

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21437 - 79ÈME ANNÉE

## Quand le néocolonialisme favorise le sous-développement

### 30000 véhicules neufs importés en 2023 : La Réunion va droit dans le mur

Près de 30 000 véhicules importés à La Réunion en 2023, c'est dix fois plus qu'à Madagascar pour une superficie 25 fois plus faible, à quoi peut donc servir cette abondance de produits très chers importés dans un des plus petits pays d'Afrique ? Elle alimente les profits du lobby du tout-automobile, des sociétés extérieures qui vendent de l'électricité ou des hydrocarbures, des filiales des banques françaises implantées à La Réunion, les caisses de Paris grâce à la TVA et au malus écologique. C'est une illustration du système économique néocolonial imposé aux Réunionnais.

En 2010. 329 000 véhicules composaient le parc automobile, et 21000 neufs avaient été importés cette année-là. Aujourd'hui, ce sont plus de 490 000 véhicules au total, et 30000 neufs ont été importés en 2023.

Face à cette crise, La Réunion va droit dans le mur, car les Réunionnais ne disposent pas des moyens de contrer la progression du parc automobile. L'argent de la reconstruction du train a été dépensé dans une hypothétique route en mer, l'État met 400 millions d'euros pour espérer la terminer, et 0 euro pour un train.

Alors que chez nos voisins le train est revenu, notamment à Maurice et à Madagascar, La Réunion s'enfonce dans le sous-développement en matière de transport. Ces 30 000 véhicules neufs importés contribuent à l'aggravation de la crise. Ceci rappelle que tout est à revoir à La Réunion.

En 2023, 29 865 véhicules neufs ont été importés à La Réunion, selon le président du Syndicat de l'importation et du commerce cité par Réunion Première. Ce nombre est stable par rapport à 2022. Dans ce total, près de 15 % de ces produits fonctionne avec de l'électricité, c'est-à-dire avec une énergie très majoritairement importée. Cette dépendance vient des choix faits par les sociétés extérieures qui ont le contrôle de ce secteur à La Réunion : bois de chauffe d'Amérique du Nord et bientôt d'Australie pour rem-

placer le charbon, agrocaburant à base de colza notamment.

Dans notre région, ce nombre de 30 000 véhicules importés par an est sans équivalent. A Madagascar, ce sont seulement 3 000 véhicules neufs qui ont été importés entre janvier et novembre 2023. A quoi pourront donc servir ces 30 000 véhicules neufs fabriqués sur d'autres continents et importés dans un des plus petits pays d'Afrique ?

#### Principaux bénéficiaires

Tout d'abord, ces importations vont augmenter les profits des importateurs, et des distributeurs de véhicules neufs. Elles vont également accroître les bénéfices des filiales des banques françaises qui ont pris le contrôle de ce secteur à La Réunion. L'achat d'un véhicule de plusieurs dizaines de milliers d'euros nécessite bien souvent un prêt bancaire.

Paris fait également partie des gagnants. La TVA n'est pas le seul bénéfice. L'augmentation annuelle du malus écologique renchérit de plusieurs dizaines de milliers d'euros le prix des véhicules de luxe non-électrique, ainsi que celui de quasiment toutes les voitures qui ont un moteur à essence. Bien que ces véhicules pollueront uniquement La Réunion, c'est Paris qui rafle la totalité de cette taxe. Cette recette ne servira donc pas à compenser les nuisances environnementales que ces produits importés causent à notre population, à notre flore et notre faune.

Importateurs de carburants et vendeurs d'électricité sont aussi bénéficiaires de cette arrivée massive de véhicules chaque année. Ces produits ont en effet besoin d'énergie pour fonctionner.

Avec la tendance à la complexification technique pour empêcher notamment les particuliers de faire eux-mêmes les réparations, ces 30 000 véhicules seront une manne pour les vendeurs de pièces détachées et entreprises équipées pour effectuer de coûteuses réparations.

## Illustration du néocolonialisme

Cette situation illustre le système économique néocolonial qui bloque le développement de La Réunion. Toutes ces importations constituent une chaîne de profits privés. L'acquisition d'un véhicule neufs est souvent financée par des transferts publics versés sous forme de salaires, retraites ou autres. Ainsi, de l'argent public venu d'Europe est recyclé en profits privés qui bénéficient à des entreprises extérieures à La Réunion, notamment les constructeurs automobiles et les distributeurs d'énergie. Le coût de ce système économique néocolonial est supporté par toute la population.

L'accroissement continu d'un parc automobile déjà démesuré oblige les collectivités à consacrer une part importante d'argent public pour l'entretien et la construction de routes.

Ces 30 000 véhicules supplémentaires en 2023 ont également contribué à la dégradation des conditions de circulation subie par tous les Réunionnais qui doivent se déplacer. Notre île compte près de 500 000 véhicules avec une tendance à la hausse. Sa superficie est de 2500 km<sup>2</sup>, dont seulement un quart, soit à peine 600 km<sup>2</sup> sont habités. En raison de la domination du tout-automobile, les embouteillages sont inévitables avec leur gaspillage de temps, d'énergie et la pollution que cela engendre.

## Conséquence de la destruction du projet de train

Cette tendance est encouragée par le sous-développement des transports à La Réunion. La décision de stopper la reconstruction du train a été prise en 2010. 329 000 véhicules composaient le parc automobile, et 21 000 neufs avaient été importés cette année-là. Aujourd'hui, ce sont plus de 490 000 véhicules au total, et 30 000 neufs ont été importés en 2023.

Le choix de la Région, alors dirigée par Didier Robert, de dérouler un tapis rouge au lobby du tout-automobile a donné ce résultat.

Face à cette crise, La Réunion va droit dans le mur,

car les Réunionnais ne disposent pas des moyens de contrer la progression du parc automobile.

## Comment changer ?

D'autres pays de faible superficie et ayant un pouvoir d'achat équivalent voire plus important qu'à La Réunion limitent les importations d'automobiles en instaurant un péage pour avoir le droit de rouler sur la voie publique. C'est notamment le cas de Singapour, un pays développé en matière de transports. Par ailleurs, il paraît difficile, dans le cadre actuel, de financer la reconstruction du train à La Réunion. L'État a en effet décidé d'exclure La Réunion de l'appel d'offres distribuant 100 milliards d'euros pour des réseaux express régionaux ferroviaires. Par ailleurs, l'État avait accepté que l'argent de la reconstruction du train soit transféré au financement d'une hypothétique route en mer.

Pour un réseau de plus de 40 kilomètres, Maurice a dépensé moins de 500 millions d'euros. Une telle somme semble hors de portée pour les collectivités réunionnaises, à en croire les demandes répétées d'une aide de l'État.

## La Réunion s'enfoncé dans le sous-développement des transports

Alors que chez nos voisins le train est revenu, notamment à Maurice et à Madagascar, La Réunion s'enfoncé dans le sous-développement en matière de transport. Ces 30 000 véhicules neufs importés contribuent à l'aggravation de la crise. Ceci rappelle que tout est à revoir à La Réunion.

Dans ces conditions, il appartient à l'État d'accompagner un projet réunionnais de développement. Nul doute que ce projet ne pourra faire l'économie d'un débat sur le transport. Ces 30 000 véhicules importés par an montrent précisément ce qu'il ne faut pas faire pour l'intérêt de la population.

*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](mailto:redaction@temoignages.re)

SITE web : [www.temoignages.re](http://www.temoignages.re)

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : [publicite@temoignages.re](mailto:publicite@temoignages.re)

CPPAP : 0916Y92433

## Hôpital bombardé, aide humanitaire entravée...

# Gaza : plus de 22000 Palestiniens tués depuis le 7 octobre

L'ONU rapporte que 125 Palestiniens ont été tués et 318 blessés dans les attaques israéliennes sur Gaza au cours des 24 heures entre mercredi et jeudi après-midi, citant le ministère de la Santé du territoire palestinien. Ils s'ajoutent aux 22 438 Palestiniens tués et 57 614 blessés entre le 7 octobre et le 3 janvier.

Le dernier rapport de situation du Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires (UNOCHA) note également :

Les organisations humanitaires ont été incapables de fournir une aide vitale, notamment de la nourriture et des médicaments, au nord de Wadi Gaza pendant quatre jours en raison de violents combats et de retards et de refus d'accès.

La zone entourant l'hôpital El Amal et le Croissant-Rouge palestinien à Khan Younis a été frappée pour la troisième journée consécutive le 4 janvier. Sept Palestiniens, dont un enfant de cinq ans, ont déjà été tués au cours de trois jours de bombardements israéliens dans la zone..

Le 4 janvier, 177 camions transportant de la nourriture et des médicaments sont entrés à Gaza par les postes frontières de Rafah et Karem Abu Salem (Ke-



rem Shalom), mais l'insécurité alimentaire reste aiguë dans l'enclave assiégée.

Seuls 13 des 36 hôpitaux de Gaza étaient partiellement fonctionnels au 3 janvier — neuf dans le sud et quatre dans le nord — selon l'Organisation mondiale de la santé.

## Extension du conflit entre Israël et le Hamas au Moyen-Orient

# Les États-Unis préparent des plans d'attaque contre les Houthis

« Politico » a rapporté que des responsables de l'administration du président américain Joe Biden « élaborent des plans » pour une réponse américaine à une expansion régionale de la guerre à Gaza et pour « riposter » aux combattants Houthis au Yémen.

Citant quatre responsables américains familiers avec le sujet, « Politico » rapporte que des conversations ont eu lieu « sur des scénarios qui pourraient potentiellement entraîner les États-Unis dans une autre guerre au Moyen-Orient ».

Des plans sont également en cours d'élaboration pour attaquer les Houthis au Yémen en raison de leurs hostilités contre la navigation commerciale dans la mer Rouge ayant des liens avec Israël.

Des responsables américains ont déclaré à « Politico » que le risque d'un conflit régional s'accroît au milieu des affrontements armés au Liban, en Irak et en Iran, ce qui a « convaincu certains membres de l'administration que la guerre à Gaza s'est officiellement étendue bien au-delà des frontières de la Bande ».

# Oté

## Késtyonn lo la plui, Kan in pé i tyé kouyon pou pran son plass

Mi souvien, in zour, nou lété dann la saison dé plui é la plui téi vèrss, té i vèrss, téi vèrss — lété ziska danzéré la fasson èl téi tonm. ! Demoune téi téléphone mèm la radio fridom momandoné la antann la voi in moune apré s'plègn pars dolo té koupé... Ziss l'èr téi fo mète in pé d'ri o fé, épi pétète téi fo galman fé in pé la toilète — lo soir téi i ariv.

Mon papa té ankor la, pars li l'avé pankor pass l'ote koté d'la vi é li téi konpran pa in kozman konmsa. Pou koué ? Pars danntan delo téi ariv pa dann shak mézon, téi falé alé rode delo, kissoi dann in sourss, kissoi dann la fontène piblik é zistoman kan la plui téi tonm sa téi évite in bonpé d'moune pou fé in korvé d'lo.

Mé lo tan la shanjé é kan delo i koule pa, mèm si la plui i dévèrss vèye pa koman, lo moune i panss sèryèzman i manke azot kékshoz, kaziman ké zot lé paralitik... Lé vré koméla toute rézon lé bon pou dir d'moune ramass pa delo la plui pars sa lé pa bon pou la santé si zot i vé, koméla i di demoune ramass pa lo d'plui pou kui manzé, pou bégné, an fète lo-la lé bon arienk pou la shass d'eau.

Par konte i koné dir l'monde si lo lé brouyé dann robiné, i fo fé bouye ali troi minite aprés a i pé boir. Mé si i koul pa dann robiné, si la plui i tonb é ké wi gingn ramass delo, bin so foi issi, lé pa késtyonn fé bouyir delo ni pou bégné, ni pou boir... Néna in pé, mi jur azot, la tyé kouyon pou pran son plass.

A bon antandèr, salu !

*Justin*