à La Réunion. A Mayotte, il attendait le même résultat. Dans les 2 endroits, il avançait comme argument son bilan exceptionnel et sa relation particulière avec la population.

Au final, ses compatriotes réunionnais le placent 2e avec 19,03 % des suffrages, mais accordent le premier rang au RN avec 31,2 %. Ses amis mahorais le gratifient d'une 3e place avec 9,17 % des voix. Là-bas, il est devancé par LREM (16,76 %) et RN (45,56 %). Au regard des chiffres, son objectif n'a pas été atteint, malgré son appel au vote "utile" (inutile de voter pour Julie Pontalba). Il se plaisait à dire qu'en 2014, il était sorti en tête dans 11 communes. Aucune cette fois.

C'est un constat d'échec. Il accuse un retard de 12 points à La Réunion et 36 points à Mayotte. Il y a 5 ans, dans ce dernier département, 7428 personnes lui avaient accordé leur confiance. Cette année, seulement 1932. La chute est nette.

C'est un échec personnel car il était le seul parlementaire sortant. Avec 7 ans de mandat effectif, il possède une grande notoriété. Partout, il a bénéficié d'une couverture médiatique exceptionnelle. Le dernier soir de campagne, il a même eu 30 mn sur Antenne Réunion. La liste arrivée en tête du scrutin n'avait sur place aucun candidat de renom. Même à Petite Ile où il était soutenu par le maire et son conseil municipal, il n'obtient que 844 voix.

Certes, il est élu et on pourrait dire que l'essentiel est accompli. Cela est dû à la stratégie de liste bien plus qu'à l'appréciation de son bilan personnel par la population. En effet, il est élu grâce à la bonne place (4e) qui lui a été octroyé sur la liste de Manon Aubry, sortie 5e de la compétition générale. Il aurait même pu prétendre à la première place sur la base de son quotient personnel.

NB.

Voici un autre exemple de stratégie de liste. En 2009, Younous Omarjee était 3e sur la liste conduite par Élie Hoarau, sortie premier du scrutin. La décision de faire la promotion de jeunes Réunionnais, compétents et disponibles est un principe du PCR. Même s'ils ne sont pas encartés au Parti. Younous Omarjee deviendra parlementaire à mi-mandat, en 2012. Pour cet objectif, il fallait organiser la démission du titulaire, secrétaire général du PCR, et obtenir l'accord de sa suivante. Le PCR a déployé sa stratégie et respecté sa parole.

Ary Yee Chong Tchi Kan

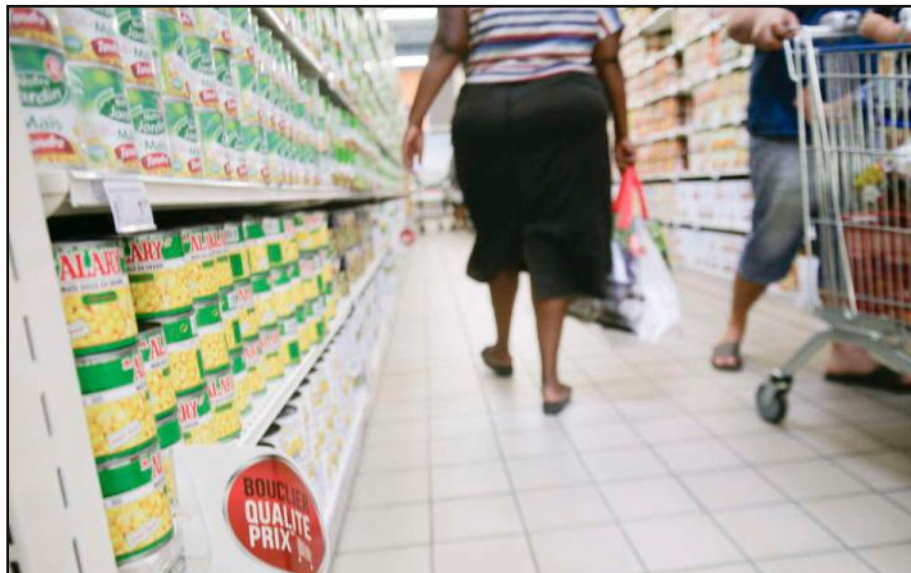
Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
71e 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

Etude sur la distribution présentée à l'Observatoire des prix des revenus et des marges

Grossistes à La Réunion : illustration d'un système verrouillé



Les commerçants indépendants se ravitaillent dans les grandes surfaces car les prix y sont moins élevés que chez les deux grossistes implantés à La Réunion.

L'étude demandée par l'Observatoire des prix des revenus et des marges sur la distribution à La Réunion, et présentée vendredi dernier, a constaté que les commerçants indépendants ont le choix entre deux grossistes. Mais ces fournisseurs pratiquent des prix plus élevés que ceux pratiqués dans les grandes surfaces, ce qui oblige les commerçants à se ravitailler dans ces grandes surfaces. Dans ces conditions, les prix de vente dans ces commerces de proximité ne peut qu'être encore plus chers que ceux déjà trop élevés des produits disponibles en grandes surfaces. Voici des extraits de cette étude à ce sujet, avec des inter-titres de Témoignages.

« Hormis quelques acteurs de très petite taille et bien souvent spécialisés sur le marché des CRH (cafés hôtels restaurants), il n'existe que 2 grossistes majeurs à La Réunion : les enseignes Supercash et Promo-

cash. Ces deux grossistes sont contrôlés par deux acteurs majeurs de la distribution, pour le premier, par le groupe Vindemia (lier groupe de distribution avec les enseignes Jumbo Score), pour le second, par le groupe Caillé, exploitant l'enseigne Leader Price, dont il convient de rappeler qu'ils partagent la même centrale d'achat, celle du groupe Casino. Une telle situation de concentration chez les mêmes acteurs du marché amont et aval, s'apparentant à un véritable verrou de marché, n'offre que peu de choix aux petits commerçants de proximité en termes d'approvisionnement compétitif et différentiel.

10 à 25 % plus cher

Les conditions accordées par les grossistes aux petits commerçants sont étonnamment peu favorables voire défavorables au regard des

tarifs promotionnels pratiqués par les grandes surfaces au client final, lesquels sont le plus souvent très inférieurs, de l'ordre de 15 à 30 %, au coup d'achat des mêmes produits proposés par lesdits grossistes et ce, y compris lorsque ces derniers les proposent en promotion.

De façon générale, ces deux grossistes, placés sous le contrôle de deux distributeurs majeurs, de surcroît partageant la même centrale d'achat, ne remplissent plus leur vocation de négociateur, vidé de tout sens et donc ne jouent plus leur rôle d'intermédiaire auprès des professionnels (petits commerçants, CRH) avec des tarifs de base pratiqués qui sont en moyenne de 10 à 25 % supérieurs au prix de vente de base de fond de rayon pratiqués par les grandes surfaces. De surcroît, ces acteurs n'accordent que très rarement des délais de paiement. (...)

2 grossistes et une centrale d'achat

Un marché des filières d'approvisionnement local ne comptant que 2 grossistes significatifs hormis les importateurs ou fournisseur locaux, lesquels sont limités à leurs gammes de produits, contrôlés par deux acteurs majeurs des grandes surfaces, partageant de surcroît la même centrale d'achat, ne jouant donc plus leur rôle auprès des commerçants indépendants, lesquels trouvent de meilleures conditions d'achat dans les rayons des hypermarchés multipliant les promotions. »

Plus de 800 femmes meurent tous les jours des suites d'une grossesse

«Trop de mères continuent de souffrir»

Une étude de l'UNICEF publiée le 3 juin dernier pointe le coût important des dépenses liées aux soins prénataux et aux services d'accouchement. Faute de protection sociale, des millions de familles choisissent de faire des économies sur ces coûts, ce qui peut avoir des conséquences fatales.

Plus de 5 millions de familles d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine et des Caraïbes consacrent chaque année plus de 40% de leurs dépenses non alimentaires aux services de santé maternelle, précise une étude de l'UNICEF.

Près des deux tiers de ces ménages, soit environ 3 millions, se trouvent en Asie et environ 1,9 million, en Afrique. Selon l'analyse, les coûts des soins prénatals et des services d'accouchement peuvent dissuader les femmes enceintes de consulter un médecin, mettant ainsi en danger la vie des mères et de leurs bébés.

« Pour un trop grand nombre de familles, les coûts liés à l'accouchement peuvent être catastrophiques. Si une famille ne peut pas supporter ces coûts, les conséquences peuvent même être fatales », a déclaré la Directrice

exécutive de l'UNICEF, Henrietta Fore. « Lorsque les familles font des économies pour réduire les coûts des soins de santé maternelle, les mères et leurs bébés souffrent ».

L'étude note que, même si de nombreux progrès ont été accomplis dans le monde pour améliorer l'accès des femmes aux services de santé maternelle, plus de 800 femmes meurent encore chaque jour des suites d'une grossesse. Au moins 7.000 décès de bébés à la naissance se produisent également chaque jour, la moitié de ces bébés étant en vie lorsque l'accouchement a commencé et 7.000 bébés meurent au cours du premier mois de leur vie.

Selon l'analyse, de 2010 à 2017, le nombre de professionnels de santé a augmenté dans de nombreux pays. Toutefois, l'augmentation a été minime dans les pays les plus pauvres où les taux de mortalité maternelle et néonatale étaient les plus élevés. Par exemple, de 2010 à 2017, ce nombre est passé de 4 à 5 agents de santé pour 10.000 habitants au Mozambique et de 3 à 9 en Éthiopie. En Norvège, ce nombre est passé de 213 à 228 agents de santé pour 10.000 habi-

tants au cours de la même période.

Le rapport note également que, globalement, les complications liées à la grossesse sont la première cause de décès chez les filles âgées de 15 à 19 ans. Étant donné que les adolescentes grandissent encore elles-mêmes, elles risquent fortement de subir des complications si elles tombent enceintes. De plus, leurs enfants risquent davantage de mourir avant leur cinquième anniversaire. Cependant, le rapport révèle que les adolescentes mariées ont moins de chances de recevoir les soins médicaux appropriés pendant leur grossesse ou d'accoucher dans un établissement de santé que les femmes mariées à l'âge adulte.

« Nous ne fournissons pas de soins de qualité aux mères les plus pauvres et les plus vulnérables », a déclaré Mme Fore. « Trop de mères continuent de souffrir, surtout pendant l'accouchement. Nous pouvons mettre fin à cette souffrance et sauver des millions de vies avec des mains sûres, des installations fonctionnelles et une meilleure qualité de soins avant, pendant et après la grossesse ».

In kozman pou la rout

« Lo méyèr zour pou plant in foré lété néna vintan, lo dézyèm méyèr zour sé zordi »

Kosa sa i vé dir ozis ? Sans prop : Mi pans i vé dir si dann in l'androi demoun la bézoin in foré é vi lo tan bann pyé d'boi i mète pou pousé noré falu zot i plant ali, lo tan bann pyé d'boi i mète a pousé, sé solon lo ka : i di vintan, é an vintan i pé fé pous in foré é an avoir bann tron konsékan. Suivan lo pyé d'boi ou i plant pétète i fo trantan, pétète kinz mé antouléka i fo lontan. Alor si ou la pa fé néna vintan, fé tout suit é dann l'avnir lo moun nora in foré. Sans figiré : Si mi kopran bien é si gouvèrné sé prévoir i fo ou i prévoi mé si ou la pa prévi i fo ou i komans tout suite. Konbien foi nou la rogrète pa avoir fé kékshoz a tan ? Mé dann in ka konmsa i fo fé mèm si ou lé an rotar. Sirtou pa abandone la parti. Alé ! Mi kite azot rofléshi la dsi é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé !

Oté

La prèv par nout listoir : si i marsh pa dann in kou, va marsh dann dë !

Matant zélida la ékrir Justin :

Mon shèr nové, mon espès salté, rouj-do-fo n dovan l'éternité, mi koné mi sava démoraliz aou moin-la. Pou kosa mi di sa ? Pars mi suiv azot bien é mi konstat in n'afèr sé ké zot i yèm bien fé zoué dsi zot patéfone dann tan lontan, zot vyé dis la fine réyé. Zordi zot i anparl tram-train, domin zot va anparl lotonomi énézétik, aprésa zot va rolans sak zot i apèl la résponsabilité é an réalité in kopyaz sak zot l'avé apèl l'otonomi. Lo pli zoli bouké sé kan zot i rolans lo bann zidé kominis la fine foiré in pé partou é si mi tronp pa kan d'lo la mèr va monté, si èl i mont, zot va mète azot dsi kap bord mèr avèk zot pti langouti rouz apré kriy : « Arète in kou sanm lo réshofman klimatik ! ». Mon nové lé bon kan ou néna la suite dann zidé mé obliy pa in n'afèr. Obliy pa ké listoir i répète pa défoi, dézyèm foi li bégèye. Tok ! Pran sa pou toi !

Justin la fé pou répons :

Mon vyé matant k'i koz la boush rouvèr, m'a dir aou in n'afèr : ébin, kan moin la lir out kozman moin la aral konm in boufé loptimis. Toudinkou moin la roprann konfyans pars si ou i gingn pa fé in n'afèr promyé kou, ou i ésèye in dézyèm foi épi mèm in troizyèm épi ou va fini par arivé. Matant sé sak mi apèl la prèv par nout listoir. Kosa sa i vé dir ?

Matant bann zésklav lété atann zot libérasyon l'ané 1794. La koup la manké é zot la gingn sa l'ané 1848, lo vin désanm 1848. Nou téi atann légalité sosyal 1 zanvier 1947, nou la pa gagné mé in koup de tan apré nou la rash ali avèk in for kanpagn dsi l'égalité. Nou la lans mo d'ord lotonomi l'ané 1959 mé nou la pa gingn ali é si i fé parèye akoz sré pa pou lé zané k'i vien ?

Si ni arvir in pé an aryèr dsi sak ou la di, matant nou la pa bate l'asimilasyon atèr é nou la pa arash lo droi viv nout kultur avèk maloya klasé dann patrimoine l'unesco, avèk in bon défans nout kréol rényoné k'téi doi mor, la pa bien vivan li zordi ? Arzout ankòr bann poin nou l'aprè marké dsi l'otonomi énézétik, lo raye épi in mode transpor plizyèr manyèr... Astèr si ni kontinyé ou i pans pa nou néna ankòr désèrtènn viktoir pou arash dsi la késtyonn la lite kont lo réshofman klimatik. Mi pans nou konm tout bann pèp néna sa an poinnvizé, nou va gingn sov la vi domoun dsi la tèr !

Matant sa i fé dir amoin, mi romérsyé aou ankòr in foi pou lésipoir ou la ramène dann mon tête é mi pans galman dann la tête tout mon bann kamarad épi zot kèr sirtou. Sa i fé pans amoin in kozman moin la antann dann la boush défin Paul Vergès téi di konmsa : si ou néna rézon-é nout parti néna rézon-kontinyé marshé san trok shomin é l'androi ou pans ou v'arivé, ou v'arivé pou vréman. Pou mon par mi di, konm moin la ékrir an-o la : si an in kou i gingn pa, nou va gingn an dé foi, pétète an plizyèr foi mé pou gagné nou va gagné. Tok ! Pran sa pou ou.

Justin