

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21060 - 78ÈME ANNÉE

## Ligne directe Marseille-Madagascar dans 3 ans

### Cargos à voile : solution d'avenir pour le commerce régional océan Indien

Si une ligne maritime à la voile reliera Marseille à Mayotte et cinq ports de Madagascar dans 3 ans avec des marins payés selon le Code du Travail français, pourquoi ne pas envisager un tel mode de transport pour relier les ports de notre région ? Les distances sont beaucoup plus courtes, et mettent La Réunion à quelques jours de mer à la voile de tous les ports de nos voisins. C'est une alternative à ne pas négliger dans le cadre de la création d'une compagnie maritime régionale. Elle placera notre région dans le peloton de tête de la nouvelle civilisation, économe en CO2, qui organise ses échanges commerciaux dans la proximité, autour d'un moyen de transport écologique et pas cher.

Le 21 juillet dernier, « Made in Marseille » annonçait l'ouverture pour 2025 d'une ligne entre Marseille et plusieurs ports de Madagascar assurée par un cargo à voile, avec des marins mieux payés car pas sous le régime d'un pavillon de complaisance :

« Windcoop, une nouvelle compagnie maritime coopérative et militante. En 2025, elle compte faire partir de Marseille la première cargaison de son futur porte-conteneurs à voiles, pour relier Madagascar. Windcoop veut mettre la barre encore plus haut avec son futur porte-conteneurs de 85 mètres dont la construction est prévue en 2023 pour 20 millions d'euros. La cime des mâts atteindra 62 mètres de hauteur. Grâce à 2 340 m<sup>2</sup> de voiles, il pourra transporter jusqu'à 100 conteneurs pour 1 400 tonnes de marchandises. », annonçait le 21 juillet dernier « Made in Marseille ».

« Avec une vitesse moyenne de 8 nœuds (15 km/h), les trajets risquent d'être trois fois plus lents que pour le transport maritime à moteur, plus proche des 25 nœuds (45 km/h). La coopérative annonce une différence de coût pour le transport de conteneur « quasi nulle à l'exploitation entre Windcoop et un porte-conteneur de taille équivalente ». La gratuité du vent, non indexé sur le cours pétrolier et ses fluctuations, explique en partie ce résultat.

La compagnie entend donc être attractive sur



d'autres aspects. Comme la rapidité et la facilité de chargement et déchargement grâce aux grues embarquées de son navire. Mais surtout sur la question écologique : la propulsion vélique « permettra d'économiser jusqu'à 90 % en énergie fossile sur une ligne transatlantique », rappellent les fondateurs de Windcoop. »

L'aspect social n'est pas oublié :

«Le nouvel acteur bouscule le transport maritime de marchandises en proposant une compagnie maritime en coopérative ouverte à tous et militante :

- L'engagement écologique et social : Windcoop a pour objectif de définir un modèle de compagnie maritime vertueux pour ses employés, ses membres d'équipage, de faire des choix stratégiques pertinents pour les territoires, d'œuvrer pour la réduction de l'impact du transport maritime

- L'implication citoyenne : Windcoop ambitionne d'être la première compagnie maritime composée de milliers de sociétaires rassemblés pour développer un nouveau modèle économique du transport de marchandises plus durable et plus réaliste.

- La transparence : chez Windcoop la gouvernance est partagée, ainsi l'ensemble des sociétaires (clients, consommateurs, partenaires...) seront impliqués et accéderont au même niveau d'information stratégique et financière.»

## Une délégation de Windcoop visite le port de Toamasina

Hier, l'Agence Taratra annonçait que la Société du Port autonome de Toamasina (SPAT) à Madagascar a confirmé l'information. Sur sa page Facebook, la SPAT présente depuis hier la visite d'une délégation de la compagnie Windcoop :

« Cette semaine nous avons eu la visite de l'équipe de Windcoop au Port de Toamasina.

Dirigée par sa Directrice Générale, Louise Chopinet, accompagnée par l'équipe d'Alexandre Malheiro, Représentant de FTL (Freight and Transit Company Limited) Madagascar et RAFANOELY Hery Lalaina Branch Manager de JET TRANSIT ; cette délégation a effectué une première visite auprès du Directeur Général de la SPAT - Port Toamasina dans le cadre la mise en place de la route maritime directe reliant Marseille et Madagascar prévue pour 2025 ».

### « L'unique ligne directe France-Madagascar »

Le 7 septembre, le Port autonome de Toamasina décrivait le projet :

« Les temps de transports sont, de fait, très longs et surtout irréguliers pour ceux qui exportent ou importent de Madagascar. Trois entrepreneurs (la Coopérative Énergétique ENERCOOP, l'Entreprise Zéphyr & Borée et la Société d'Importation d'épices et des plantes médicinales ARCADIE) ont décidé de se lancer dans un projet Inédit sous forme de SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) dont voici l'aperçu :

- Transport décarboné
- Propulsé majoritairement par 2.350m<sup>2</sup> de voiles réparties sur deux mâts
- Cargo de 85 mètres de long pour 100 conteneurs de 20 pieds, soit environ 1.400 T de fret
- Lentement mais sûrement, vitesse de croisière autour de 8 nœuds (15km/h)
- 35 jours pour faire le trajet Marseille-Madagascar
- Moins rapide mais moins de 724 T de CO<sup>2</sup> par trajet par rapport aux porte-conteneurs les plus récents

- L'unique ligne directe France-Madagascar  
- WINDCOOPCARGO collaborera avec Jet Transit de FTL pour les escales Malagasy »

## Idée révolutionnaire pour une compagnie maritime régionale

Qui peut le plus peut le moins. En effet, si une ligne maritime à la voile reliera Marseille à Mayotte et cinq ports de Madagascar dans 3 ans, pourquoi ne pas envisager un tel mode de transport pour relier tous les ports de notre région ?

Les distances sont beaucoup plus proches, et un temps de trajet multiplié par trois n'a pas un impact important. Entre Madagascar et les Comores, moins de deux jours de mer sont possibles à la voile. Entre Maurice et La Réunion, cette durée tombe à un peu plus d'une demi-journée. Madagascar sera à trois jours de mer de La Réunion au maximum.

La mise de fonds est connue également : 20 millions d'euros pour un cargo capable de transporter 100 containers de 20 pieds, jusqu'à 1400 tonnes de marchandises. Le carburant est le vent, et la société coopérative Windcoop va payer ses marins selon les lois françaises, c'est-à-dire une rémunération bien plus importante que celle des marins qui ravitaillent les Réunionnais et qui travaillent sous des pavillons de complaisance. Pour le prix d'un cargo à moteur, il est ainsi possible d'avoir toute une flotte de voiliers capables de relier La Réunion à tous les ports malgaches ainsi que celui de Maurice en quelques jours, et ceux des Comores en moins de deux semaines.

C'est une alternative à étudier dans le cadre de la création d'une compagnie maritime régionale. Elle permettrait de garantir aux marins des revenus suffisants pour vivre à La Réunion. Elle placerait notre région dans le peloton de tête de la nouvelle civilisation, économe en CO<sub>2</sub>, qui organise ses échanges commerciaux dans la proximité, autour d'un moyen de transport écologique et pas cher.

**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

## Développement de la filière cinéma-audiovisuel à La Réunion

# CINOR, Terre de tournage !



**Dans le cadre de ses missions de promotion du territoire, Nexa, l'Agence Régionale de Développement, d'Investissement et d'Innovation de La Réunion, en partenariat avec le Conseil régional de La Réunion, l'Agence Film Réunion (AFR) et la FRT, organisent du dimanche 25 septembre au dimanche 2 octobre 2022, un évènement cinéma à destination de professionnels de l'audiovisuel.**

Durant toute une semaine, ces VIP producteurs, réalisateurs et scénaristes découvriront les potentiels lieux de tournage de notre île, ainsi que le tissu de professionnels locaux, afin de générer des projets communs de tournage.

Cette opération, qui en est à sa 8e édition, donne chaque année lieu à des projets sur l'île et des opportunités de visibilité pour le Territoire Nord et l'ensemble de ses acteurs. Elle est par ailleurs, largement couverte par les médias locaux, et reprise par les médias nationaux spécialisés (presse, tv, magazines).

Elle a pour objectifs de :

Promouvoir le savoir-faire local en terme de gastronomie et d'hôtellerie,  
Renforcer l'image de La Réunion sur les marchés internationaux,  
Valoriser les atouts économiques du territoire dans les filières de l'audiovisuel et du numérique,  
Favoriser les fréquences de tournages sur l'île et encourager des partenariats stratégiques entre les professionnels locaux et internationaux.

Au programme des activités prévues : visites de sites de tournage, RDV B2B avec les professionnels locaux, table ronde, déjeuner networking et soirées de projections cinéma.

Afin de donner plus de visibilité à la Région Est, les invités visiteront notamment le SEVI de Sainte-Suzanne (stade en eaux vives).

# Oté

## Lalyénassion, konm in lanspèk, pou anpèsh noute lang kréol alé an avan

Mézami yèr mwin la fé in pti modékri dsu la lang kréol la Rényon : mwin la di é sé d'après mwin la vérité, la lang sé lo produi listoir in pèp.

Donk la lang kréol rényoné sé lo produi listoir lo pèp rényoné. Sé li k'la invante lang-la, sé li la transform lang-la dan le tan, li k'la dévlopé, li k'la anrishi noute lang-la firamézir. Mwin la di, pars mi pans lé vré, ni doizète fyèr noute lang épi done ali lo maksimome la shans d'ète in lang pou la kominikassion oral épi ékrite, pou la kréassion kiltirèl é bien antandi pou amass la konéssans — donk la shans pou li ète in lang pou l'ansègnman, la roshèrch.

I fo li ariv d'ète o maksimome dé sak li pé z'ète in momandoné. Mé antanssyon l'alyénassion : kossa i lé sa ? L'aliénassion sé kan wi pèrde kékshoz kissoi kékshoz matèryèl sansa kékshoz imatèryèl konm par égzanp la konfyans dann oute lang épi dann oute kiltir. In légzanp souvan défoi déssèrtin téi di : mi yème mon kréol rényoné, é mi konte dsi li pou la kominikassion dan la kaz, pa pou lékol, l'administrassion épi la politik... Mi lèss toussala pou la lang bande franssé. Ala vréman in ka laliénassion kan la sossyété, ou mèm lindividi, i fé pliss konfyans dan la lang la pa la n'ote pars sé pa nou ké la invante ali, la pa nou la dévlope ali, la pa nou la done ali lo maksimome son kapassité.

Nou, pèp rényoné, nou la fé sa avèk noute

lang-la lang kréol rényoné é lo mérite i rovien anou. Sé pou sa ni doizète kontan, ni doizète fyèr, ni doizète rokonéssan pou toute rényoné la vni avan nou épi la anrishi nout lang... É si nou la fé nout par, ni pé alé kèr klèr pars après nou néna demoune va kontinyé travaye. Mézami, ni pé ansèrv la lang franssé, ni pé bien ansèrv ali — lé préférab plito ké gaskone ali — é i anpèsh pa nou la kréassion kiltirèl dann lang-la.

Mé si ni fé sa, alon pa obliye majine kant mèm lo gran Joseph Bédier, l'espésyalist la litératir médiéval é téi di konmsa : « il n'y a qu'une seule langue que je sache bien manier — et je ne m'en vanterai pas auprès de mes collègues de l'académie — et c'est notre parler créole ». Ankore in pti flash dsu lo gran bonome kan li téi tradui in kozman latin an kréol é ala son tradukssyon dsu in karte anvoyé La Rényon : « Kan i sava l'ote koté la mèr l'ciel i sanz, le kèr i sanz pa. » Mézami, alon rojète lalyénassion, alon mète anlèr noute lang kréol rényoné. Sa sé noute momon, sa sé nout zanfan é ni doizète fyèr par raporte nout lang kréol rényoné.

A bon ékoutèr, salu !

*Justin*