

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21605 - 80ÈME ANNÉE

Toujours pas d'amélioration depuis la décision d'arrêter les grands chantiers lancés par Paul Vergès à la tête de la Région

Chômage à La Réunion : problème numéro un

France Travail a confirmé le niveau très élevé du chômage à La Réunion : environ 120000 travailleurs totalement privés d'emploi, et un nombre total de Réunionnais officiellement à la recherche d'un emploi se situant à environ 180000. Ces niveaux très élevés datent de l'arrêt des grands chantiers lancés par la Région Réunion de Paul Vergès à la suite d'une élection. Ils n'ont pas redescendu depuis. Avec la crise annoncée par les dirigeants du BTP, quelle sera l'évolution ?

Les statistiques du chômage au 2e trimestre 2024 ont été publiées ce 25 juillet par France Travail. Elles indiquent un niveau de pénurie d'emplois très élevée. 173780 Réunionnais étaient inscrits en moyenne durant cette période, tous à la recherche d'un emploi. Le nombre de travailleurs totalement privés d'emploi était en moyenne de 114740.

Cela fait plus de 10 ans que ces nombres stagnent autour de ces valeurs : environ 120000 travailleurs totalement privés d'emploi, et environ 180000 inscrits dans l'ex-Pôle emploi devenu France Travail. Ces chiffres très élevés datent de l'époque où furent stoppés les grands chantiers lancés par la Région Réunion présidée alors par Paul Vergès : tram-train, nouvelle route du littoral notamment. Ailleurs, les projets du Pôle océan et des Zéniths du Port et de Saint-Denis furent arrêtés. A la place des projets de la Région Réunion, un nouvel accord entre la Région dirigée par Didier Robert et la France par Nicolas Sarkozy a prévu un chantier de route en mer. 14 ans après la signature de cet accord, tous les crédits prévus ont seulement permis de construire une demi-route en mer s'arrêtant à la Grande Chaloupe et un pont relié à nulle part sur le front de mer de La Possession. Pour rattraper ce coup parti, l'État et la Région ont conclu un nouvel accord prévoyant un rallonge de plus de 800 millions d'euros pour construire l'autre moitié de la route en mer.

La politique menée à la Région entre 2010 et 2022 s'est traduite par un coup d'arrêt dans une dyna-

mique. Pour répondre aux besoins, la Région construisait auparavant 2 lycées tous les 3 ans. Entre 2010 et 2022, l'équipe au pouvoir a fait construire un seul lycée. L'essentiel de l'investissement a été englouti dans une route en mer bien loin d'être réalisée. Cette décision a pesé lourd dans la situation économique de notre île, elle explique en partie la montée du chômage et le nombre d'environ 180000 demandeurs d'emploi selon les statistiques officielles.

Le BTP appelle l'État et les collectivités à l'aide

Ces derniers mois, les dirigeants du BTP ont fait part de leur inquiétude face à la faiblesse du nombre de chantiers programmés. Ils exhortent les pouvoirs publics de sortir des projets pour donner du travail à leurs entreprises.

Pourtant, La Réunion a besoin de nombreux logements par exemple. 40000 familles sont en attente d'un logement social. La population va continuer à augmenter pour se stabiliser à un million d'habitants. Malgré un PIB annuel de plus de 20 milliards d'euros et une valeur ajoutée de plus de 7 milliards produite à La Réunion en moyenne chaque année, le BTP se tourne non pas vers le privé mais vers l'État et les collectivités pour que le contribuable fasse tourner ce secteur économique essentiel.

C'est une illustration de l'impasse du modèle néocolonial qui domine l'économie de La Réunion.

Le secteur de la construction s'attend donc à une grave crise. Est-ce un calme relatif avant la tempête ?

M.M.

La Chine imprime le nouveau monde

L'Union européenne applique depuis le 4 juillet une taxe douanière supplémentaire de 38 % sur les voitures électriques fabriquées en Chine. Le grief porterait sur des subventions déloyales accordées par la Chine à ses entreprises. La Chine proteste et déclare qu'il s'agit d'une sanction politique. Selon elle, la tentative de freiner l'avance du premier de la classe sera inutile et, finalement, ces augmentations excessives se retourneront contre les consommateurs européens. Le raisonnement vaut encore plus pour les États-Unis qui appliquent depuis le mois de mai une augmentation de 100 % sur les voitures chinoises.

En Asie, les dirigeants thaïlandais pensent aux intérêts de leur filière automobile tout en faisant profiter à leurs consommateurs des avantages technologiques et financiers des véhicules électriques chinois. C'est ainsi que « le ministère thaïlandais de l'Industrie demande aux constructeurs chinois de véhicules électriques d'assembler leurs véhicules avec au moins 40 % de pièces d'origine locale, dans le but de soutenir la chaîne d'approvisionnement automobile dans ce pays d'Asie du Sud-Est », nous apprend le courrier du Vietnam. Le seuil de 40 % a été suggéré à la suite de discussions impliquant le ministère et GAC Aion New Energy Automobile, un fabricant de véhicules électriques de Guangzhou. Un autre fabricant, Changan Automobile, basé à Chongqing, s'est engagé à investir jusqu'à 10 milliards THB (270 mil-

ions USD) en Thaïlande. Il commencera avec une proportion de contenu local de 60 %, pour l'augmenter à 90 % à l'avenir. Pendant ce temps, Neta, encore un autre fabricant chinois de véhicules électriques, a promis d'acheter des pièces auprès de 16 sociétés basées en Thaïlande, ce qui représenterait 60 % du total des composants. L'objectif est d'augmenter cette part à 85 % à long terme. Dans un autre média, businesswire du 19 juillet 2024 titre « BYD inaugure son usine en Thaïlande et célèbre son 8 millionième véhicule à énergie nouvelle ». Un communiqué souligne que BYD a achevé son usine en Thaïlande en seulement 16 mois, avec une capacité annuelle de 150 000 véhicules. L'installation comprend des processus d'estampage, de peinture, de soudage, d'assemblage final et de production de composants automobiles. Elle devrait générer 10 000 emplois. »

Les États-Unis et l'Union européenne sont dépassés. Le dernier sommet de l'OTAN s'attaque à la Chine. Au contraire, la Thaïlande fait partie de l'ASEAN qui est à l'origine de la RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership), la plus grande zone de libre échange au monde. Comprenant 15 pays, dont la Chine, elle est entrée en vigueur le 1er janvier 2021. Désormais, c'est l'Asie qui imprime les standards du nouveau monde qui reposent sur la coopération équilibrée entre les peuples.

Ary Yée-Chong-Tchi-Kan

Typhon Gaemi : 21 morts aux Philippines

Les décès signalés dus aux fortes pluies, aux inondations massives et aux glissements de terrain déclenchés par la mousson du sud-ouest et renforcés par le typhon Gaemi sont passés à 21, a annoncé jeudi la police.

Dans un rapport préliminaire, la police a indiqué que sept personnes étaient mortes à Manille, la capitale philippine, trois dans la province de Cavite, cinq dans la province de Batangas et trois dans la province de Rizal. La police a également signalé qu'un homme était mort dans la province de Bulacan et deux autres à Angeles City, dans la province de Pangasinan.

Les causes du décès étaient principalement la noyade, les glissements de terrain, les arbres tombés et l'électrocution.

L'agence nationale des catastrophes des Philippines n'a pas encore signalé de décès dus au double effet de la mousson du sud-ouest et de Gaemi, qui quitte les Philippines jeudi matin.

Gaemi, le troisième typhon à frapper les Philippines cette année, a provoqué des pluies torrentielles, provoquant des crues soudaines et des glissements de terrain dans la région métropolitaine de Manille et dans de nombreuses régions.

En plus de faire des victimes, Gaemi a submergé et détruit des maisons, principalement des bidonvilles dans les communautés côtières et riveraines, et a emporté des voitures.

Les résidents déplacés ont passé la nuit de mercredi dans des tribunaux couverts, des écoles, des églises et d'autres centres d'évacuation de fortune en attendant que les eaux de crue se retirent dans leurs régions.

Les Philippines sont l'un des pays les plus sujets aux catastrophes au monde, principalement en raison de leur situation dans la ceinture de feu des volcans et dans la ceinture des typhons du Pacifique. En moyenne, le pays archipel connaît 20 typhons par an, certains intenses et destructeurs.

Coopération entre l'Afrique et la Chine

Kenya : les véhicules électriques chinois transforment la vie des chauffeurs de taxi

Au Kenya, l'utilisation de voitures électriques permet aux chauffeurs de taxi d'augmenter leur revenu. La transition énergétique des taxis est soutenue par le gouvernement afin de diminuer la pollution générée par l'automobile.

Paul Mwai était assis dans sa voiture garée et parcourait son téléphone portable pour confirmer son prochain client sur son application numérique. Le chauffeur de taxi de 33 ans venait de recevoir une commande pour transporter un client vers un centre commercial de Nairobi, la capitale du Kenya, situé à environ 12 kilomètres de son emplacement actuel.

Il était midi et quelques minutes et Mwai avait déjà transporté depuis le matin plus de 10 passagers vers leurs différentes destinations dans la capitale en pleine croissance et ses villes satellites.

« Mon véhicule électrique est très populaire parmi les clients soucieux de l'environnement », dit-il.

Mwai a récemment acheté une toute nouvelle Neta V, une marque chinoise de véhicules électriques qui a été introduite sur le marché kenyan.

Il a pu payer le prix de 4 millions de shillings (environ 31 000 dollars américains) grâce à un partenariat entre Moja EV Kenya, le distributeur local de la marque Neta V, et une banque locale qui accorde des prêts pour l'achat des véhicules.

Mwai a déclaré que sa décision de passer à un véhicule électrique après avoir utilisé un véhicule à essence au cours des sept dernières années lui a apporté de nombreux avantages.

Ses revenus quotidiens oscillent entre 6 000 et 7 000 shillings (46,5 à 54,2 dollars américains) contre des dépenses de 31 dollars pour le remboursement du prêt automobile et le coût de la recharge électrique de 6,2 dollars.

Lorsqu'il avait une voiture-taxi à combustible fossile, les revenus étaient en moyenne de 34,8 dollars par jour tandis que les dépenses se composaient de 9,3 dollars pour le remboursement du prêt et de 19,38

dollars pour le carburant.

Stephen Musembe, chauffeur de taxi, a également fait la transition vers un véhicule électrique après avoir conduit un taxi au cours des trois dernières années.

L'homme de 34 ans a pris la décision audacieuse d'utiliser la mobilité verte et a ainsi gagné plus de clients, car certains passagers préfèrent voyager dans une voiture moins bruyante sur la route.

Alok Srivastava, directeur général de l'application de taxi Yego, a déclaré que les conducteurs de sa plateforme numérique qui utilisent des véhicules électriques pour leur activité de transport gagnent plus de revenus que leurs pairs qui dépendent de voitures à combustibles fossiles.

« Nous considérons les véhicules verts comme offrant un service haut de gamme et cela se traduit par plus de revenus pour nos conducteurs », a déclaré Srivastava.

Mwai a noté que l'une des principales raisons de l'augmentation de ses revenus est due au fait que les véhicules électriques ont des coûts d'entretien inférieurs, car ils ne disposent pas de pièces en mouvement dans le moteur ni de boîte de vitesses, tandis que le coût de la recharge est inférieur au coût du carburant nécessaire au fonctionnement du véhicule. Wang Aiping, PDG de Moja EV Kenya, a déclaré que la plupart des chauffeurs de taxi du pays utilisent des véhicules importés d'occasion à combustibles fossiles, ce qui entraîne des coûts d'entretien, de carburant et d'exploitation élevés qui consomment une partie importante de leurs revenus quotidiens.

Maurice Njagi, responsable du développement industriel au ministère des Investissements, du Commerce et de l'Industrie, a déclaré que le Kenya souhaitait aider l'industrie des taxis à passer aux véhicules électriques, car cette décision contribuerait à réduire les émissions de carbone du secteur des transports.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
80e 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

Oté

Lo Tanika pou lékilib énergétique La Rényon

Mézami, kossa i lé in tanika ? Sirman in mo bann zansien i rapèl — pétète i ansèrv ankor — an fète sé in mo néna dann in bonpé vokabilèr in pé toute péi. Axel Gauvin, prézidan lofis la lang, la anvoye pou mwin in lésplikassion néna dann liv lo poète Albany é wala kossa i di :

In réssipyan pou porte de lo. In mo d'in péi i apèl la Somalie. Sa i ranplass kalbass sansa in pé toute sak i ansèrv pou porte lo dsi la tête. I pé z'ète in bidon léssans sansa d'ote kalité réssipian.

Astèr pou kossa mi rakonte azot sa ?

Pars sa in nom bann l'Edf i sava done in linstalassion par koté Sind-Ni é pou fèr kossa ? Zot i koné dann in zourné néna déssèrtènn z'èr i ansèrv in bonpé kouran é déssèrtènn z'èr i ansèrv mwinss. Alor banna la gingn lidé fé in sorte santral éléktrik avèk lo d'mer.

Kan néna tro d'kouran i ral dolo an otèr avèk lo kouran an tro épi kan lé an manke kouran lo i déssann dsi la mèr pou fé tourn bann tirbine épi alimante lo rézo an kouran éléktrik.

In nouvoté ? Pa tèlman pars sé par in sistèm a popré konmsa ké lil El Hierro dann bann zil Kanari la gingn trape son lotonomi dann lénèrzi. Laba kouran i vien par lo van. Mé lo sistèm lé konm sète lo Tanika sof ké la fé bien avan La Rényon i prévoi pou fèr.

Noré pou dir la dsi é poukoué la atann si tèlman d'tan mé konm i di : lé tar mé lé pa tro tar ?

Abon antandèr salu !

Justin