

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 20133 - 77EME ANNÉE

L'impasse du tout-automobile, illustration d'un système inadapté à notre île pour servir les intérêts du néocolonialisme

La Réunion : 475000 voitures, bus et camions en 2021, 580000 en 2035 si rien ne change

« Les stations-service font-elles encore le plein ? » : l'étude de l'IEDOM sur les stations-service de La Réunion datée d'avril 2022 et diffusée hier donne un coup de projecteur sur l'ampleur du parc automobile à La Réunion dans une petite île tropicale de 2500 kilomètres carrés où près de 900000 habitants se concentrent sur une étroite bande littorale : 475.000 voitures, bus et camions en 2021, et la perspective de 580.000 en 2035. Entre 2000 et 2019, le parc automobile avait connu une croissance de 91 %, selon l'étude de l'IEDOM. La perspective de plus d'un demi-million de véhicules impose un changement profond sous peine d'incapacité à circuler à La Réunion. Cela passe tout d'abord par la reprise de reconstruction du réseau ferré entamée jusqu'en 2010 par la Région Réunion alors présidée par Paul Vergès, par le développement des téléphériques pour relier rapidement les Hauts au littoral où se concentrent les activités, ainsi que par l'utilisation du vélo électrique pour circuler facilement en ville.

L'IEDOM a diffusé hier le contenu d'une étude datée d'avril 2022 et intitulée « Les stations-service font-elles encore le plein ? » avec comme sous-titre « Analyse du modèle économique réunionnais et perspectives à 2035 ». Les stations-service sont des entreprises qui ont pour but principal de vendre de l'énergie aux véhicules à moteur. L'IEDOM donne donc un coup de projecteur sur l'évolution du parc automobile.

L'étude de l'IEDOM indique que le nombre de voitures, camions et bus a augmenté de 91 % entre 2000 et 2019. Voici ensuite une photographie de la situation actuelle, et l'évolution possible :

« Au 1er janvier 2021, La Réunion compte environ 475 000 véhicules particuliers, véhicules utilitaires,

poils lourds, autobus et autocars. Bien qu'encore en retrait par rapport à la métropole (81,3 %), la proportion de ménages réunionnais possédant au moins une voiture passe de 63,9 % en 2001 à 72,7 % en 2018. Un quart des foyers possède deux voitures ou plus. Le parc automobile a ainsi presque doublé entre 2000 et 2021. Les projections de population de l'Insee, ainsi que les hypothèses de taux d'équipement des ménages, permettent d'estimer le parc automobile réunionnais à 580 000 véhicules en 2035, soit 110 000 véhicules de plus en 15 ans ».

Pourquoi une telle situation ?

Cette situation découle du système néocolonial imposé aux Réunionnais. L'automobile est en effet un moyen bien commode pour recycler les transferts publics obtenus par les luttes des Réunionnais en profits privés qui sont rapatriés dans d'autres pays. Ainsi, la totalité de l'énergie faisant fonctionner ces véhicules est importée. Toutes les voitures, bus et camions sont produits ailleurs ainsi que les pièces détachées. Les importateurs de véhicules et de carburants sont essentiellement des sociétés extérieures à notre île. De plus, ce sont les constructeurs automobiles français et européens qui sont les principaux bénéficiaires de cette politique. Ceci permet donc de soustraire chaque année plusieurs centaines de millions d'euros des poches des Réunionnais qui partent à l'extérieur au lieu d'être employés au développement du pays. Cet argent finance donc des emplois ailleurs, alors que le taux de chômage de notre île est responsable de l'exclusion de la moitié de la population.

Le train sacrifié au profit des intérêts du tout-automobile

Or, l'automobile n'est manifestement pas un mode de déplacement adaptée à une zone densément peuplée comme notre île : près de 900.000 habitants vivent sur un territoire de 2500 kilomètres carrés, dont la moitié est protégée par un Parc national, et le quart est consacré à l'agriculture. Il reste donc environ 600 kilomètres carrés pour les logements, l'industrie et les services. Cela correspond à près de 900.000 habitants dans une superficie équivalent à un rectangle de 20 kilomètres sur 30.

Il apparaît clairement que le train est le mode de déplacement le plus adapté. C'est autour du réseau ferré que s'organise la vie des zones densément peuplées dans les pays qui ont les moyens de se le permettre financièrement. Avec un PIB de plus de 20 milliards d'euros, sans compter les transferts publics de France et d'Europe, l'argent ne manque pas à La Réunion. D'ailleurs, imaginerait-on quelle serait la situation à Paris s'il n'y avait ni train ou métro ? Ce serait le coma circulatoire comme dans de grandes villes de pays en développement.

L'emprise foncière des automobiles

Manifestement, La Réunion est déjà dans une situation de coma circulatoire. En témoignent les immenses embouteillages quotidiens à l'entrée de Saint-Denis. Il suffit d'un simple incident sur le réseau routier pour qu'aussitôt des milliers de personnes perdent un temps considérable dans un bouchon. Par ailleurs, ces véhicules prennent de la place. Ainsi, toutes les centre-villes sont devenus d'immenses parkings à ciel ouvert. Ceci condamne une part importante de foncier qui pourrait être affecté à des fonctions bien plus utiles. La conversion à l'électricité du parc automobile ne changera pas cette situation : les voitures, bus ou camions prennent la même place, quelle que soit leur source d'énergie.

L'urgence de reconstruire le train et développer les téléphériques

La perspective de plus d'un demi-million de véhicules impose un changement profond sous peine d'incapacité à circuler à La Réunion. Cela passe tout d'abord par la reprise de reconstruction du réseau ferré entamée jusqu'en 2010 par la Région Réunion alors présidée par Paul Vergès. Ce train doit constituer l'armature de la mobilité à La Réunion.

Le succès du téléphérique de la CINOR à Saint-Denis montre l'intérêt des Réunionnais pour un mode de transport pas cher, écologique et rapide alternative crédible au tout-automobile. De telles installations devraient donc être amenées à se multiplier dans notre île afin de permettre aux habitants des Hauts de rejoindre rapidement et en toute sécurité le littoral où se concentre l'activité. Le vélo est devenu le moyen le plus rapide pour circuler en ville, avec l'assistance électrique, il est accessible à tous. Son usage devra donc être favorisé.

La perspective du coma circulatoire doit logiquement imposer une forte limitation de l'importation des voitures, bus et camions à La Réunion. Singapour a mis en œuvre avec succès une politique de quota et de permis de circuler afin d'éviter de se retrouver dans la situation de La Réunion.

Mais pour accélérer la mise en œuvre de telles mesures, il est important que les Réunionnais puissent avoir le pouvoir de décider ce qui est bon pour eux. Cela permettrait ainsi de nouer rapidement des partenariats avec des pays susceptibles de soutenir une reconstruction rapide du chemin de fer en fournissant du matériel à un prix moins cher que les tarifs des sociétés occidentales. En Afrique, le partenariat avec la Chine a déjà permis d'importants progrès dans ce domaine.

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

Edito

Pour un réel accompagnement des élèves en situation de handicap et de leurs parents qui souffrent déjà tellement

Les accompagnants d'élèves en situation de handicap (AESH) aident les enfants porteurs de handicap, ou présentant un trouble de santé invalidant, à s'intégrer dans leur environnement scolaire. Un AESH peut apporter une aide individuelle, mutualisée ou collective (classe Ulis). Il intervient dans les écoles, collèges et lycées qu'ils soient publics ou privés sous contrat. L'AESH suit l'élève dans tous ses déplacements liés à l'école comme les sorties, les voyages scolaires et les stages. Il participe aux réunions concernant l'élève au même titre que l'équipe éducative. La mise en place et le suivi du projet personnalisé de scolarisation (PPS) font également partie de ses missions. La durée d'attribution d'un accompagnant peut varier selon le profil et les difficultés de l'élève.

Pour faire appel à un AESH, vous devez déposer un dossier auprès de la Maison départementale des personnes handicapées MDPH. Dans le cadre du Projet personnalisé de scolarisation (PPS), l'équipe pluridisciplinaire de la MDPH propose des modalités d'accompagnement en fonction des besoins de l'enfant. C'est la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH) qui prend la décision d'accorder ou non l'accompagnement. Le délai de réponse est en moyenne de 6 mois mais varie selon les demandes. Mais surtout la constitution du dossier relève d'un parcours du combattant. Le dossier ne peut passer en commission que s'il est complet et le seul lieu pour le déposer est à Saint-Denis. Les attributions sont faites selon les disponibilités. Il est fréquent qu'un élève habitant Saint-Pierre par exemple se voit proposer un accompagnement ou une structure spécialisée située à Sainte-Marie. On n'a jamais su combien il y a avait d'élèves sans solution tous les ans.

Les conditions de recrutement et d'emploi des AESH sont les suivantes : recrutés directement par l'Éducation nationale, ces professionnels de l'accompagnement peuvent obtenir un CDI après avoir exercé six années en CDD. En janvier 2016, un diplôme dédié a également été créé : le DEAES, Diplôme d'État d'Accompagnant Éducatif et Social, de niveau V (équivalent CAP). Ce diplôme ouvre la voie à un ensemble de métiers d'accompagnants, dont celui d'AESH. Il est également possible de devenir AESH en disposant d'un diplôme ou d'une expérience dans le domaine de l'aide à la personne ou de l'inclusion scolaire. Ce métier est aussi accessible sans avoir de diplôme spécifique, en bénéficiant d'un contrat unique d'insertion (CUI) ou d'un contrat d'accompagnement dans l'emploi (CAE).

« Après avoir effectué plusieurs contrats de 6 mois renouvelables (jusqu'à 24 mois), ils bénéficient d'une formation d'adaptation à l'emploi de 60 h et d'une seconde formation de 60 h en lien avec leur projet professionnel, pour un contrat de 24 mois », précise l'ONISEP. « Au bout de 2 ans, ils peuvent être recrutés sous le statut d'AESH et bénéficient d'une préparation au diplôme d'état d'accompagnant éducatif et social (DEAES) ».

La durée annuelle de travail est de 1 607 heures pour un temps complet, réparties sur 41 à 45 semaines. Les AESH sont en majorité à temps incomplet. Le nombre de semaines travaillées, supérieur aux 36 semaines de l'année scolaire, est destiné à reconnaître l'ensemble des activités réalisées par les accompagnant-es dans l'exercice de leurs missions, au-delà des seuls temps d'accompagnement. Les 5 semaines permettent de reconnaître les temps connexes d'activités préparatoires, de réunions, de formation, qu'ils aient lieu pendant ou hors temps scolaire. En cas de formation longue, le contrat peut prévoir jusqu'à 45 semaines travaillées. Le décret n°2021-1106 du 23 août 2021 met en place une nouvelle grille de rémunérations à compter du 1er septembre 2021. Par exemple, une AESH est en CDD à l'indice 348 et travaille à 62 %. Son salaire sera de $348 \times 4,69 \text{ €} \times 62 \% = 1012 \text{ €}$ bruts / mois, soit 812 € nets / mois. La rémunération des AESH n'est pas à la hauteur du service que ces agent-es apportent au bénéfice de l'école inclusive et de la scolarisation des élèves en situation de handicap. Ils et elles pâtissent à la fois de temps de travail très bas et d'indices de rémunération au minimum de la Fonction publique. Selon l'INSEE, on est considéré comme pauvre en France quand on perçoit des revenus mensuels inférieurs à 885 € ou 1 063 €, selon qu'on utilise le seuil de pauvreté fixé à 50 % ou 60 % du niveau de vie médian. Si le ministère a refondu la grille de rémunération, ce coup de pouce reste bien insuffisant !

Il faut se battre à l'Assemblée nationale pour améliorer les conditions d'accès pour les parents en créant un droit opposable. Et à côté, il faut créer un statut de fonctionnaire à part entière pour les AESH. Cela compte bien plus que les gesticulations inutiles de certains sortants qui ont peur pour leur niveau de vie.

« C'est proprement ne valoir rien que de n'être utile à personne. » René Descartes
Nou artrouv'

David Gauvin

Illustration de la dépendance des Réunionnais à l'énergie importée

La Réunion : 547 millions de litres de carburants importés vendus en 2019

« Les stations-service font-elles encore le plein ? » : l'étude de l'IEDOM sur les stations-service de La Réunion datée d'avril 2022 et diffusée hier donne une idée de l'ampleur du défi pour arriver à l'autonomie énergétique de notre île. 547 millions de litres de carburants importés ont été vendus en 2019, et sans changement, ce seront plus de 612 millions de litres qui seront importés en 2035. Même si 40 % du parc automobile était électrifié à cette date, il faudrait encore importer 365 millions de litre. À quel tarif ?

Depuis l'importation à La Réunion du tout-automobile, la croissance du nombre de voitures, de camions et de bus est incessante. La casse du projet du tram-train en 2010 a privé les Réunionnais d'une alternative. En conséquence, le parc automobile a quasiment doublé entre 2000 et 2019, en moins de 20 ans.

La courbe des ventes de carburants importés a suivi la même tendance, souligne l'étude de l'IEDOM « Les stations-service font-elles encore le plein ? » :

612 millions de litres de carburants importés en 2035 si rien ne change

« En 2019, 547 millions de litres de carburants ont été distribués dans les stations-service de l'île : trois quarts de gazole et un quart de sans-plomb. Les ventes de carburants progressent de 40 % entre 2000 et 2019, soit un rythme inférieur à celui du nombre de véhicules (+91 % sur la même période). Sans modification des comportements des ménages, le scénario d'évolution du parc automobile se traduirait par une hausse de 12 % des ventes des carburants d'ici à 2035 ».

Cela signifierait plus de 612 millions de litres d'une énergie importée dont le prix dépend de la spéculation sur celui du pétrole. La guerre en Ukraine illustre combien cette spéculation peut faire monter brutalement le prix, avec d'importantes conséquences pour les Réunionnais. En 2035, le nombre de véhicules fonctionnant à l'essence sera sans doute dans le monde bien plus important qu'aujourd'hui. Comme l'énergie est un marché, si la demande augmente et que l'offre ne suit pas la même tendance, le prix augmente.



Si 40 % du parc automobile est électrique, 365 millions de litres importés en 2035

Mais l'étude de l'IEDOM propose une alternative avec l'électrification du parc automobile. En effet, l'Union européenne propose d'interdire la vente de voitures à moteur à essence à partir de 2035.

« En revanche, une progression des véhicules électriques dans le parc automobile réunionnais basée sur les scénarios de réseau de transport d'électricité (entre 20 % et 40 % du parc à horizon 2035) impliquerait un recul des ventes de 10 % à 33 % par rapport à 2019 ». Malgré tout, cela situerait la consommation de carburants importés entre 365 et 493 millions de litres sans que l'on puisse connaître quel sera le prix de cette énergie.

Ce scénario indique également qu'en 2035, l'autonomie énergétique de La Réunion sera encore loin d'être atteinte.

M.M.

Alors qu'à La Réunion, la majeure partie de l'électricité est produite par des énergies importées dans des centrales contrôlées par des sociétés extérieures

Hausse du prix de l'énergie importée : arrêt d'une centrale électrique à Maurice

« Le quadruplement du prix du charbon ne peut que partiellement être pris en compte dans le tarif de l'énergie vendue ; ce qui fait que le prix du charbon est maintenant en lui-même plus élevé que le prix de vente de l'électricité au CEB, ce qui est de nature à mettre en danger l'équilibre économique de Terragen »

Cet extrait d'un communiqué publié par notre confrère « l'Express » de Maurice explique la décision du propriétaire d'une centrale thermique d'éteindre les chaudières vendredi. Depuis cette date, la centrale Terragen fournissant entre 15 et 17 % de l'électricité à Maurice ne fonctionne plus. Terragen revendique une hausse du prix de rachat par le CEB, auquel s'oppose pour le moment le gouvernement mauricien. Ce dernier indique que quand le prix du charbon était plus bas, le propriétaire de la centrale thermique réalisait d'importants profits.

Les autorités mauriciennes affirment qu'il n'y aura pas de coupure de courant. Néanmoins, c'est l'inquiétude car tout comme La Réunion, Maurice est loin de l'autonomie énergétique à partir de ressources locales :

« Ce qui inquiète aussi, comme Terragen, trois autres gros producteurs indépendants utilisent eux aussi du charbon pour la production énergétique alors que la part d'énergies renouvelables à partir du soleil, du vent et des déchets dans le mix énergétique est de seulement 23,45 %. Encore très loin de la barre des 40 %, qui serait portée à 60 % d'ici 2030, évoquée dans le discours du Budget 2021-2022... »

A La Réunion, la grande majorité de l'électricité est produite à partir d'énergies importées : charbon dans les centrales d'Albioma, fioul et éthanol dans celle d'EDF au Port. Dans le cadre de la Transition énergétique décidée à Paris, le charbon est remplacé par la biomasse. Mais cette biomasse est importée par bateaux : elle est issue d'arbres coupés à des milliers de kilomètres de La Réunion. Autant dire que la décision de stopper une centrale thermique à Maurice à cause de la hausse du prix de la matière première interpelle.

La raison du quadruplement du prix du charbon est la guerre en Ukraine. Les clients occidentaux du gaz

produit en Russie cherchent à le remplacer. Cela a donc augmenté la demande en charbon, d'où une spéculation à la hausse sur le prix de cette énergie. Un phénomène analogue peut donc survenir pour la biomasse qui remplace le charbon : spéculation et hausse des prix. Cela pourrait-il aller jusqu'à l'arrêt des centrales du Gol et de Bois-Rouge comme moyen de pression pour obtenir une hausse du profit des actionnaires ?

Relancer d'urgence le projet d'autonomie énergétique

A la différence de Maurice où des capitaux mauriciens figurent dans le capital des centrales électriques, celles de La Réunion sont totalement contrôlées par des sociétés extérieures au pays : EDF est une entreprise capitaliste française cotée en Bourse, tandis qu'Albioma est la propriété de capitaux américains. Ce sont donc des actionnaires, dont le centre d'intérêt n'est pas La Réunion..

Le remplacement de la biomasse par le charbon n'est pas un progrès vers l'autonomie énergétique. Car cette matière première est produite sur un autre continent et importée par bateaux. Or, cette biomasse importée assure la production de base de l'électricité à La Réunion, les énergies renouvelables n'étant qu'un complément.

Jusqu'en 2010, la Région Réunion présidée par Paul Vergès pilotait le projet d'autonomie énergétique de La Réunion pour 2025. Ce projet fut remis en cause par l'arrivée au pouvoir de Didier Robert qui se fit l'allié du lobby des importateurs d'énergie.

L'arrêt d'une centrale thermique à Maurice rappelle l'urgence de relancer la marche vers l'autonomie énergétique de La Réunion afin que notre île ne soit plus sous la dépendance d'énergies importées à des prix qui ne sont pas fixés par les Réunionnais, aussi bien pour la production électrique que pour les transports. Avec moins de 20 % de couverture de la consommation par des énergies renouvelables locales pour les transports et l'électricité, l'ampleur du défi est considérable. C'est pourtant une des conditions du développement de La Réunion.

M.M.

Oté

An atandan, kabri i manz salade

La Rényon : in zanfan dsu dë i viv dann in famiye pov

Mézami, mi pans zot i ansouvien kan l'Insee la done shif-la : 46 % bande zanfan la Rényon i viv dann bande famiye pov.

Bien antandi néna in pé la vèrs larm krokodil, lé zot pou déssèrtin la trouv lété bande famiye pov l'otèr. D'ote ankòr la panss linzistis sa sé in n'afèr ni koné issi La Rényon é la pa rienk zordi lé konmsa.

In gouvèrnans an kite ta bouète, sé in gouvèrnans an kite ta bouète.

Antouléka, mwin pèrsonèl, mwin la panss gouvèrnman téi sava sote dsu lokazyon pou amont son gran kèr donk rogoumante bande zalokassion prévu pou marmaye, pétète mèm mète an plass in nouvo lalokassion. Mwin la même antande dir gouvèrnman téi sava fé pou La Frans épi pou bande péi l'outremèr kékshoz i égziss déza dann déssèrtin péi lo nor l'érop, in rovni inivèrsèl.

Donk mwin l'avé abntande parl kékshoze konmsa mé gouvèrnman l'avé d'ote mimite pou tapé. Sirman la mète an route in groupe roflékssion é lo group la pèrde pédal avan d'ariv o bouté. Mé la pa bouzé... Shak foi i anparl bande demoune pov lé konmsa é bien antandi kan i anparl bande zanfan pov lé parèye.

Dann fon mon tanière, mwin la pans bande réponsab bande péi l'outremèr, té i sava fé préssion dsu gouvèrnman pou li

bouzé. Mé mwin la tronp ankòr in kou é mi éspère – pa zordi pa domin – nora in réakssion dann bon sans... Mé gouvèrnman té tro okipé pou rapovrir bande klass moyène, po raze la pinte bande rotrété, pou diminyé noute pti lépargn épi pou bate tanbour dsi son prouèsse pou tape in maladi pli intélizanss ké li.

Boudikonte i paré demoune – pa toute, ziss in pé – la gingn in san éro épi l'arète la. Sa mwin la antande pars demoune la pa gingné la fé wati-watia dann radio épi la kriye linzistis bien sir.

Mwin néna in kamarad la di amwin konmsa : Pou koué k'ti vé ké bande rish i okipe konm k'i fo bande pov, é pou koué k'ti vé, bande demoune néna zanfan rish i sava soussyé bande zanfan pov. Zot sèl soussi sé la répréssion boudikonte... alor konte pa dsi zot pou alé fé dé shoze i konsèrne pa zot épi zanfan sa lé kaziman inossan é la pa zot-pou linstan-va annuiye lo pouvoir établi.

Alor pandan s'tan-la, kabri i manze salade é bande zanfan pov i kontinyé viv dann bande famiye pov. Sé la loi natirèl non ?

Justin