

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 22042 - 81ÈME ANNÉE

## Communiqué de la section PCR de Saint-Louis La Rivière

### **Prix des carburants : « L'aide exceptionnelle accordée aux entreprises doit profiter à tous »**

La section PCR de Saint-Louis La Rivière, par la voix de François Valeama, salue les aides face à la hausse des carburants mais juge ces mesures insuffisantes pour les ménages modestes. Elle dénonce un soutien trop ciblé aux entreprises et réclame l'égalité d'accès aux aides. Elle rappelle que Le PCR appelle à la justice sociale, à la sécurité énergétique et au développement des énergies renouvelables à La Réunion : « la lutte pour l'égalité d'accès aux aides et pour une transition énergétique juste est une priorité absolue »

La section PCR de Saint-Louis La Rivière, par la voix de son secrétaire François Valeama, salue les mesures prises face à la hausse des carburants mais dénonce leur insuffisance pour les citoyens les plus modestes.

Face à la flambée des prix du carburant, conséquence directe des tensions géopolitiques dans le détroit d'Ormuz liées au conflit entre les États-Unis et l'Iran, la section du Parti communiste réunionnais (PCR) de Saint-Louis La Rivière tient à exprimer sa position. Son secrétaire, François Valeama, reconnaît les efforts des instances publiques pour tenter de limiter l'impact de cette augmentation. Cependant, il dénonce fermement le manque de considération des mêmes autorités envers les citoyens lambda, qui ne peuvent pas bénéficier de ces aides.

« L'aide exceptionnelle accordée aux entreprises doit profiter à tous, et pas seulement à une partie du monde économique », souligne François Valeama. Pour la section PCR, il est inacceptable que les ménages ordinaires soient laissés pour compte alors que les professionnels reçoivent un soutien ciblé.

**Pour « l'autonomie énergétique de La Réunion »**

Cette prise de position s'inscrit dans un combat plus large pour la justice sociale et la garantie du pouvoir d'achat pour l'ensemble des consommateurs d'énergie. La section réaffirme son engagement pour :

- La sécurité énergétique de notre société,
- L'autonomie énergétique de La Réunion, via le développement massif des énergies renouvelables afin de remplacer progressivement les énergies fossiles.

**« Ne laissons pas la division s'installer dans notre société »**

C'est pourquoi nous en appelons à nos dirigeants ainsi qu'à l'ensemble de la population : ne laissons pas la division s'installer dans notre société. Ce qui est bon pour nos entreprises et nos collectivités doit être étendu à l'ensemble de la population.

**« Exiger que les mesures de soutien bénéficient largement à tous les Réunionnais »**

En cohérence avec la démarche globale relayée sur les réseaux sociaux et dans la presse, Ary Yee Chon Tchi Kan, représentant du secrétariat du PCR, rappelle que la lutte pour l'égalité d'accès aux aides et pour une transition énergétique juste est une priorité absolue. Le PCR appelle donc à une mobilisation collective pour refuser les traitements différenciés et exiger que les mesures de soutien bénéficient largement à tous les Réunionnais.

*François Valeama*  
secrétaire de la Section PCR Saint-Louis La Rivière

## Suite à une diminution de leurs profits à cause de la hausse de ceux des compagnies pétrolières

# Des patrons menacent de prendre La Réunion en otage

**Des patrons menacent de bloquer l'île avec des camions valant plus de 100 000 euros, souvent financés par la défiscalisation et donc par l'argent public. Ils utiliseraient leurs salariés comme supplétifs pour obtenir davantage d'aides payées par tous via l'octroi de mer. Un tel blocage ferait courir un risque majeur : pénuries, flambée des prix et mise en danger des plus vulnérables dans un pays où les pauvres sont majoritaires.**

La crise des carburants prend un tournant inquiétant. Après la réunion du 8 avril 2026 à la Chambre de commerce et d'industrie de La Réunion, certains transporteurs menacent de bloquer l'île dès lundi. Pourtant, une proposition a été mise sur la table : mobiliser les recettes supplémentaires d'octroi de mer liées à la hausse des prix pour soutenir le secteur.

Ce geste, financé par l'ensemble des automobilistes réunionnais, n'a pas suffi à calmer la colère de certains patrons. Ceux-ci envisagent désormais un rapport de force frontal. Ils utiliseraient pour cela des camions dont la valeur dépasse souvent 100 000 euros, acquis en partie grâce à des dispositifs publics comme la défiscalisation. Autrement dit, des outils de travail soutenus par l'argent collectif seraient mobilisés pour faire pression... afin d'obtenir davantage d'argent public.

Dans cette stratégie, les salariés seraient en première ligne, contraints de devenir les supplétifs d'un bras de fer économique décidé par leurs employeurs. Ce sont eux qui conduiraient les poids lourds, eux qui assumeraient la tension sur le terrain, alors que les décisions se prennent ailleurs.

### Conséquences désastreuses à prévoir

Un blocage général aurait des conséquences désastreuses. La Réunion souffre d'une dépendance structurelle au tout-automobile : tout circule par camion. Produits alimentaires, médicaments, matériaux, carburants eux-mêmes. Paralyser les axes routiers, c'est interrompre la chaîne d'approvisionnement.

ment.

Très vite, des pénuries de produits de première nécessité pourraient apparaître dans les commerces faute de ravitaillement. Les rayons vides alimenteraient l'inquiétude, puis la spéculation. Dans un territoire où les pauvres sont majoritaires, une nouvelle flambée des prix serait socialement explosive. Ceux qui consacrent déjà l'essentiel de leurs revenus à se nourrir seraient les premiers frappés.

À cela s'ajoute le risque sanitaire. Les patients dépendants de transports pour accéder aux soins pourraient être empêchés de se rendre à l'hôpital. Les embouteillages bloqueraient les ambulances et les secours. Chaque retard dans la prise en charge d'un accident vasculaire cérébral, d'un infarctus ou d'un traumatisme grave peut entraîner un handicap irréversible, voire la mort.

La crise actuelle révèle un problème plus profond : la vulnérabilité d'un modèle fondé presque exclusivement sur la route et le pétrole importé. Tant que l'île restera dépendante de cette organisation, chaque tension internationale ou chaque conflit sectoriel pourra la paralyser.

### Risque d'aggraver la précarité et de menacer des vies

Les difficultés des entreprises sont réelles. Mais la réponse ne peut être la mise à l'arrêt d'un territoire entier, au risque d'aggraver la précarité et de menacer des vies. L'heure est à la responsabilité. Les discussions doivent se poursuivre, avec exigence de transparence sur les marges pétrolières, conditionnement strict des aides publiques et engagement résolu vers des alternatives : transports collectifs performants, relance ferroviaire, autonomie énergétique.

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

# La vie chère ou l'économie des profiteurs

Les leçons oubliées de l'histoire.

Les sociétés ont parfois la mémoire courte.

À chaque flambée des prix, à chaque crise économique, on nous explique que ces hausses seraient la conséquence naturelle des lois du marché. Comme si ces phénomènes relevaient d'une mécanique abstraite, presque inévitable.

Pourtant, l'histoire rappelle une réalité beaucoup plus simple : dans les périodes de pénurie ou de tension économique, certains savent toujours transformer la crise en profit.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, La Réunion fait l'expérience brutale de cette réalité. Isolée du reste du monde, l'île subit le blocus maritime imposé par la flotte britannique. Les routes commerciales se ferment, les navires marchands cessent d'arriver et les produits essentiels se raréfient.

Le riz manque.

Le pétrole devient rare.

Les tissus, les médicaments et de nombreuses denrées disparaissent progressivement des étals.

Dans cette économie contrainte, la population s'organise comme elle peut. On rationne, on cultive davantage, on développe les solidarités.

Mais dans toutes les sociétés confrontées à la pénurie apparaît toujours la même figure : celle du spéculateur.

Certains stockent les marchandises pour les revendre plus cher. D'autres profitent de la rareté pour imposer leurs prix. La crise devient une opportunité.

Ces pratiques suscitaient alors une indignation profonde. On appelait ceux qui en profitaient les profiteurs de guerre.

## Quand l'État devait contrôler les prix

Cette situation n'était d'ailleurs pas propre à La Réunion.

Dans toute l'histoire économique, les périodes de pénurie ont souvent conduit les autorités publiques à intervenir directement pour empêcher les dérives spéculatives.

Pendant les guerres mondiales, les États mettent en place des systèmes de rationnement et de contrôle des prix pour empêcher l'enrichissement de quelques-uns sur le dos des populations.

Même dans l'économie coloniale réunionnaise, la question du prix des denrées essentielles — notamment le riz, aliment de base de la population — a longtemps été considérée comme une question sociale et politique majeure.

Car chacun comprenait une chose simple : lorsque les prix des biens essentiels deviennent incontrôlables, ce n'est plus seulement une question économique.

C'est une question de justice. Le mythe du marché qui fixerait naturellement les prix

Aujourd'hui, le contexte a profondément changé.

Les pénuries ne viennent plus d'un blocus maritime mais des tensions de l'économie mondiale : crises énergétiques, conflits géopolitiques, perturbations climatiques, spéculation sur les matières premières.

Le pétrole augmente.

Le cacao atteint des niveaux historiques.

Le transport maritime renchérit tous les produits importés.

Et chaque fois, la même explication revient : le marché.

Pourtant, cette idée repose sur une conception ancienne de l'économie.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'économiste écossais Adam Smith expliquait que les prix finissent par graviter autour d'un prix naturel, c'est-à-dire le coût réel de production augmenté d'un profit raisonnable. Dans cette vision classique, la concurrence devait empêcher les excès : si les prix montent trop, de nouveaux producteurs apparaissent et l'équilibre se rétablit.

Mais cette représentation correspondait à une économie encore largement liée à la production réelle.

Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, Karl Marx observait déjà que le capitalisme pouvait générer des situations où les prix s'éloignent de la valeur réelle du travail.

Au XX<sup>e</sup> siècle, l'économiste John Maynard Keynes allait plus loin

encore en montrant que les marchés pouvaient être dominés par la spéculation et les anticipations collectives.

Autrement dit, les prix ne reflètent plus seulement la production. Ils reflètent aussi les paris sur l'avenir.

## Quand la finance prend le dessus

Cette évolution s'est accélérée avec la financiarisation de l'économie mondiale.

Comme l'a montré l'historien Fernand Braudel, le capitalisme n'est pas simplement l'économie de marché. Il est souvent la capacité de certains acteurs puissants à se placer au-dessus du marché, à influencer les règles et à tirer profit des déséquilibres.

Aujourd'hui, le prix du pétrole ne dépend plus uniquement du coût d'extraction ou du transport. Il dépend surtout des marchés financiers où s'échangent des contrats à terme sur des volumes gigantesques.

Ces transactions représentent parfois des quantités très supérieures à la production réelle.

Autrement dit : on spéculer sur du pétrole qui n'existe pas encore. Le cacao, ou l'exemple d'un prix devenu spéculatif

Prenons un exemple simple : celui du cacao, matière première essentielle du chocolat.

Depuis quelques mois, son prix sur les marchés internationaux atteint des niveaux historiques. Les médias évoquent les mauvaises récoltes ou les tensions climatiques en Afrique de l'Ouest.

Mais cette explication ne dit qu'une partie de l'histoire.

Le cacao est aujourd'hui largement négocié sur les marchés financiers. Des contrats à terme s'échangent quotidiennement entre investisseurs, fonds d'investissement et opérateurs spécialisés qui parient sur l'évolution future des prix.

Ces échanges représentent parfois des volumes bien supérieurs à la production réelle.

Autrement dit, on peut spéculer sur des récoltes qui ne sont pas encore sorties de terre.

Le paradoxe est frappant.

Pendant que le prix du chocolat augmente dans les rayons des magasins, les planteurs qui cultivent les fèves ne perçoivent qu'une part infime de cette hausse.

Entre le producteur et le consommateur final se succèdent négociants, industriels, marchés financiers et anticipations spéculatives.

Et au bout de cette chaîne, une question devient presque impossible à trancher :

combien coûte réellement la production d'une tablette de chocolat ?

## Le pétrole, ou le prix du quotidien décidé ailleurs

Le même phénomène se retrouve avec le pétrole, dont dépend directement le prix du carburant.

Sur les marchés internationaux, le pétrole est l'une des matières premières les plus échangées au monde. Des contrats à terme sont achetés et vendus chaque jour par des banques, des fonds d'investissement et des opérateurs financiers qui anticipent les tensions géopolitiques ou les fluctuations de la demande.

Ces transactions représentent souvent des volumes très supérieurs au pétrole réellement extrait.

Autrement dit, on peut acheter et vendre du pétrole qui n'a pas encore été produit.

Dans ces conditions, le prix du baril dépend autant des anticipations financières que du coût réel de production.

Pour les consommateurs, la conséquence est immédiate.

À chaque hausse du baril, le prix du carburant augmente. Le transport renchérit les marchandises. Et au bout de la chaîne, c'est l'ensemble du quotidien qui devient plus cher.

# Oté

## « Mi nourri pa lo vèr pou pik mon kèr » : In kozman pou la rout

Mézami wala i kozman mi apréssyé pa ditou. Pou kossa ? Pars si wi ékout bien lo séga Michel Admette ni antan bann parol konmsa : zanfán la pa mwin, mi done pa manzé, mi nourri pa lo vèr pou pik mon kèr.

Kossa sa i vé dir ? Sa i vé dir si wi maryé avèk in madam néna zanfán déza, wi done sak i fo pou out zanfán, mé pa pou zanfán la pa ou. Kan wi koné la valèr la kiltir popilèr épi son poi dsi la manyèr viv an sossyété i fo wi méfyé bann kozman konmsa. Parèy galman pou bann kozman rassis.

Sé pou sa sanm pou mwin kan wi koz-parl pi kan wi shant !- i fo wi tienbo out lang. Kan wi ékri i fo wi tienbo out plime pars si wi lèss out lang alé, konm out plime, wi pran dé risk.

Alé ! Mi kite azot rofléshir la dsi é ni retrouv pli dvan sipétadyé.

*Justin*