

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21430 - 79ÈME ANNÉE

Développer l'autonomie énergétique et l'autosuffisance alimentaire régionale

Attaques dans le Canal de Suez : illustration de l'impasse du système à La Réunion



Suite à l'intensification de la guerre coloniale en Palestine, des navires commerciaux ont été attaqués à proximité du Canal de Suez. Plusieurs compagnies maritimes ont décidé d'allonger la durée du transport en contournant l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance plutôt que de transiter par la Méditerranée, le Canal de Suez, la Mer Rouge et le Golfe d'Aden. Le coût du transport augmentera. Cela concernera de nombreux produits à La Réunion, car plus de 70 % des importations passent habituellement par le Canal de Suez.

Cette situation rappelle l'importance pour La Réunion du co-développement régional dont un des objectifs est de favoriser les échanges commerciaux dans notre région.

Elle souligne également la dépendance de La Réunion aux énergies primaires importées : pellets de bois et agro-carburant des centrales Albioma et EDF transitent habituellement par le Canal de Suez.

La Réunion dispose d'énergies renouvelables en abondance. Avec l'évolution technologique, le coût de production à partir d'énergies renouvelables diminue. Dans notre région, l'électrification rurale se base sur le solaire, c'est le même soleil qui brille à La Réunion.

Cette situation renforce l'importance de Paris sur la scène internationale : l'occupation des îles malgaches du Canal du Mozambique donne à l'ancienne puissance coloniale la clé de cet axe maritime stratégique pour le monde.

Une nouvelle Crise de Suez pour La Réunion ? Le choix fait par des compagnies maritimes desservant La Réunion de contourner l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance au lieu de passer par le Canal de Suez aura des répercussions à La Réunion. Sur plus de 5 milliards d'euros de marchandises importées chaque année, plus de 70 % vient d'Europe et passe donc habituellement par le Canal de Suez. A cela s'ajoute désormais l'agro-carburant à base d'huile de colza pour la centrale thermique EDF qui transite par ce lieu. Mais avec l'intensification de la guerre coloniale en Palestine, le trafic maritime dans la région est perturbé. Des navires ont été la cible d'attaques. Une a été médiatisée : la prise par abordage d'un cargo par des combattants hutis, des rebelles qui administrent aujourd'hui la majorité de la population du Yemen. Ces actions sont motivées par le soutien à la cause des Palestiniens qui sont victimes d'une guerre coloniale qui s'est intensifiée depuis le 7 octobre 2023. Les perturbations du trafic maritime sont donc une conséquence de la guerre coloniale en Palestine, pays du Moyen Orient à plusieurs milliers de kilomètres au Nord de La Réunion, situé sur un autre continent.

Conséquence de la guerre au Moyen-Orient

Par conséquent, plusieurs compagnies maritimes ont décidé de ne plus naviguer dans le Canal de Suez et la Mer Rouge. Pour rejoindre La Réunion depuis l'Europe, cela signifie traverser l'océan Atlantique du Nord au Sud, puis doubler le Cap de Bonne Espérance. Ce détour allonge le trajet de plusieurs jours. Ceci a des répercussions sur le coût du transport, évaluée à une hausse plafonnée à 10 %.

Durant le siècle dernier, le Canal de Suez fut fermé pendant plusieurs années. La Réunion n'avait pas alors subi de perturbations. Le Canal fut rouvert en 1975. A cette période, la société de consommation n'était pas encore le modèle dominant à La Réunion. Il fallait alors lutter pour obtenir un progrès dans l'application de la loi du 19 mars 1946, qui prévoyait

pourtant l'égalité sociale dès le 1er janvier 1947. La Réunion était loin des 30 000 véhicules automobiles importées par an, et grâce à une bonne année de pluie, la totalité de l'électricité produite à La Réunion provenait des centrales hydroélectriques, c'est-à-dire du 100 % énergie renouvelable réunionnaise.

Autant dire que la fermeture du Canal de Suez pendant plusieurs années n'avait que peu de conséquences sur La Réunion.

Plus de 70 % des importations passent par Suez

Aujourd'hui, le contexte est totalement différent et inédit. Ce qui n'a pas changé, c'est la nature de notre principale exportation en volume : le sucre. Cette marchandise est vendue en Europe. Le trajet habituel passe par le Canal de Suez. Si la compagnie maritime préfère contourner l'Afrique par l'Atlantique, alors le coût du transport du sucre augmentera.

Ce qui a changé, c'est la valeur des importations et le taux de couverture. Ce que vend La Réunion au monde couvre à peine 7 % de ce que La Réunion achète au monde. Ce qui est importé représente plus de 5 milliards d'euros. La transition énergétique pilotée par EDF et Albioma rend La Réunion encore plus dépendante des approvisionnements transitant par le Canal de Suez. Les pellets de bois en provenance d'Amérique du Nord et à destination des centrales thermiques Albioma et l'agro-carburant à base d'huile de colza pour la centrale thermique EDF du Port passent habituellement par le Canal de Suez. Ils ont remplacé le charbon qui venait d'Afrique du Sud et le fioul d'Asie. Albioma a récemment annoncé une acquisition en Australie, afin de couper chaque année jusqu'à 300 000 tonnes de bois pour alimenter les chaudières des centrales de Bois-Rouge et du Gol. C'est en effort important qui rappelle que pour Albioma, ce n'est pas ressource locale produite par les planteurs de canne à sucre qui est son approvisionnement principal.

Importance du co-développement régional

Pourtant, les ressources autour de La Réunion ne manquent pas. S'approvisionner majoritairement en Europe, de l'autre côté de l'Afrique, n'est pas compatible avec l'objectif affiché de la transition énergétique. Cette longueur des chaînes d'approvisionnement place La Réunion sous l'influence d'événements sur lesquels elle n'a pas les moyens de peser.



Ceci rend d'autant plus important de raccourcir ces chaînes d'approvisionnement en allant chercher dans notre région d'Afrique australe ce qui n'est pas produit à La Réunion.

C'est une des ambitions du co-développement régional. Par exemple en termes d'autosuffisance alimentaire, il s'agit de relever ce défi au niveau régional, en augmentant la production à Madagascar pour que la Grande île devienne autosuffisante et exportatrice de produits agro-alimentaires. Le développement du transport ferroviaire en Afrique australe connecte les pays et favorise la circulation de produits industriels, et aussi des travailleurs. Le nombre de pays permettant l'entrée sans visa aux Africains est en augmentation. La Réunion a la chance de se situer dans une région au grand potentiel de développement. Pourquoi ne pas orienter les échanges commerciaux vers ce voisinage immédiat plutôt que d'aller chercher des produits en Europe, à 10 000 kilomètres ?

Le contrôle du Canal du Mozambique encore plus important

Les perturbations touchant le trafic maritime à La Réunion rappellent la nécessité d'une transition énergétique basée sur les énergies renouvelables présentes en abondance à La Réunion, et sur un changement de la politique des transports afin de réduire considérablement les importations de véhicules et de carburants importés.

Pour le moment, les bateaux continuent d'arriver. Cela rend d'autant plus stratégique le contrôle sur le Canal du Mozambique. En utilisant les zones économiques exclusives des îles malgaches toujours sous son administration, Paris peut revendiquer le contrôle de ce passage obligatoire vers le Cap de Bonne Espérance. Ceci explique pourquoi une des préoccupations de l'Union européenne dans la région est la protection des marins. Ce ne sont pas seulement les équipages des cargos ou porte-containers, mais aussi ceux des navires de pêche qui sont concernés. Cela se traduit notamment dans le soutien de l'Union européenne au projet de sécurité maritime dans le Sud de l'océan Indien.

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

Sir é sèrtin, Noute pèp néna in jarlor solission, pou anpèsh bann katastrof arivé é pou fèr in bon l'avnir pou li

Mézami wala in ané k'i fini, wala in n'ote ki komanss é nou lé ankòr apré domandé kèl katastrof i sava ariv anou ankòr dan l'ané k'i vien afors néna in gouvèrnman épi son l'éta lokal la désside pa ékoute anou. Poitan nou lé siréssèrtin konète sak i fo pou nou, kèl politik lé bon pou nou é poitan d'ote ké nou i panss zot i koné myé lé shoz ké nou... amwins ké zot la dévir lo do avèk in politil i sava dann sanss noute lintéré anou rényoné.

Kan i di par ébzampe ni vé in politik fé par bann Rényoné pou bann Rényoné pètète léta lokal épi lo gouvèrnman Paris i panss sak i di sa l'après fé la démagoji — donk après flate noute pèp alé oir zot i panss noute pèp na poin rézon par raporli lé tro naïf. Mwin pèrsonèlman mi kroi pa sa sé la démagoji, é mi panss bonpé rényoné konm mwin i panss égzaktoman sa la pa in démagoji. Mézami, mi jur lo bon sanss popilèr issi La Rényon sé in vré zarlor.

Nou noré in kantité légzanpe pou doné, pou amontr kan sé nou ké nana la possibilité oryante in gran politik par nou mèm é pou nou mèm, sé la ké la politik i réissi, sé la ké lo péi i avanss, sé la ké rézilta lé oboute noute shomin... Anpliss ké nou néna ossi in bon kantité léspèryanss é ké noute bann projé paré pou apliké banna i rojète... L'èr-la la katastrof i atann anou.

Mézami, fransh vérité, mi koné pa si néna in péi an déor d'La Rényon néna dann son karton in jarlor d'solission konm nou néna pou amenn anou pli d'van, pli o épou tire anou dann malizé. Démagji ? Pa ditou ! Réalité épi réalism, sa nou lé sir san pour san... L'èr-la i fo ékoute lo pèp épi son bann lidèr, pou konète kèl solission nou néna pou apliké é pou tiir anou dann malizé. In moiyn pou évite bann katastrof v'arivé.

A bon antandèr, salu !

Justin