

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21957 - 81ÈME ANNÉE

La star de l'année 2025 : l'I. A.



L'année 2025 se termine. L'événement qui aura marqué ces 365 jours est sans conteste l'Intelligence Artificielle (I A).

On a beaucoup appris sur les sociétés les plus performantes dans la compétition entre la Chine et les États-Unis. On a surtout appris les enjeux stratégiques : Open source (gratuit) pour les Chinois et lucratif pour les Américains. On retiendra la déclaration du Président de Nvidia qui confirme le leadership de la Chine. Notez que c'est la plus importante société cotée en bourse ; à elle-seule, elle cumule 4 000 milliards de capitalisation boursière, soit plus que le PIB de la France. De fait, toute la société est impactée. Depuis le devoir des élèves et les préparations des enseignants, jusqu'aux « Dark Factory », les fameuses usines qui fonctionnent avec des robots et ne s'arrêtent pas. Ainsi, sur sa chaîne de production, BYD sort une voiture en moins d'une mi-

nute. Ne parlons pas des transports sans chauffeurs : taxis, camions, drones etc Le coût à l'unité défie toute concurrence occidentale. Chez les anciennes puissances européennes colonisatrices, c'est la panique.

A La Réunion, la section communiste de Saint-Denis a présenté l'I A à son AG, en ce début d'année. L'invité, Patrice Yee-Chong-Tchi-Kan, expert en innovation, est intervenu à l'Université Marron en 2 autres occasions. Il est inscrit à nouveau, le 17 janvier 2026, à la Médiathèque du Tampon, de 15h à 17h. L'affiche propose comme thème : « Intelligence Artificielle, un autre monde est imminent ». Je vous conseille d'y aller et de vous faire accompagner.

Pour vous encourager

Voici un article de « Business Insider/ Reuters », partagé par « Femme Actives Média », édition du 27 décembre 2025.

« La Chine franchit une étape majeure dans sa stratégie éducative et technologique : l'intelligence artificielle (IA) devient officiellement une matière enseignée à l'école, dès le primaire.

La réforme sera appliquée d'abord à Pékin, où chaque élève suivra au minimum huit heures de cours d'IA par an, que ce soit dans le cadre de cours spécifiques ou intégrés à d'autres disciplines comme les sciences ou la technologie.

L'enseignement sera progressif selon les niveaux :

- Écoles primaires : découverte expérimentale des concepts de l'IA.

- Collèges : applications concrètes de l'IA dans la vie quotidienne.

- Lycées : cours pratiques axés sur l'innovation et la création de projets.

Les élèves seront également sensibilisés à l'éthique et la responsabilité sociale liées aux usages de l'IA. Pékin prévoit en outre de renforcer les partenariats entre universités et lycées afin de développer tôt des talents innovants.

Avec cette réforme, la Chine confirme son ambition de former dès le plus jeune âge une génération capable de maintenir son avance technologique mondiale. »

Il faut saluer les initiatives des communistes de Saint-Denis qui n'ont eu de cesse d'améliorer le niveau des connaissances des Réunionnais, en accueillant de nombreux invités selon leurs compétences ou bien en participant aux Conférences tenues par d'autres entités. Sur ce terrain, « Témoignages.re » est un vecteur irremplaçable. De nombreux articles ont été consacrés à cette révolution qui défie l'intelligence humaine. Dès lors, oublions nos modèles d'organisations et de fonctionnements ; tirons profit de l'intégration de l'IA dans les performances agricoles et l'économie d'altitude, la gestion administrative et la planification des achats ; l'objectif « zéro carbone » et l'éradication de la pauvreté. Soyons à l'avant-garde. Un grand merci à Manu qui doit assurer quotidiennement les éditions du journal, malgré les conditions de santé et de travail. Meilleurs vœux à toutes et à tous.

Ary Yee-Chong-Tchi-Kan

La leçon à retenir

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
81e 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

:journal.temoignages@gmail.com

SITE web : www.temoignages.re

Publicité :journal.temoignages@gmail.com

CPPAP : 0916Y92433

Malgré l'argent français et européen distribué en abondance

Transports : la pluie rappelle le sous-développement de La Réunion

De simples pluies d'été suffisent à paralyser La Réunion. Ce chaos n'est ni climatique ni naturel : il révèle le sous-développement des transports, prisonniers du tout-automobile malgré des fonds publics français et européens abondants. Réseau routier inadapté, radiers dangereux, axes vitaux fragilisés : l'immobilisme et la peur de se moderniser mettent les Réunionnais en danger. Jusqu'à quand ?

Depuis quelques jours, La Réunion subit des pluies parfaitement normales pour un mois d'été. Rien d'exceptionnel, rien d'imprévisible. Pourtant, l'île se retrouve une nouvelle fois paralysée. Routes fermées, radiers submergés, éboulis à répétition : ces perturbations récurrentes ne sont pas dues à la météo, mais à un système de transport structurellement sous-développé.

Ce que révèlent ces épisodes, c'est le sous-développement des transports à La Réunion. Un sous-développement d'autant plus choquant qu'il perdure malgré des financements publics français et européens massifs. Des milliards ont été mobilisés au fil des années, sans jamais remettre en cause le dogme du tout-automobile, qui domine encore l'aménagement du territoire réunionnais.

Importantes routes fermées

Sur la RN1, Route du Littoral, un éboulis a contraint au basculement de la circulation côté mer entre la Grande Chaloupe et La Possession. Une situation devenue quasi routinière sur un axe vital déjà saturé. Dans l'Ouest, à Trois-Bassins et Saint-Paul, plusieurs radiers sont submergés sur les RD3 et RD4. À Saint-Louis, le radier du Ouaki est fermé. À Salazie, la RD48 a été coupée par un éboulis. À Cilaos, la RN5 a dû être fermée durant la nuit, isolant temporairement toute une population. Voilà le quotidien d'une île dépendante quasi exclusivement de la route.

Cette dépendance au tout-automobile rend La Réunion extrêmement vulnérable. Quand la route s'arrête, tout s'arrête. Les secours, les soins, le travail, l'approvisionnement. Aucun réseau de transport

alternatif structurant n'est en capacité de prendre le relais. Ce choix politique, assumé depuis des décennies, expose chaque année davantage les Réunionnais aux risques.

Le réveil ne peut plus attendre

La seule infrastructure réellement sécurisée reste la Route des Tamarins, financée exclusivement par la Région Réunion sous la présidence de Paul Vergès, sans le soutien de l'État. Cette réalisation avait pourtant démontré qu'anticipation et vision à long terme étaient possibles. Mais ailleurs, le réseau demeure archaïque, fragile et dangereux.

Dès 2007, un plan de sécurisation des radiers avait été proposé comme grand chantier régional. Ce plan n'a jamais été mis en œuvre à la hauteur des besoins. Les pouvoirs publics ont sous-estimé l'urgence, préférant gérer les crises au coup par coup plutôt que d'investir dans des solutions durables.

Il n'y a ici ni fatalité géographique ni exception climatique. Il y a un choix politique clair : maintenir La Réunion dans un modèle de transport dépassé, inefficace et dangereux, malgré des moyens financiers considérables. Chaque saison des pluies en apporte la démonstration implacable.

Combien de routes coupées, combien de territoires isolés, combien de vies mises en danger faudra-t-il encore pour que ce modèle soit enfin remis en cause ? Le réveil ne peut plus attendre.

M.M.

Oté

Ankor in an la passé é nout péi lé pa ankor pli dévloché k'sa !

Mézami lo tan i pass é konm in pé i di, lé tar san z'ète tro tar. Lo bann voiyann dann rouz lé touzour dann rouz é sa sé in mové plan pou nou. In mové plan pou nou d'voir koman souvan dé foi l'éta li mèm i sabote nout possibilité afors rogard son prop lintéré, finalman li la dévir lo do avèk lé n'ot.

Kan mi panss toute bann projé bann rényoné la propozé é koman l'éta avèk son bann konpliss lintéryèr la saboté. Zot va domann amwin lékèl, ébin sa i manke é mi pé site touzour inn-dé pou tir malol dann zot zyé é pou déboush bann zorèye ankonbré avèk sak zot i koné.

Ni pé di an promyé lotonomi énézétik Paul vergès la lanssé épi final de kont la kassé. Ni pé ankor parl lotosifizanss alimantèr bien possib shé nou, mé bien sakrifyé pou d'ote zintéré. Ni pé ankor anparl la mcur sakrifyé dsi lotèl in panssé bien limité. Ni pouré ankor parl lo train sakrifyé galman épi lo plan par bann rényoné pou bann rényoné é k'i rèss ankor an ta.

Alor l'éta, ni pé dmann aou si sé nou k'la shoizi in sistèm inégalitèr konm nou néna, si sé nou la shoizi in sistèm avèk si tan tèlman d'moune bordé é si tan tèlman bann profitèr konm i di i tir la lène dsi lo do in pèp anmoutoné épi privé d'son kapasité d'rézisté.

Alor ni domann : la loi départman franssé i romonte à 1946. Sé in loi vouli par bann rényoné é voté a linanimité san in politik volontèr pou tir nout péi é nout pèp dann kanal..L'éta, i paré La franssé sé la sétyèm puissans mondyal mé li ariv pa dévloché in plan pou siprime la mizèr, é pou ède anou rante dann ron in vré politik dévlochéman.L'ané proshène i fodra rodi la mèm shoz, mé ziskakan ?

A bon antandèr salu !

Justin