

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 22141 - 82EME ANNÉE

Présidentielle 2027 : pourra-t-on sortir du chaos ?



Le 9 juin 2024, Macron perd les élections européennes (il s'était personnellement impliqué dans la campagne). Sans attendre les résultats officiels du Ministre de l'Intérieur, Macron annonce à la télévision qu'il dissout l'Assemblée Nationale. Il fixe même les dates des prochains scrutins : 30 juin et 7 juillet. Son Premier ministre est surpris. Il n'avait que faire des états d'âme : il veut garder l'initiative d'action.

Un miracle se produisit. Le lendemain, le 10 juin, les principales organisations et partis de gauche s'unissent dont la France Insoumise, le Parti Socialiste, les Ecologistes (EELV), le Parti communiste Français et divers. Ils vont à la bataille sous l'égide du Nouveau Front Populaire. Une telle célérité est exceptionnelle et elle a offert une perspective de victoire à l'électorat. Les organisations syndicales et culturelles ont appuyé la dynamique.

Au soir du 2e tour, le 7 juillet, la coalition NPF vire en tête avec 193 députés. Le camp présidentiel est second avec 166. Non seulement, il perd les Européennes le 9 juin, il perd 88 sièges à l'Assemblée nationale, un mois plus tard. C'est la coalition de gauche qui sort vainqueur de la confrontation populaire. En clair, Macron est désavoué. Un démocrate aurait constaté une double rupture avec le peuple et il aurait démissionné de son mandat. Il refuse, prétextant qu'il a été élu pour 5 ans. Il n'a même pas le courage de constater qu'il est seul responsable du double test populaire.

Devant cette situation fragile, l'histoire dira pourquoi les vainqueurs n'ont pas poussé le perdant à la démission, avec le soutien du peuple ? Il en a profité pour imposer son plan. Le 10 juillet, dans un courrier à la presse, j'écrivais ceci. « Qui est responsable du chaos ? Je suis impressionné par le nombre de personnes qui souhaitent devenir Premier ministre de Macron ! L'intéressé s'en amuse, écrit aux Français sur l'incapacité de ces prétendants de s'accorder, et part en voyage aux États-Unis. La course à la soupe n'aide pas à clarifier la situation critique dont la responsabilité en revient au Président de la République. A lui seul ! »

Aujourd'hui, à 8 mois de la présidentielle de 2027, il pense encore possible de créer une situation d'urgence où il pourra poursuivre sa mauvaise politique. Il a déjà dit ce qu'il pensait de la limite des 2 quinquennats. Son engagement dans des situations de guerres est trop visible.

Ary Yée Chong Tchi Kan

Fréquence plus élevée et temps de parcours réduit entre Saint-Paul et Saint-Benoît via Saint-Denis

Cars jaunes : déploiement du Car à Haut Niveau de Service (CHNS)

À partir du 18 août, le réseau Car Jaune franchit une nouvelle étape avec le déploiement du Car à Haut Niveau de Service (CHNS). La Région Réunion annonce plus de fréquence, des voies réservées, des cars à étage et une nouvelle organisation destinée à rendre les transports collectifs plus rapides et plus attractifs.

Pour ses 30 ans, Car Jaune change de dimension. À compter du 18 août 2026, la Région Réunion et le groupement Cap'Run mettent en œuvre une nouvelle offre présentée comme une étape majeure dans l'évolution du réseau régional. L'objectif affiché est de renforcer les transports collectifs et, à terme, de réduire la dépendance à la voiture individuelle.

50 kilomètres de voies dédiées et un car toutes les 15 minutes

La principale nouveauté est le Car à Haut Niveau de Service, dont la première phase concerne l'axe Saint-Paul – Saint-Denis – Saint-André. Le dispositif prévoit 50 kilomètres de voies dédiées sur certaines portions afin de protéger les temps de trajet contre les aléas de la circulation. Aux heures de pointe, la fréquence atteindra un car toutes les 15 minutes, avec l'ambition de permettre aux voyageurs de se déplacer sans avoir à consulter systématiquement les horaires.

Cars de 83 places

La capacité d'accueil sera également augmentée grâce aux cars à étage. Un véhicule standard offre 59 places, contre 83 pour un car à étage, soit 24 places supplémentaires par véhicule. Cette évolution doit répondre à la fréquentation accrue sur les axes les plus chargés.

Au total, la Région annonce 16 véhicules neufs et une augmentation de 15 % de l'offre. Sur les lignes O2 et E2, la fréquence sera portée à un passage toutes les 15 minutes aux heures de pointe depuis Saint-Denis, respectivement vers Saint-Paul et Saint-André. Le réseau bénéficiera également d'horaires recalculés à

partir des temps de parcours réellement observés depuis décembre 2025.

Pas de hausse des tarifs

Cette évolution s'inscrit dans une stratégie engagée depuis 2021 pour développer les transports collectifs et réduire la place de la voiture individuelle. Elle prolonge plusieurs changements déjà intervenus : 15 cars à étage ont été mis en circulation, des services Express ont été créés et la ligne S3 a été renforcée avec une liaison directe entre Le Tampon et Saint-Joseph toutes les 30 minutes aux heures de pointe.

Changer les habitudes de déplacement

L'accessibilité financière reste un argument important. Le tarif demeure fixé à 2 euros le trajet sur l'ensemble du réseau, tandis que la gratuité est maintenue pour les publics prioritaires. Depuis décembre 2025, la nouvelle tarification s'est accompagnée d'une hausse de 20 % des ventes d'abonnements et de 1 800 voyages supplémentaires quotidiens, selon les chiffres communiqués par la Région.

Dans un contexte de hausse du prix des carburants, la collectivité a par ailleurs instauré depuis mai 2026 une réduction de 50 % des prix des abonnements Car Jaune jusqu'au 31 octobre. Une mesure destinée à soutenir le pouvoir d'achat tout en encourageant le recours aux transports collectifs.

Avec le CHNS, la Région veut donc faire du bus régional une alternative à la voiture. Le défi sera désormais de transformer ces investissements en un changement durable des habitudes de déplacement à La Réunion.

Importantes conséquences économiques, sociales et environnementales

Crise climatique en Europe : fleuves à sec et incendies dévastateurs

L'Europe est confrontée à la crise climatique. Chaleur extrême, sécheresse, fleuves au plus bas et incendies révèlent la vulnérabilité d'un continent qui a longtemps considéré le dérèglement climatique comme un problème du futur.

Selon le service européen Copernicus, juin et juillet 2026 ont constitué les deux premiers mois d'été les plus chauds jamais enregistrés en Europe occidentale, avec une température moyenne de 21,62 °degrés, soit 2,79 °degrés au-dessus de la normale.

Cette chaleur exceptionnelle s'accompagne d'une sécheresse historique. Les grands fleuves européens atteignent des niveaux extrêmement bas. Le Rhin, artère essentielle du transport de marchandises en Europe occidentale, pourrait devenir impraticable sur une partie de son cours. À Kaub, l'un des passages les plus sensibles, le niveau de l'eau menace de tomber à quelques centimètres, obligeant déjà les autorités à adapter les transports routiers pour compenser les difficultés de la navigation.

Le Danube n'est pas épargné. Son niveau exceptionnellement bas perturbe la navigation, mais également la production énergétique. En Hongrie, la centrale nucléaire de Paks a été confrontée au risque d'une interruption liée au manque d'eau disponible pour son refroidissement. D'autres installations énergétiques européennes subissent également les conséquences de la sécheresse.

Les images sont spectaculaires : l'assèchement du Danube fait réapparaître des épaves de navires de la Seconde Guerre mondiale, tandis que des vestiges historiques réapparaissent ailleurs. Les cours d'eau qui alimentent l'agriculture, l'industrie, les transports et les centrales électriques ne disposent plus

des mêmes réserves qu'autrefois.

Pendant ce temps, le feu progresse. Les sols desséchés et la végétation transformée en combustible favorisent les incendies. Italie, France, Serbie, Bulgarie et plusieurs autres pays européens sont touchés par des feux alimentés par la chaleur et la sécheresse.

Ce qui se déroule en Europe est rappelle que Le changement climatique bouleverse l'accès à l'eau, l'agriculture, la production d'électricité, les transports, finalement, le prix des produits essentiels.

Les limites d'un modèle économique

La crise climatique révèle surtout les limites d'un modèle économique fondé sur une consommation toujours plus importante de ressources. Les réserves d'eau ne sont pas infinies. Et les forêts ne peuvent absorber indéfiniment des températures extrêmes. L'Europe découvre ainsi une réalité déjà vécue dans de nombreuses régions du monde : le climat est devenu une question sociale, économique et politique majeure.

Face à cette situation, il ne suffit plus de multiplier les déclarations sur la « transition écologique ». Il faut remettre en cause les modèles de production, de transport et de consommation qui aggravent le dérèglement climatique et préparer les sociétés à un monde où l'eau deviendra une ressource stratégique. La catastrophe climatique n'est plus annoncée pour 2050. Elle est déjà là. Et les fleuves européens en sont aujourd'hui l'un des preuves les plus visibles.

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

Apré la fré, la sho, koman ni sava pass l'été nou la ?

Mézami si mi di azot mi rèss dan lé ba é sète ané la fré la okip amwin. Sépa la vyéyèss lotèr pars lé vré konm i di « toulézan douz moi » é afors anpil moi dsi moi, ané dsi ané, lé normal wi siporte pi bien bann zékar tanpératir.

Mé dan lé ba sé kékshoz mé dan lé-o sé in n'ot listoir. In zour in boug i téléphone in radio pou dir son dovann porte, laba La plaine dé kaf, i fé in dogré. Kalkil azot in pé !... In ané mwin téi vé alé abite La Plaine des palmiss. Pou koué ? Pars mi rapèl inn-dé vakanss mwin la pass laba donk in késtyonn nostalgzi. In sakré motèr pou lo konportman imin.

Astèr mi domann azot kossa i sava ariv anou tanto a partir d'moi Novanm. Pou mwin la shalèr i sava doz anou. Zordi ni di laba dann la franss i fé pliss karant dogré dan lonbraz é ni di rozman nou lé pa laba. Mé zot i kroi Al ninio va évite La rényon ? zot i panss ni sava trik la sho ?

Alor ? Kossa i fé ? i di laba dann léspagn banna i fé zoiné kontinyé. Donk kan i ariv troizèr pi d'lékol, pi d'shantyé, pi d'travaye dir. Néna mèm kat zour d'konzé shalèr. Arzout èk sa bann l'abri frèshèr in pé partou. Akoz pa issi ? Kan i fé pliss karant dégré i lèss pa bann télass rouvèr pou pa k'lo sho i fatig bann travayèr.

Mi antan in miniss apré dir a partir laba dann la franss sar konm léspagn a partir. Mwin mi di azot : é nou ! nou ! é nou ! I fo in plan pou nou pou évite in pé la sirmortalité.

Kossa zot i panss zot léktèr témoignages ? Souvan zot néna bon zidé mé astèr ? Zot i konpran konm i di : « lé tro tar pou bloké kan ou la fine fé dan out dra ! »

A bon antandèr salu !