

Témoignages

JOURNAL FONDÉ EN 1944 PAR LE Dr RAYMOND VERGÈS

N° 17.926

L'allié d'Air France en vedette au Salon de Farnborough

Air Mauritius commande 6 Airbus A350 Combien de temps Air Austral pourra-t-elle encore résister ?



Les 6 Airbus A350 commandés par Air Mauritius desserviront l'Europe, l'Asie et l'Australie abandonnée par Air Austral. Grâce à son allié mauricien, Air France pourra tenter de résister à la puissance des compagnies du Golfe qui arrivent dans notre région, ce n'est pas le cas d'Air Austral. (document Airbus)

Airbus vient d'annoncer une commande d'Air Mauritius. Cette dernière a signé un protocole d'accord pour 4 A350-900 avec le président d'Airbus en personne, et va louer deux autres avions identiques. Pendant qu'à La Réunion, le projet de l'A380 à 800 passagers est torpillé par la nouvelle direction d'Air Austral, Air Mauritius se modernise avec un avion plus moderne et moins cher à exploiter que ses modèles plus anciens. C'est ainsi que Air France pourra se maintenir face à l'arrivée des compagnies du Golfe dans la région. Des décisions politiques ont fait basculer la situation au désavantage des Réunionnais, car les A380 auraient déjà dû être livrés à Air Austral, ce qui assurait la pérennité de la compagnie, seule au monde à faire voler des appareils capables de baisser de 30% le prix du billet d'avion.

Nouveau triomphe pour Air Mauritius tandis qu'Air Austral stagne. En quelques années, la situation s'est totalement inversée, plus précisément depuis que Didier Robert ait décidé de changer la direction d'Air Austral.

En effet, le 16 novembre 2009, Gérard Ethève avait signé la commande de deux Airbus A380 avec option sur deux appareils supplémentaires. Ces 4 avions devaient être aménagés en classe unique, afin que plus de 800 passagers puissent confortablement voyager sur les deux ponts.

Cinq jours plus tôt, les Réunionnais avaient pu découvrir en avant première l'Airbus A380 à l'aéroport Roland-Garros. Sur sa carlingue, le logo d'Air Austral aux côtés des autres compagnies acheteuses de l'A380.

2014 devait être l'année de l'A380

Des dizaines de milliers de personnes avaient alors convergé à Gillot, pendant deux jours c'était l'enthousiasme des Réunionnais, et la fierté d'être capable de mettre en service un avion aussi révolutionnaire.

L'Airbus A380 d'Air Austral permet en effet de faire baisser les prix des billets d'avion de 30%. Comme cet avion aurait dû entrer en exploitation cette année, la pantalonnade ridicule impliquant la

Région, LADOM et les agences de voyages avançant l'argent à la collectivité ne serait pas arrivée. Car les 30% de réduction toute l'année permis par l'A380 sont sans qu'il y ait besoin d'une subvention.

Pour sa part, l'ex président de la CCIR, Eric Magamootoo, s'était engagé à faire construire une aérogare spéciale A380 dans les 5 années qui séparaient la mise en ligne de l'Airbus réunionnais. On sait ce qu'il est advenu de ces travaux et du personnage...

Le 12 novembre 2009, l'A380 s'envole pour Maurice où il passera la journée. Là bas, l'accueil est bien moins enthousiaste. Air Mauritius venait en effet de se faire distancer brutalement, et la fierté en prenait un coup. Quant à son allié Air France, il était dans les choux, car dans l'impossibilité de s'aligner sur la baisse des prix rendue possible par Air Austral, faute de pouvoir exploiter un A380 de 800 passagers.

Air France prête à faire face aux compagnies du Golfe

5 ans plus tard, tout a été inversé. L'aéroport de Plaisance et Air Mauritius triomphent. Tous les jours, un A380 de la compagnie Emirates se pose là-bas, et un journal réunionnais organise même un concours pour gagner un vol Maurice-Dubaï en A380. Une compagnie

chinoise, South China Airlines, atterrit aussi à Maurice, ouvrant la liaison entre la Chine et l'océan Indien. L'aéroport de Plaisance est doté d'une aérogare ultra-moderne pour accueillir l'A380.

Pour sa part, Air Mauritius est la vedette d'un autre salon aéronautique, celui de Farnborough en Grande-Bretagne. Air Mauritius a en effet commandé 6 Airbus A350. Ces avions sont bien plus économes en carburants que ceux utilisés aujourd'hui par la compagnie. Comme le kérosène constitue une part importante du coût d'un vol à long courrier, Air Mauritius pourra donc baisser ses frais d'exploitation. La compagnie sera donc encore plus apte à concurrencer Air Austral, surtout si dans le même temps Air France modernise lui aussi sa flotte sur l'axe France-Maurice. Rappelons que les deux compagnies sont des partenaires très étroits, via un partage de code qui permet par exemple de quitter Maurice avec Air France, et de revenir avec Air Mauritius. Autrement dit, ce qui rend Air Mauritius plus concurrentiel fait progresser Air France tout autant. Cette modernisation leur permettra donc de mieux résister à l'impact de l'arrivée des compagnies du Golfe dans la région. Pendant ce temps, Air Austral fait du surplace, a même fermé des lignes et a revu à la baisse la capacité de son seul vol vers l'Asie.

Résultat de choix politiques

Tout cela n'est pas que le fruit du travail des Mauriciens et d'Air France, c'est la conséquence de décisions prises par la direction d'Air Austral soutenue par son président. En s'octroyant en 2010 la présidence de la compagnie aérienne, Didier Robert a mis en place une nouvelle direction sous le commandement d'un cadre alors employé... par Air France.

Cela a été le coup d'arrêt au projet de l'Airbus A380 susceptible de faire de l'ombre à Air France dans l'océan Indien, et capable d'assurer la pérennité d'Air Austral face à l'arrivée des compagnies du Golfe. Aujourd'hui, les Réunionnais auraient dû pouvoir bénéficier de billets d'avion 30% moins chers grâce au projet porté par les anciens dirigeants d'Air Austral, Paul Vergès et Gérard Ethève. Mais la réalité est toute autre. Après l'arrivée des compagnies du Golfe dans notre région via Air Seychelles et Maurice, Air Mauritius se modernise considérablement, ce qui renforce Air France dans cette bataille. Combien de temps encore Air Austral pourra-t-elle résister?

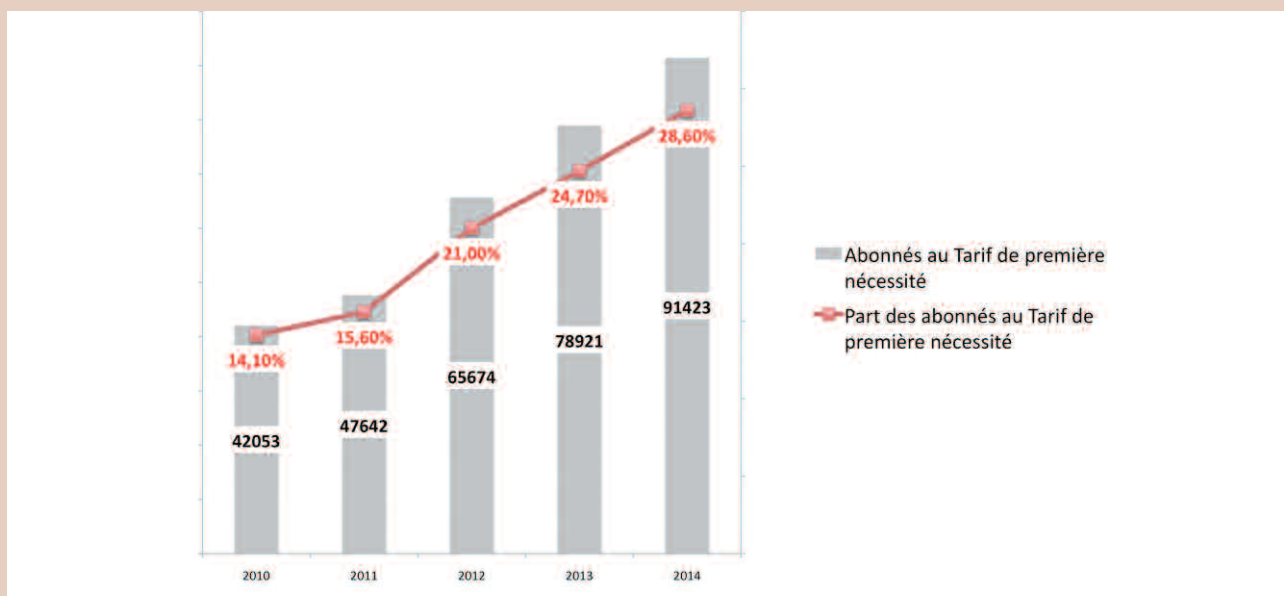


Sur le fuselage de l'A380, le logo d'Air Austral. Si le projet de l'A380 n'avait pas été torpillé par les dirigeants actuels d'Air Austral, les Réunionnais auraient eu droit dès cette année à des billets 30% moins chers, et la compagnie réunionnaise aurait eu tous les atouts en main pour résister.

Manuel Marchal

Édito

Près d'un foyer réunionnais sur trois au tarif de première nécessité



Ce mercredi, la Fondation Abbé Pierre et EDF ont signé un partenariat. A cette occasion, EDF a fait part d'une donnée qui montre que la pauvreté s'étend à La Réunion.

Il existe en effet une mesure sociale pour que des personnes ayant de faibles revenus puissent avoir droit à un prix de l'électricité moins élevé, c'est le tarif de première nécessité. Voici les critères depuis le 15 novembre 2013: «les foyers dont le revenu fiscal annuel divisé par le nombre de parts est inférieur à 2 420 euros par mois».

EDF souligne que «le nombre de clients bénéficiaires de ce tarif a considérablement augmenté depuis le début de l'année».

91.423 familles avaient droit à ce tarif au mois de juin, soit 28,60% des abonnés à EDF.

Depuis 2010, le nombre des foyers concernés a plus que doublé, tout comme la proportion des abonnés bénéficiaires du tarif de première nécessité. C'est à partir de 2012 que la croissance s'est accélérée. Et aujourd'hui, La Réunion est le département ayant le plus fort taux d'abonnés au tarif de première nécessité.

Ce nouvel indicateur montre bien que la pauvreté continue de gagner du terrain à La Réunion, quelques soient les mesures prises par Paris pour tenter de colmater les brèches d'un bateau en train de sombrer.

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés

69^e 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 • Depuis 2008 : Jean-Max Hoarau

6 rue du général Émile Rolland
B.P. 1016 97828 Le Port CEDEX

RÉDACTION

TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 29
ÉMAIL RÉDACTION : temoignages@wanadoo.fr
SITE WEB : www.temoignages.re

ADMINISTRATION

TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23
ÉMAIL AVIS, ABONNEMENT :
avis.temoignages@wanadoo.fr



Concurrencé par le sucre de betterave et le sucre roux d'Amérique latine sur son marché traditionnel, le sucre réunionnais trouvera-t-il preneur après 2017 ?

Echéance 2017: audition du président du Syndicat du sucre de La Réunion à l'Assemblée nationale – 4 –

«Demain, nous ne serons plus sûrs de vendre» le sucre de La Réunion

Lors de son audition par les députés de la Délégation des Outre-mer, le président du Syndicat du Sucre de La Réunion a poursuivi son explication. Dans 3 ans, c'est la fin des autotas, et le sucre produit à La Réunion n'est pas suffisamment compétitif face à la concurrence mondiale. Paniaue chez les députés... Voici le compte-rendu des explications données par le président du Syndicat du sucre de La Réunion aux députés, avec des intertitres de «Témoignages».

Nous pouvons peut-être gagner de 2 à 4% de parts de marché, mais la plupart de nos clients refusent d'être approvisionnés par une seule île, de peur qu'une grève ne survienne. Il est vrai qu'à La Réunion, récemment, une grève des personnels du port a empê-

ché la filière «sucre» d'assurer ses livraisons pendant trois semaines. Nos clients ne veulent pas non plus voir figurer sur les paquets de sucre vendus en Europe la mention «sucre roux de La Réunion» car ils complètent le contenu de ces paquets avec

du sucre de l'île Maurice, du Malawi, du Panama ou de Colombie. En 2017, nous n'aurons pas la possibilité de concentrer nos productions, mais nous devons impérativement restaurer notre compétitivité.

**«Impossible de gagner
240 euros
sur nos coûts de production»**

Actuellement, nous souffrons déjà de déficits de compétitivité, mais nous sommes certains de vendre notre sucre, dans la mesure où les betteraviers, eux, n'ont pas le droit de produire plus. Demain, non seulement les surcoûts ne seront pas entièrement compensés – les aides étant destinées à soutenir les revenus des exploitants agricoles, ce qui nous permet d'acheter la canne à La Réunion plus cher qu'en 2005 – mais nous ne serons plus sûrs de vendre. Et il ne saurait être question, non plus, de diminuer les recettes déjà peu élevées des planteurs.

Nous sommes pris dans un étau car il nous est totalement impossible de gagner 240 euros sur nos coûts de production. Les industriels achètent la canne à La Réunion, avant déduction des aides, au prix de 42 euros la tonne. Il faut 9,1 tonnes de canne pour produire une tonne de sucre, ce qui porte le prix de la tonne de sucre à environ 400 euros. Or, c'est le prix de la tonne de sucre blanc prévu par l'Europe pour 2017. Et pour les producteurs d'outre-mer, ce prix ne tient compte ni du transport de la canne, ni de sa transformation, ni du transport du sucre brut vers l'Europe, ni de son raffinage.

**L'Europe nous impose
une vraie gageure
à l'horizon de 2017**

Il est vrai que le coût d'achat de la canne fait l'objet de différentes aides au titre du premier pilier de la PAC et du POSEI – 75 millions d'euros d'aides communautaires et 90 millions d'euros d'aides nationales – ce qui permet d'abaisser les coûts de production globaux. Mais il subsiste néanmoins un déficit de compétitivité par rapport à la production de sucre de betterave de 135 euros. D'autre part, le coût du raffinage demeure.

Nous avons peu de marges de manœuvre. L'Europe nous impose une vraie gageure à l'horizon de 2017. J'ajouterai enfin qu'il existe un centre d'études européen: l'Observatoire des prix en Union européenne qui publie des statistiques globales concernant les marchés du sucre. Cet organisme nous donne une bonne connaissance de la situation.

(à suivre)

Ce que les députés ont dit... et la réponse

M. le président Jean-Claude Fruteau.

Votre tableau est particulièrement alarmant. Pourtant, je suis certain que l'industriel avisé que vous êtes n'est pas résigné et qu'il a des solutions à proposer... Comment voyez-vous l'avenir de la filière?

M. Thierry Robert.

Après le tableau qu'il vient de dresser, il est absolument nécessaire que M. Philippe Labro nous rassure!

M. Jean Jacques Vlody.

Quelles sont les perspectives industrielles envisagées par le groupe Tereos?

S'agissant des aides publiques, lorsque l'Europe fait défaut, c'est vers l'État que l'on se tourne. L'État parviendra-t-il à garantir le prix de la canne aux agriculteurs et à préserver un modèle social auquel tous les acteurs de la filière sont attachés?

Loin de moi l'idée d'abandonner la filière sucre, que je défends ardemment, en particulier à La Réunion. Mais où en est la recherche concernant les molécules issues de la canne qui pourraient offrir des débouchés en termes de produits dérivés? Cette piste peut-elle être sérieusement envisagée? Permettrait-elle d'offrir des revenus aux industriels et surtout aux agriculteurs?

M. Philippe Labro.

J'aimerais, Messieurs les députés, pouvoir vous apporter des réponses, mais je ne suis pas en mesure de le faire.

«Actuellement, nous souffrons déjà de déficits de compétitivité, mais nous sommes certains de vendre notre sucre, dans la mesure où les betteraviers, eux, n'ont pas le droit de produire plus. Demain, non seulement les surcoûts ne seront pas entièrement compensés (...) mais nous ne serons plus sûrs de vendre»

Aux origines de la déstabilisation du Moyen Orient et du Sahel

Les Etats-Unis responsables de la montée du terrorisme

Face aux ripostes occidentales sur le plan financier et militaires, des groupes terroristes ont décidé de s'associer pour faire face à un ennemi commun «l'Occident et plus particulièrement les Etats-Unis», qui «payent pour leur hégémonie», ont expliqué Gérard Chaliand et Arnaud Blin *.



Attentat contre la base de Thobar en Arabie Saoudite en 1996. Formés par les Etats-Unis, des radicaux se sont retournés contre leurs anciens amis. Aujourd'hui, ils se sont diffusés dans tout le Sahel et le Moyen Orient.

La montée de l'islamisme radical est née de la confrontation entre les Etats-Unis et l'URSS en Afghanistan, entre 1979 et 1989. Période durant laquelle les services de renseignements américains ont formés militairement et religieusement - principalement sunnites - les islamistes radicaux et certains musulmans.

Des alliances organisées

Le contexte géopolitique actuel a exacerbé les tensions sur différents continents, principalement en Afrique Sub-saharienne et au Proche Orient. La situation a entraîné des organisations terroristes comme le «Mouvement pour l'unicité et le jihad en Afrique de l'Ouest» (Mujao) et le groupe islamiste armé nigérian Boko Haram. Elles ont salué les actions de l'Etat islamique en Irak et au Levant (EIIL) et fait allégeance au calife autoproclamé de l'EIIL, Abou Bakr Al-Baghdadi. Pour sa part, Boko Haram a également apporté son soutien à Ayman Al-Zawahiri, chef d'Al-Qaïda et au mollah Omar, chef des Taliban afghans. Après une scission avec Al-Qaïda, le Mujao a décidé de faire comme AQMI (Al-

Qaïda au Maghreb Islamique) en se rapprochant de l'EIIL. L'objectif serait alors de créer des antennes de l'EIIL en Afrique du Nord, mais également en Afrique Sub-saharienne, à travers les différentes organisations ayant annoncé leur soutien à l'Etat islamique.

Les différentes stratégies des organisations militaires dans ces deux parties du monde, visent à remettre en question la mainmise occidentale sur ces Etats, cautionnant les intérêts financiers américains et européens sur leurs sols. Cependant, ce n'est pas sans rappeler que l'islamisme radical a fait son apparition lors de la guerre d'Afghanistan en 1979, qui prit fin, dix ans plus tard.

Une manœuvre américaine

Les Etats-Unis avaient alors prit une part très active dans ce conflit entre le Pakistan et l'Afghanistan. Les Américains ont ainsi pu compter sur le soutien de l'Arabie Saoudite et du Pakistan pour faire fléchir l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS) à l'instar de ce qui s'est passé au Viêt-Nam pour les USA. La guerre

d'Afghanistan aura donc été le dernier moyen pour les Etats-Unis de s'opposer à l'URSS, dans un contexte de guerre froide (1947-1989).

Lors de cette confrontation, les Etats-Unis ont formé militairement et religieusement (sunnisme) les islamistes radicaux et musulmans venus participer à ce que les scientifiques appellent «jihad». Après s'être retirée d'Afghanistan, l'URSS sera démantelée et les Etats-Unis gagneront du terrain dans la zone, tout en créant et consolidant des poches terroristes, composés des partisans de l'islamisme radical sunnite, tel que le Hamas, Frères Musulmans (sunnites en Irak) et entre autres Al-Qaïda. Anciens alliés, ils se retourneront rapidement contre les Etats-Unis, à travers des attentats et des tentatives de déstabilisation des gouvernements alliés aux Etats-Unis. La volonté américaine de lutter contre l'URSS aura permis la création du terrorisme islamique radical, financé par ses soins. En effet, les Etats-Unis sont les premiers bailleurs de fonds des groupes terroristes au monde. D'ailleurs, les récentes décisions de fermer les comptes bancaires des groupes terroristes et de geler les flux financiers mettent en exergue la responsabilité des Etats dans le financement des groupes terroristes.

Connaissant les moyens (organisations humanitaires et personnalités politique, économiques, ...) par lesquels ces groupes sont financés, les gouvernements ont durant des décennies fermé les yeux sur les différents apports financiers reçus par les terroristes. Face cet afflux financier, les politiques anti-terroristes ne devraient pas remettre en cause l'existence même des groupes terroristes. D'autant plus, lorsque les conflits armés favorisent les intérêts économiques des Etats.

Céline Tabou

C'en est trop!

De Conrad à Mayotte, le racisme institutionnalisé



Au cœur des ténèbres (Heart of darkness) de Joseph Conrad, en Garnier-Flammarion.

Conrad écrit depuis l'époque où l'on payait l'impôt du sang. Cela a peu changé: le corps est devenu tabou, la torture s'est faite psychologique: ça laisse moins de traces.

Conrad, dans son grand roman africain «Au Cœur des ténèbres», a de ces raccourcis saisissants pour dire la colonisation: «Nous sommes tombés sur un navire de guerre à l'ancre au large de la côte. On n'y voyait pas même une baraque, et ils bombardaient la brousse. Apparemment les Français faisaient une de leurs guerres dans les parages. Le pavillon du navire pendait mou comme un chiffon; les gueules des longs canons de six pouces pointaient partout de la coque basse. Dans l'immensité vide de la terre, du ciel et de l'eau, il était là, incompréhensible, à tirer sur un continent. Boum! partait un canon de six pouces; une petite flamme jaillissait, puis disparaissait, une petite fumée blanche se dissipait, un petit projec-

tile faisait un faible sifflement - et rien n'arrivait. Rien ne pouvait arriver. L'action avait quelque chose de fou, le spectacle un air de bouffonnerie lugubre, qui ne furent pas amoindris parce que quelqu'un à bord m'assura sérieusement qu'il y avait un camp d'indigènes - il disait ennemis!- cachés quelque part hors de vue.» Reste qu'on tire toujours sur des ennemis invisibles.

Tout avait commencé par un rêve: une vieille carte d'Afrique, jalonnée de blancs des Terrae Incognitae, parcourue par un enfant dont le doigt s'arrête net sur une zone blanche pour déclarer: «Quand je serai grand, j'irai là!» Sur ce blanc, un pointillé compliqué, hiéroglyphe étrange et fascinant, qui fait penser aux ondulations d'un serpent: le tracé du fleuve Congo.

Conrad, adulte fait et nanti de son brevet de capitaine, découvre l'Afrique, et, comme pour Gide, cette découverte se double d'une autre découverte non moins inquiétante: celle de la monstruosité de l'Homme Blanc. Les brumes du rêve se tordent en cauchemar. Il dit dans ce roman le sentiment baigné de lumière que l'Afrique est, aux yeux de l'Occident, ténébreuse, incompréhensible, et qu'en retour elle dévoile les ténèbres qui se logent dans le cœur, ivre de lui-même, de ses Colons: le trop plein de lumière fait ressortir une ombre plus noire et plus profonde que jamais. Ses «darkness» sont plus encore que des ténèbres qui sont au cœur des choses, non des ténèbres opaques et tout à fait aveugles, mais «in motley» -pour reprendre un mot de Shakespeare, «bariolées»: ténèbres d'une eau trouble et nocturne qu'il faut sans cesse sonder parce qu'on ignore ce qu'elle dissimule, peut-être des hauts fonds sur lesquels risque de s'échouer le transbordeur de l'Occident.

Le bilan de la construction du chemin de fer Congo-Océan en Afrique Équatoriale Française, en 1929 fut de dix-sept mille morts pour cent quarante kilomètres de voie ferrée. C'était le prix à verser pour les «races noires» dans leur contribution à être civilisées. Les colonisateurs français consi-

déraient les travailleurs africains comme de simples «moteurs à bananes». En variation, ce portrait dessiné par Conrad: elle était «quelque chose comme un émissaire des Lumières, comme un apôtre au petit pied. L'excellente femme vivait en plein dans le courant de ces fumisteries. Elle parlait 'd'arracher ces millions d'ignorants à leurs mœurs abominables' tant que, ma parole, elle me mit tout à fait mal à l'aise. Je me risquais à faire remarquer que la Compagnie avait un but lucratif». Les colons français avaient la présomption de fabriquer un monde qui leur ressemblait: Adam nommait les bêtes et les choses, les colonisateurs, dans le même style, produisaient: «Grand Bassam», «Petit Popo» pour désigner les comptoirs, «des noms qui semblaient appartenir à quelque farce sordide jouée devant un rideau sordide».

Marlow-Conrad débarque en plein midi au siège congolais de la Compagnie, il fait un détour pour se rafraîchir par les ombres du bois qui le bordent. Que distingue-t-il dans la pénombre? «Des formes noires étaient accroupies, prostrées, assises entre les arbres, appuyées aux troncs, cramponnées au sol, à demi surgissantes, à demi estompées dans l'obscur lumière, dans toutes les attitudes de la douleur, de l'abandon, du désespoir. Une autre mine explosa sur la falaise, suivie d'un léger frémissement du sol sous mes pieds. Le travail continuait. Le travail! Et c'était ici le lieu où quelques-uns des auxiliaires s'étaient retirés pour mourir. Ils mouraient lentement.» Page 105, description d'un mouiroir à ciel ouvert, celui des travailleurs de la Compagnie qui agonisent loin de chez eux, maladie, épuisement, malnutrition mêlés dans l'indifférence la plus totale. Un travailleur qui meurt, ça ne rapporte rien à la Mère Patrie. On n'aura jamais des mots assez durs pour dire cela.

Jean-Charles Angrand

Otè!

La Tèr lé ron, na poinn o, na poinn ba dan lunivèr !

Mi doi alé Polinèzi, zot i koné Taiti, Markiz, Touamoutou tousala; sa lé tèritoir fransé (ankor inn). Ek zot santralism pariziin, dé foi i di kolbertism kan i parl komers, konm si ni pé pa asèt ou vann koté nou, nout voizin malgas, morosiin, afrikin, non i fo é sanz ék la«métropol»; i vé dir minm si lo bér i vann 4 foi moin sèr Mozanbik, a non, i fo asèt sak Normandie!

Bin la mi romark po déplas a ou, pareyi; in Guyané i vé alé voir in ansèt sénégalé, i fo arpas par Paris (Er Frans).

I plas a ou konm dan in toil zèrnié: a ou lo mous, lo papiyon, lo zarénié o santr la toil, li atann a ou po bèk a ou, a li i kontrol son bann kolonozé frankofone; ké ou vé ou ké ou vé pa.

Rogard in kréol la Rénion; si li vé bat in karé an Guyane (ou Martinik, ou Guadeloup), minm o Brézil! Ti kroi sra posib alé dirèk par Lafrik du sud: inn tior.

Ta mont par Lérop (anfin ta mont ou ta désann!)

Ma pas par Ostrali, nouvé Zélan... I di na in èd Konseyi Rézional, i apèl sa la kontinuité tèritorial! Ma fé mon domann; mé di pa moin po bénéfisi sa, i fo absoliman pas par la Frans éropéèn; pars sort din départman fransé po alé din ot tèritoir fransé, nou rés dan la kontinuité, non?

La Tèr lé ron, lé pa ron? Si lé ron, na poinn o, na poinn ba; tourn a gos, tourn a droit, nou rés si nout glob; arèt obliz a moin pas toultan par Pari; si mi préfèr pas par Sidné, Oklann ou lé zil Kouk, lès a moin, nou lé an Républik!

Justin

Témoignages



Supplément de Témoignages du 17 juillet 2014

www.temoignages.re

Echéance 2017

Vers la fin de la canne à sucre à La Réunion ?

En 2017, c'est officiel: plus de quota ni de prix garantis. Nous avons un sursis de 36 mois. Et après? Le président Hollande doit parler.

En 2018, concurrence directe du sucre de betterave pour le sucre blanc et du sucre produit en Amérique latine pour le sucre roux.

Le coût de fabrication du sucre de La Réunion, c'est 240 euros par tonne de plus que le sucre de betterave.

Si nous voulons concurrencer sur le marché européen le sucre de betterave, il faut donc une aide de 240 euros par tonne de sucre.

Cela veut dire 48 millions d'euros d'aide supplémentaire.

Sur la base de ces éléments, voici ce qu'a dit le responsable de Tereos:

«avant de renouveler la convention «Canne» avec les planteurs (en 2015 - NDLR), nous avons besoin d'obtenir des engagements sur le cadre institutionnel de la filière, notamment sur le montant des aides.

Il va de soi que nous ne prendrons pas l'engagement de leur acheter des cannes si nous ne sommes pas certains de vendre le sucre.»

Voici ce que les députés ont dit:

Fruteau: «Comment voyez-vous l'avenir de la filière?»

Thierry Robert: «il est absolument nécessaire que M. Philippe Labro nous rassure!»

Vlody: «Quelles sont les perspectives industrielles envisagées par le groupe Tereos?»

Et la réponse de Tereos: «J'aimerais, Messieurs les députés, pouvoir vous apporter des réponses, mais je ne suis pas en mesure de le faire».

L'avenir de la filière dépend de cette question: y aura-t-il des aides nécessaires pour la survie de la filière.

Dès la fin de la campagne 2014, il faut absolument fixer les conditions de la Convention canne 2015-2021.

Le président de la République sera là dans une semaine. Il faut qu'il s'exprime.

Si François Hollande se tait, c'est la fin de la filière.

Si François Hollande parle, il doit s'engager à garantir les aides.