

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21000 - 78ÈME ANNÉE

Illustration du maintien de notre île dans le sous-développement de l'économie de comptoir

Containers : 750 euros de baisse pour les importations à La Réunion, 0 euro de baisse pour les exportations depuis La Réunion

CMA CGM intensifie son effort pour soutenir le pouvoir d'achat des ménages français et l'économie

- France métropolitaine : baisse de 750€ du taux de fret par conteneur pour toutes les importations depuis l'Asie de tous ses clients en France.
- Territoires ultra-marins : baisse de 750€ par conteneur pour la totalité des importations vers les Outre-Mer de tous ses clients.
- Nouvelle mesure pour l'export : baisse de 100€ par conteneur pour toutes les exportations depuis l'Hexagone pour soutenir la compétitivité des entreprises françaises.

CMA-CGM décide de baisser de 750 euros le prix du container pour toutes les importations à La Réunion qui transitent par ses navires. Dans le même temps, le prix du container pour les exportations ne baisse pas. C'est une illustration du maintien de notre île dans le sous-développement de l'économie de comptoir : favoriser les importations qui sont payées par les Réunionnais plutôt que l'exportation de produits qui peuvent créer de la richesse à La Réunion.

CMA-CGM a diffusé hier 22 juillet un communiqué dont voici un extrait :

« Face au contexte actuel d'inflation, le Groupe a décidé de renforcer son engagement pris le 30 juin dernier pour soutenir directement l'économie française et les ménages français.

- Initialement prévue à 500 euros, le Groupe CMA CGM a décidé d'augmenter la réduction des taux de fret à 750 euros par conteneur 40 pieds pour l'ensemble des importations en France métropolitaine et en Outre-Mer.

- Initialement destinée à 14 grandes enseignes de la

Grande distribution en métropole, elle est par ailleurs étendue à l'ensemble de ses clients en France, grands groupes comme PME et TPE.

- Par ailleurs, une baisse de 100 euros par conteneur 40 pieds pour toutes les exportations françaises sera elle aussi mise en place. Cette baisse permettra de soutenir la compétitivité des entreprises à l'export, tout particulièrement des TPE et PME qui font rayonner le savoir-faire de la France dans le monde. Ces mesures représentent des réductions jusqu'à 25% du taux de fret. »

« Exportations françaises » signifie depuis un port de France puisque l'extrait du même communiqué reproduit en illustration indique ceci :

« Nouvelle mesure pour l'export : baisse de 100 euros par conteneur pour toutes les exportations depuis l'Hexagone pour soutenir la compétitivité des entreprises françaises. »

L'Hexagone étant le terme synonyme de France, ce qui exclut donc La Réunion de ce dispositif visant à soutenir les exportations.

Les exportateurs resteront-ils silencieux ?

Autrement dit, CMA-CGM baisse de 750 euros le prix du container pour les marchandises importées, et de 0 euros pour les produits réunionnais exportés par le même moyen de transport.

C'est une illustration du maintien de notre île dans le sous-développement de l'économie de comptoir : fa-

voriser les importations qui sont payées par les Réunionnais plutôt que l'exportation de produits qui peuvent créer de la richesse à La Réunion.

Souhaitons qu'un vent de révolte souffle chez les acteurs économiques afin qu'ils exigent de CMA-CGM une baisse de 750 euros pour chaque container que cette compagnie transporte depuis La Réunion.

M.M.

Illustration de la dépendance aux majors du fret maritime

Maersk ferme sa ligne entre l'Europe et les Antilles : L'urgence d'une compagnie maritime régionale

Le 21 juillet, Maersk annonce que ses lignes maritimes entre l'Europe et les Antilles seront fermées. Le lendemain, CMA-CGM annonce que la baisse du prix du container pour les marchandises importées aux Antilles et à La Réunion atteindra 750 euros au lieu de 500. Avec le départ de Maersk aux Antilles, CMA-CGM aura des clients supplémentaires et pourra compenser la baisse du prix unitaire par une demande plus forte et donc des volumes plus élevés. Ceci rappelle que la desserte des départements d'outre-mer est une variable d'ajustement pour les majors du fret maritime. Cela montre la vulnérabilité d'un pays dépendant de sociétés extérieures pour son désenclavement. La seule protection contre cette vulnérabilité est la création d'une compagnie maritime régionale, car pour elle la desserte de La Réunion ne sera pas une variable d'ajustement, mais sa raison d'être.

Maersk a annoncé ce 21 juillet la fin de sa ligne maritime entre l'Europe et les Antilles :

« Compte tenu des difficultés récentes à fournir un service fiable vers et depuis les Antilles françaises, nous avons décidé d'arrêter notre couverture océanique sur PCR – Antilles françaises/Europe, à compter du 1er janvier 2023.

Votre partenariat reste pour nous de la plus haute importance et nous tenons à vous assurer que nous maintiendrons notre engagement commercial sur cette route jusqu'à la fin de l'année. En tant que partenaire logistique intégré, nous vous fournirons tout le soutien dont vous avez besoin dans les mois

à venir pour assurer une transition en douceur et identifier de nouveaux itinéraires et options pour votre cargaison.

Nous communiquerons plus d'informations sur la résiliation dès que possible, y compris des détails sur la dernière rotation. »

Ce communiqué fait suite à un courrier adressé à ses clients de Guadeloupe et de Martinique. France Antilles a évoqué ce courrier daté du 13 juillet dans son édition d'hier. Mises à part les deux lignes entre Dunkerque et les ports de Guadeloupe et de Martinique, Maersk n'assurait aucune autre escale dans ces pays, c'est donc l'annonce d'un retrait d'ici 4 mois.

CMA-CGM compensera la baisse du prix du container par plus de containers transportés

Cette décision laisse donc CMA-CGM sur cet axe, avec une fréquence hebdomadaire entre l'Europe du Nord et notamment les ports Fort-de-France et Pointe-à-pitre. A cela s'ajoute un autre bateau par semaine reliant l'Europe du Sud au Sud de l'Amérique centrale et au Pérou en passant par la Guadeloupe, la Martinique, Kingston, la République dominicaine, le Venezuela et le Canal de Panama.

La Guadeloupe et la Martinique sont soumises au même régime que La Réunion : l'économie de comp-

toir. Elles exportent vers l'Europe des produits peu valorisés et importent des marchandises manufacturées. La dépendance aux importations venues d'Europe est donc importante. La fin de la ligne directe assurée par Maersk va donc réduire l'offre sur ce segment. Dans le capitalisme, ceci entraîne donc une augmentation des prix car la demande ne va pas diminuer.

Au lendemain de l'annonce de Maersk, CMA-CGM a indiqué que la baisse du prix du container à destination des départements d'outre-mer passera de 500 à 750 euros à compter du 1er août et pour un an. Avec le départ de Maersk des Antilles, cette baisse du coût unitaire sera compensée par l'augmentation du volume. Les anciens clients de la PCRFF – Antilles françaises/Europe ne pourront que se rabattre d'ici 4 mois sur les lignes de CMA-CGM, sauf à accepter un allongement de la durée du transport et donc de son coût.

La Réunion et les Antilles sont une variable d'ajustement

Maersk est, avec CMA-CGM et MSC une des trois compagnies qui relie La Réunion à l'Europe et l'Asie. CMA-CGM et MSC assurent une ligne directe de l'Europe à La Réunion, dans le sens du principal flux des importations : plus de 70 % des marchandises importées viennent d'Europe (en valeur), plus de la moitié de France. Port Réunion est une escale sur la route de l'Australie.

Mais cette ligne n'est pas directe de La Réunion à l'Europe, un transbordement est nécessaire dans un port asiatique, quelle que soit la compagnie.

La décision de Maersk de ne plus assurer de ligne directe entre l'Europe du Nord et les départements des Antilles s'inscrit dans la stratégie mondiale d'un groupe qui transporte du fret maritime sur tous les océans. Par rapport à ses itinéraires reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique, sa ligne des Antilles était une goutte d'eau. Elle était donc une variable d'ajustement. Mais cette fermeture dans 4 mois aura d'importantes conséquences pour les importateurs et les exportateurs utilisant Maersk, ils devront se réorganiser.



Cela montre la vulnérabilité d'un pays dépendant de sociétés extérieures pour son désenclavement.

La seule protection contre cette vulnérabilité est la création d'une compagnie maritime régionale, car pour elle la liaison vers La Réunion ne sera pas une variable d'ajustement mais sa raison d'être. Cette création sera également un outil au service du co-développement. Elle favorisera la réorientation des échanges vers la proximité pour compléter la production locale, plutôt que de recourir à des importations venues d'autres continents bien plus lointains que l'Afrique.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77e 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 : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Oté

La mandissité défandi dann la vil Sin-Pyèr ! Biensir, I mélanz pa torchon avèk sèrvyète

Mézami mi sorte aprann mandyé lé or-la-loi dann la vil Sin-Pyèr dopi lo 15 zilyé 2022 sou pène d'in lamande 38 €. Souvan défoi dann in ka konmsa i pé domandé pou kossa in konsèye minissipal avèk in bonpé demoune bien i pran in déssizyon konmsa.

Lé possib pars bande mandyan la pa in spéktak demoune bien i yèm rogardé. Lé possib pars déssèrtin moune bien i pé panss zot lé dann danzé vizavi bande moune mandyan. Lé possib ankor pars in pé i kalkil sa sé in frin par raporte lo tourism. I di ossi bande mandyan i amenn avèk zot toute zot barda, zot sèl rishèss dossi la tèr. Mi kalkil i doi an avoir d'ote rézon, bon rézon é mové rézon.

Mé sak la pran déssizyon-la mwin lé a d'mandé si zot néna konsyans ké bande moune i mandyé i fé parti bande pli pov, pli frazil, pli bordé par la vi. Donk mwin lé a d'mandé si sak la vote règloman-la, dan linstan zot la voté, la rande azot konte zot té apré tape lo dèrnyé mayon fèb noute sossyété. Ala késtyon mi poz amwin mé mwin lé sir bande moun-la la pa poz azot toussa késtyon-la !

Poitan, i paré Sin-Pyèr néna d'ote problèm ké sa : in vré linsékirité, bande vré troubl par rapor l'ord piblik. Konm dann toute grande vil, mi panss néna ossi d'ote kalité délinkans i pé fé pli pèr bande tourist é bande moune ordinèr ké bande demoune apré mandyé... Mé oila pé s'fèr zot néna pliss lo moiynin pou défande azot ké bande mandyan — alor lé proférab tape lo pli fèb é mèm mète azot a l'amande alé oir zistoman larzan sé sak zot la poin.

Mi domande konmsa, si olèrk défande mandyé, té pa possib trouv in manyèr avèk la poliss minissipal, avèk bande zanimatèr épi bande zédikatèr de ru kanaliz déssèrtin débordman épi évite britaliz sosyalman ankor pliss bande demoune i domande sinplomman in pti pyèss pou amélyor zot kotidien.

I mélanj pa torshon avèk sèrvyète — A bon ékoutèr salu.

Justin