

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21015 - 78ÈME ANNÉE

Le développement passe par l'éradication de la pauvreté : c'est possible à La Réunion -1-

Le train à La Réunion : un moyen de lutter contre la pauvreté

Le retour du train ne contribuera pas seulement à réduire les embouteillages, il sera surtout un moyen de transport adapté aux capacités contributives des Réunionnais. Aujourd'hui, de nombreuses familles victimes de la pauvreté doivent se priver de satisfaire des besoins élémentaires car elles doivent consacrer une part importante de leur budget à l'achat et à l'entretien d'une voiture importée, fonctionnant avec des carburants eux aussi importés, et réparées avec des pièces produites d'ailleurs. Les Réunionnais sont en effet victimes d'une politique des transports qui va à l'encontre de leurs intérêts. Une compagnie réunionnaise des transports publics regroupant le train et tous les autres moyens de transports collectifs et services de location de vélos électrique peut en effet faire considérablement baisser la facture mobilité des Réunionnais. Un tarif de 50 euros par mois pour se déplacer partout est un objectif atteignable. Les Réunionnais, et en particulier les pauvres, bénéficieront alors d'une importante hausse de leur pouvoir d'achat. Le retour du train à La Réunion est un moyen de lutter contre la pauvreté.

INSEE Focus n°270 paru le 11 juillet évoque la pauvreté dans les anciennes colonies devenues départements avec la situation en France. Il indique notamment que « au total, 18 % de la population française (hors Mayotte) en situation de grande pauvreté en logement ordinaire vit dans les DOM historiques (Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion), alors que ces territoires rassemblent seulement 3 % de la population. »

Cette revue souligne notamment ceci :

« Chez les personnes en situation de grande pauvreté, malgré l'ampleur de la dépense, le renoncement à la voiture est l'une des privations les moins fréquentes que ce soit en France métropolitaine ou dans les DOM. Hormis en Guyane, cette privation est un peu moins fréquente dans les DOM qu'en France métropolitaine. La configuration des territoires et la

faiblesse des transports en commun dans les DOM rendent la voiture d'autant plus incontournable pour conserver la capacité à se déplacer quotidiennement de manière autonome. »

Cela indique que malgré la pauvreté, des Réunionnais sont obligés d'acheter et d'entretenir une voiture pour se déplacer, à cause de l'offre insuffisante en transports collectifs.

Des institutions financières au service du tout-automobile

Réagissant à un article de Témoignages sur le coût du sous-développement de La Réunion lié aux transports, Joseph Luçay Maillot apportait une explication sur le nombre important de voitures individuelles à La Réunion :

« La situation actuelle est due aussi aux conditions de financement très incitatives qui ont été accordées par les banques non seulement aux importateurs de voitures mais aussi aux acheteurs. Les personnes dont les revenus sont constitués par des aides publiques ont accès facilement à un crédit pour l'achat d'une voiture. Peut-être qu'il aurait fallu mieux encadrer les crédits pour l'importation et la vente des véhicules automobiles et créer un impôt spécial pour financer la construction des routes mais aussi la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer pour remplacer celle qui existait et offrir aux Réunionnais des réseaux de bus comparables à ceux existants en France métropolitaine. Peut-être qu'il aurait fallu accorder la gratuité des transports collectifs aux plus pauvres au lieu de leur faciliter l'achat d'une petite voiture. Etc »

Pauvreté et dépendance à l'automobile : la double peine

C'est donc une double peine. Non seulement une famille est pauvre et subit donc des privations, mais elle doit encore se priver davantage sur des besoins élémentaires pour financer une voiture et son entretien.

Cela signifie clairement que la politique des transports à La Réunion n'est pas au service des Réunionnais mais du lobby du tout-automobile qui tire des profits de toutes les prestations nécessaires pour faire fonctionner un véhicule.

Pour cette seule raison, la simple conversion du parc automobile à l'électrique ne règlera pas ce problème d'accès au transport. Car une voiture électrique coûte plus cher à fabriquer qu'une thermique. C'est une fiscalité avantageuse qui permet d'en diminuer le prix, sinon leur diffusion serait confidentielle. Les changements de normes européennes permettent alors d'assurer leur écoulement puisqu'à part pour les voitures thermiques les plus chères et les plus polluantes réservées au sommet de la classe dominante, le moteur à essence sera interdit dans les véhicules particuliers neufs à partir de 2035. Neuves, elles ne seront pas à la portée des moins riches. D'occasion à un prix inférieur à 5000 euros, les acheteurs devront probablement gérer le problème d'une batterie en fin de vie, avec un coût de remplacement prohibitif.

Un train peut circuler 50 ans avec les mêmes wagons

Une politique de transport adaptée à la situation de La Réunion passe nécessairement par le renforcement des transports collectifs avec des investissements beaucoup plus conséquents que ceux qui sont alloués au tout-automobile. Ce n'est qu'une question de volonté politique : tenir tête à un lobby utilise La Réunion pour faire des profits.

La priorité doit être le train, le plus économique sur le long terme. Car à la différence des bus, un train électrique peut fonctionner pendant 50 ans, à condition que les matériaux soient faits pour durer. La SNCF a d'ailleurs remis en service des wagons qui ont près d'un demi-siècle pour assurer des trains low-cost sur les lignes interrégionales.

Maurice est une source d'inspiration toute proche de La Réunion

A 200 kilomètres de La Réunion, Maurice montre qu'il est possible de relier les plus grands centres urbains du pays à raison d'un train de plus de 300 places toutes les 15 minutes de 6 heures à 22 heures, pour 1 euro maximum par trajet avec une carte d'abonnement. Pour moins de 500 millions d'euros, l'investissement est réalisé, et ces trains circuleront pendant de nombreuses années.

S'articulant autour du réseau ferré à La Réunion, des stations de locations de vélos électriques, de bus et de téléphériques pourraient s'intégrer dans une vaste compagnie réunionnaise des transports publics chargée de gérer tous ces déplacements. Il serait alors possible de fixer un tarif unique de 50 euros par mois pour utiliser tous ces moyens de transports, tarif qui pourrait être révisé à la baisse avec l'aide des collectivités.

Gain immédiat de pouvoir d'achat pour les usagers des transports

Une telle politique des transports n'obligerait plus des Réunionnais à se priver sur leurs besoins élémentaires pour acheter et entretenir une voiture. Ce serait alors un gain immédiat de pouvoir d'achat, tout en sachant que l'intégralité des sommes dépensées par les usagers de la compagnie réunionnaise du transport public resterait à La Réunion.

Car fonctionnant à l'électricité, le train, le téléphérique et les bus électriques pourront remplir leurs missions avec une énergie qui peut être produite à 100 % à La Réunion, avec des ressources locales.

(à suivre)

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77e 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

Quand le gouvernement met en danger EDF pour des raisons idéologiques

Le PDG d'EDF sur le départ, Jean-Bernard Lévy, saisit le Conseil d'État pour réclamer l'annulation de la mesure décidée par le gouvernement en début d'année pour contenir l'envolée des factures d'électricité des Français. L'industriel a dû cette année augmenter de 20 % les volumes d'électricité nucléaire vendus à bas prix. Pour « libéraliser » le marché de l'électricité, l'EDF est obligé de vendre à perte de l'électricité à des concurrents qui gonflent ensuite les factures des usagers.

L'ouverture à la concurrence des marchés de l'énergie a été engagée dès 1996, avec l'adoption d'une première directive européenne concernant l'électricité, suivie en 1998 d'une directive sur le gaz. Les dernières directives, aujourd'hui en vigueur, sont les directives du 2009/72/CE et 2009/73/CE du 13 juillet 2009, concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et du gaz naturel. Elles s'appliquent dans toute l'Union européenne (UE). Ces directives ont pour objectif de construire un « marché intérieur de l'énergie » à l'échelle de l'Union européenne. Cela consiste à passer de plusieurs marchés nationaux fonctionnant indépendamment les uns des autres à un seul marché européen intégré.

En France, le marché de l'énergie est composé de plusieurs acteurs. Tous interviennent à différents niveaux pour produire, commercialiser, acheminer et finalement distribuer le gaz et l'électricité jusque dans les foyers des particuliers ou dans les locaux des entreprises. En France, la production d'électricité constitue la première activité du marché de l'énergie. Les producteurs d'électricité injectent l'énergie qu'ils produisent dans le réseau français. L'électricité est produite par la transformation de sources d'énergies primaires. En France, 70 % de l'électricité provient des centrales nucléaires. Le reste est issu de sources renouvelables, solaires, hydrauliques et thermiques. Les principaux producteurs d'électricité et leader du marché, sont EDF et Engie. A eux deux, ils constituent 95 % de la production d'énergie en France.

Suite à l'ouverture du marché de l'énergie, le dispositif de l'ARENH a été mis en place, parce qu'il a été considéré qu'EDF disposait d'un avantage par rapport à la concurrence en tant qu'exploitant de l'ensemble du parc nucléaire

français, représentant 56 réacteurs. C'est la loi NOME (Nouvelle Organisation du Marché de l'Electricité) qui a conduit à la mise en place de ce dispositif contraignant EDF à vendre une partie de son électricité nucléaire à des prix régulés. L'ARENH est entrée en vigueur le 1er juillet 2011 par les articles L 336-1 à L 336-10 du code de l'énergie. L'accès à l'électricité de base était en effet jugé nécessaire au développement de la concurrence sur le marché de détail. La quantité allouée à ce mécanisme est limitée à 100 TWh par an, soit environ 25 % de la production totale du parc nucléaire historique.

Toutefois, depuis 3 ans, les volumes d'ARENH commandés dépassent ce plafond réglementaire. La demande en 2022 bat des records, avec 160,36 TWh d'électricité commandés par les fournisseurs. L'excédent ARENH correspond au dépassement du plafond réglementaire de 100 TWh, c'est-à-dire lorsque les demandes des fournisseurs excèdent le seuil fixé par la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE). L'excédent a eu lieu pour la première fois en 2018, puis s'est répété en 2019, 2020 et 2021. Lorsque cela arrive, les fournisseurs sont obligés de s'approvisionner sur le marché de gros, où les prix sont beaucoup plus élevés, et ont même battu des records en 2022 (à savoir que le prix de l'électricité est régulé et fixé à 42 euros le mégawattheure sur le marché de l'ARENH). Par ailleurs, les fournisseurs doivent également supporter des coûts supplémentaires liés au rachat des garanties sur le marché de capacité. Tous ces surcoûts viennent se répercuter sur les factures d'électricité des consommateurs finaux. C'est ainsi que le gouvernement a décidé de relever le plafond de l'ARENH pour « préserver le consommateur », mais on le voit bien, il l'a fait pour laisser en vie un système illogique. Ce système consiste à ce que quelqu'un qui ne produit pas achète à bas coût pour revendre plus cher, en faisant croire qu'on fait baisser le prix pour le consommateur... vraiment la quintessence du système libéral.

« Quand le passé n'éclaire plus l'avenir, l'esprit marche dans les ténèbres » Alexis de Tocqueville
Nou artrouv'

David Gauvin

Oté

**Ini, nou lé pliss an pozissyon
pou fé avans noute rovandikassion,
Ini, nou lé pliss an pozissyon
pou amenn la lite si i fo**

Mézami i pass pa d'prézidan La Franss san k'i désside konsilt in kou bande péi l'outre-mèr dsu sak ni vé pou nout bande péi dann lo tan prézan épi pou l'avnir. Aprésa zot i sèrv anou in program an globibouya — fasson Kazimir — k'i fé ké nou lé touzour apré kour déyèr la solissyon pou nout dévlopman véritab.

Sarkozy la sèrv anou in program, mé son gouvèrnman la fé apopré lo kontrèr bande mézir li l'avé di li sava pran mèm si lo moune l'outremèr l'avé bien apréssyé. Hollande la konsilt anou li ossi, é sa la déboush dossi in l'égalité réèl ni pé dir la pa mark listoir noute bande péi. Macron la fine konsilt anou in foi, li sava konsilt anou in dézyèm foi... Dsi kossa va déboushé ? Ni koné pa ankor ! Nou va fé in pa an avan ? Nou va oir.

Astèr suivan sak mi ékri lé possib zot i pans i fo arète pèrd lo tan avèk lo bande konsiltassion, épi amenn la lite pou in bon l'avnir pou nou... Mwin, pèrsonèlman, si i domande anou noute dézidérata, i fo ni di, sré pa normal ni anvoye dingué. Nout pèp i yèmré pa ké

ni rante pa dann lo dyalog avèk l'éta.

A ! Si nou téi koz noute toute d'in mèm voi ! A ! Si noute toute téi prézante lo mèm rovandikassion. Mwin lé sir gouvèrnman nora té blijé antand sak ni di, nout toute ansanm. Si li antande pa nout volonté, mi pans so kou issi nou noré été bien armé pou fé avans noute bande solissyon par la lite par raporte in gouvèrnman k'i voudré pa antande anou.

I parétre d'issi la fin d'lané nora in gran sobatkoz. L'èrla nou va oir vrèman si gouvèrnman lé dispozé pou akonpagn anou dann shomin nout dévlopman mé a inn kondission sé ké noute toute rényoné ni mète anou dakor dsi nout rovandikassion é ni prézante anou ini konm lo sink doi d'la min.

Mé antansyon pangar, afors alé a lo kalbass i kass — a bon ékoutèr salu !

Justin