

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 22035 - 81ÈME ANNÉE

La flambée des prix des carburants n'a rien d'une fatalité

Remettre en cause la dépendance énergétique de La Réunion, un pilier du système néocolonial



La flambée des prix des carburants n'a rien d'une fatalité. Elle résulte d'une stratégie : profiter de la guerre au Moyen-Orient pour gonfler les profits. La preuve ? Plus de 60 % d'augmentation du prix du gazole hors taxe. Les transporteurs ont des aides publiques. Pourquoi ne s'attaquent-ils pas aux compagnies pétrolières et à leurs actionnaires, plutôt que de menacer la population par des blocages ? Une autre question se pose : les maires, la Région et le Département vont-ils exiger des comptes aux compagnies pétrolières ? Ou se contenter d'accompagner la hausse ? L'urgence est d'affronter les profiteurs et de bâtir des alternatives : transports collectifs performants, reconstruction du train, relance de l'autonomie énergétique. Il est temps de rompre avec la dépendance.

Depuis plusieurs semaines, la hausse des carburants est présentée comme une conséquence mécanique des tensions internationales. La guerre au Moyen-Orient servirait d'explication évidente, presque naturelle, à l'envolée des prix. Pourtant, les chiffres racontent une autre histoire : le prix du gazole hors taxe a augmenté de plus de 60 %. Hors taxe. Autrement dit, avant même l'application des prélèvements publics.

Conséquence de la dépendance

Cette réalité met en lumière la responsabilité directe des compagnies pétrolières et de leurs actionnaires. La crise géopolitique devient un prétexte commode pour accroître les marges

et satisfaire les exigences de rentabilité. Dans un marché concentré, où quelques grands groupes contrôlent l'importation et la distribution, la tentation est forte de transformer chaque conflit lointain en opportunité financière.

À La Réunion, pays dépendant des importations et du transport routier, les conséquences sont immédiates. Chaque hausse se diffuse dans toute l'économie : alimentation, matériaux, services. Ce sont les Réunionnais qui paient le prix fort.

Les patrons transporteurs déjà bien assistés

Dans le même temps, les transporteurs disposent de dispositifs d'assistance : report de cotisations sociales, étalement fiscal, prêts de trésorerie via Bpifrance, aide exceptionnelle équivalente à 20 centimes par litre. Ces mécanismes, financés par l'argent public, visent à amortir le choc.

Alors une question s'impose : pourquoi la pression de ces patrons est-elle dirigée vers l'État plutôt que vers les compagnies pétrolières ? Pourquoi organiser des opérations escargot, ralentir la circulation, faire planer la menace de perturbations qui pénaliseraient d'abord la population, à l'image de ce qui s'est produit en France ?

Les transporteurs sont des acteurs économiques structurés. Ils ont un poids réel dans la chaîne logistique. S'ils veulent défendre leurs intérêts, qu'ils exigent la transparence sur les prix d'importation, qu'ils réclament un encadrement des marges, qu'ils interpellent directement les groupes pétroliers sur leurs profits.

Prendre la population en otage en perturbant la circulation ne s'attaque pas à la racine de la hausse. Cela détourne la colère vers l'État et fragilise encore davantage les travailleurs qui, eux, ne bénéficient d'aucun guichet dédié pour compenser la flambée des prix.

Les collectivités vont-elles demander la transparence ?

La hausse brutale des prix du carburant n'est pas une fatalité naturelle. Elle résulte de choix économiques et de rapports de force. Dans ce contexte, les responsabilités locales sont pleinement engagées. Les 24 maires de l'île, ainsi que les présidents de la Région et du Département, peuvent-ils rester spectateurs pendant que les compagnies pétrolières imposent leurs hausses ?

Vont-ils demander des comptes précis sur la formation des prix, sur les marges réalisées, sur l'augmentation de plus de 60 % du gazole hors taxe ? La transparence doit devenir une exigence politique. Lorsqu'un secteur aussi stratégique que l'énergie conditionne l'ensemble de la vie économique et sociale, l'intérêt général doit primer sur les dividendes.

Proposer une alternative crédible à la dépendance routière et énergétique

Mais demander des comptes ne suffit pas. Il faut proposer une alternative crédible à la dépendance routière et pétrolière qui fragilise La Réunion. Chaque hausse rappelle notre vulnérabilité : tout circule par camion, faute d'un réseau ferroviaire opérationnel et d'un maillage suffisant de transports collectifs performants.

Pourquoi ne pas accélérer le développement d'un véritable ré-

seau de transports en commun à haut niveau de service, reliant efficacement les bassins de vie et d'emploi ? Pourquoi ne pas inscrire, dès maintenant, la reconstruction du train dans une stratégie pluriannuelle ambitieuse, créatrice d'emplois et de cohésion territoriale ? Le rail n'est pas un souvenir du passé, mais une réponse moderne aux défis climatiques, économiques et sociaux.

Dans le même esprit, la relance de l'autonomie énergétique ne peut plus être un slogan. Solaire, éolien, biomasse, stockage : les potentiels existent. Réduire la dépendance aux importations d'hydrocarbures, c'est protéger durablement le pouvoir d'achat et renforcer la souveraineté du territoire. Chaque euro investi dans les énergies renouvelables est un euro qui ne part pas grossir les profits de multinationales éloignées des réalités locales.

Les élus ont sollicité la confiance des citoyens pour avoir le pouvoir

La crise actuelle peut devenir un tournant. Soit les collectivités se limitent à gérer l'urgence et à amortir les chocs successifs. Soit elles prennent l'initiative politique, en interpellant fermement les compagnies pétrolières et en engageant la transition structurelle dont l'île a besoin.

Les élus ont sollicité la confiance des citoyens pour défendre leurs intérêts. L'heure est venue de la traduire en actes. Exiger la transparence, encadrer les dérives, investir massivement dans les transports collectifs et l'autonomie énergétique : voilà des choix à la hauteur des enjeux.

La dépendance n'est pas une fatalité. C'est une construction historique. Elle peut être déconstruite, si la volonté politique est au rendez-vous.

M.M.

Les mirages de Dubaï s'évaporent

L'effondrement des Émirats arabes unis

La guerre entre les États-Unis, Israël et l'Iran a provoqué un choc brutal sur les marchés des Émirats arabes unis. En quelques semaines, près de 120 milliards de dollars se sont évaporés des Bourses de Dubaï et d'Abou Dhabi. L'ampleur des pertes fragilise le modèle émirati fondé sur la finance, le tourisme et la stabilité régionale.

Depuis le 28 février, date du déclenchement de la guerre déclenchée par Washington et Tel-Aviv, les places de Dubaï et d'Abou Dhabi ont vu s'envoler environ 120 milliards de dollars de capitalisation.

L'indice général du Dubai Financial Market (DFM) a chuté d'environ 16 %, effaçant près de 45 milliards de dollars. De son côté, l'Abu Dhabi Securities Exchange (ADX) a reculé d'environ 9 %, soit 75 milliards de dollars envolés. À titre de comparaison, les marchés du Qatar et de Bahreïn ont baissé plus modérément, tandis que l'Arabie saoudite et Oman ont enregistré des gains.

Même Wall Street a vacillé : le S&P 500 a perdu environ 7 % sur la même période, reflet de l'incertitude stratégique et des déclarations fluctuantes du président Donald Trump. Mais le choc est plus sévère aux Émirats, dont le modèle économique repose sur la confiance internationale et la stabilité géopolitique.

Les touristes ne viennent plus, les hubs à l'arrêt

Si les Émirats sont relativement moins exposés que d'autres pays du Golfe au choc énergétique provoqué par la quasi-fermeture du détroit d'Ormuz, le conflit a

frappé leur talon d'Achille : le transport aérien et le tourisme. Des dizaines de milliers de vols ont été annulés, notamment à l'aéroport international de Dubaï, première plateforme mondiale pour les passagers internationaux.

Or le tourisme et les voyages ont contribué à hauteur de 70 milliards de dollars à l'économie nationale l'an dernier, soit environ 13 % du PIB. Hôtels, compagnies aériennes, commerce de détail et immobilier subissent déjà les premiers contrecoups d'une chute de fréquentation.

La fuite des capitaux pourrait s'accélérer

Pour Haytham Aoun, professeur de finance à l'American University in Dubai, la correction actuelle relèverait davantage d'un « choc temporaire » que d'un effondrement durable. Les fondamentaux — diversification économique, réserves financières solides, infrastructures modernes — resteraient intacts.

Cependant, la rapidité et l'ampleur de la dégringolade interrogent. Les Émirats ont bâti leur attractivité sur l'image d'un havre stable au cœur d'une région agitée. Or la guerre rappelle que cette stabilité dépend étroitement des équilibres géopolitiques régionaux.

Si le conflit devait s'enliser, la fuite des capitaux pourrait s'accélérer, mettant à l'épreuve la résilience du modèle émirati. À l'inverse, un apaisement rapide redonnerait de l'élan à des marchés encore portés, avant la crise, par l'optimisme et l'afflux d'investissements étrangers.

M.M.

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

Oté

Lo pri léssanss moi d'Avril. Sa in pyèz sa pou bann rényoné !

Mézami mwin la fine anparl in pé lo pyèz gouvèrnman la mète anou d'dan. Dabor par la fasson li épi bann sak lété avan la dévir lo do avèk nout plan lotonomi énézétik. Si l'avé pran sa konm i fo, é si l'avé lèss anou diriz nout bato par nou-mèm, konm kékshoz sèryé, konm kékshoz irzan, kékshoz fézab, zordi nou nora pa été pri dann trin ni koné.

Pars lé tro fassil dir la pa mwin l'otèr sé lé l'ot. La pa mwin la déklansh la guèr sé l'ote... Gouvèrné sé prévoir kant mèm é si wi prévoi pa sa i vé dir wi gouvèrn pa, sansa wi gouvèrn mal... Fransh vérité ni koné lantouraz losséan indien sé in zone tanpète é ni vé ni vé pa, i fo tienbo kont konm i konvien é pa solman pou gonf lo pla in minorité sèr sintir la mazorité.

Mi sorte ékout télé é demoune-déssèrtin sak néna la mémoir — la domann lo linvité pou kossa la pa tienbo kont plito ké bann zénèrzi fossil tout kalité sours lénèrji prop nou néna sir plass. Biensir la réponss té pa klèr pou vréman mé avèk in pé d'mémoir ni koné sak la ranplass Paul la mète anou dsi in mové shomin é pa dsi l'shomin k'i falé.

Mé toussa i vé pa dir i fo kontinyé plime kréol, i fo kontinyé pèz dsi nout portemoné san rode solission pou ranplassé. Lé sirman possib trouv solission pou soulaz in pé nout doulèr é dayèr nout parti i propoz ankor bon solission pou nou. Biensir i parl lo shèk énérji, karbiran plantèr, karbiran péshèr épi d'ote katégori mé léfé lé limité é la préssion lé plizanpli for.

A bon antandèr salu !

Justin