

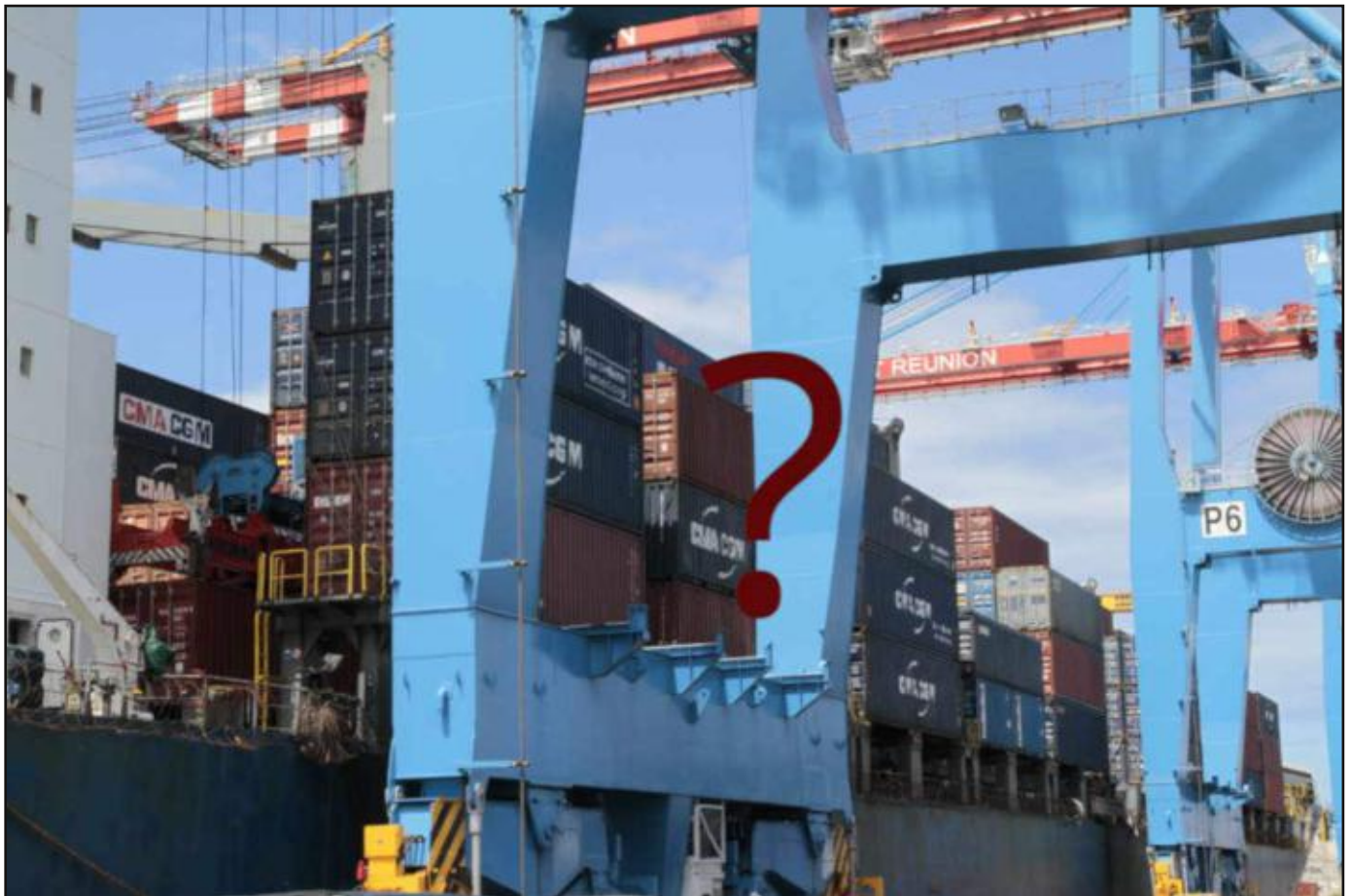
Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 22147 - 82ÈME ANNÉE

Conséquence de la fonte de la banquise et de la guerre au Moyen-Orient

« Route de la soie polaire » : La Réunion face au déplacement des routes maritimes mondiales



Le déplacement d'une partie des flux commerciaux vers l'Arctique à cause de la crise climatique et de la guerre au Moyen-Orient pourrait réduire le nombre de navires desservant l'océan Indien et renchérir le coût du fret. Pour La Réunion, très dépendante des importations lointaines, cela représente un risque supplémentaire sur les prix et les approvisionnements. Renforcer les échanges avec Madagascar, Maurice, les Comores, les Seychelles et l'Afrique australe devient donc essentiel pour sécuriser l'économie, éviter

les pénuries et la flambée des prix des produits de première nécessité, et réduire les dépendances. Les Réunionnais doivent se réveiller !

Le développement de la « Route de la soie polaire » ne constitue pas seulement une évolution stratégique entre la Chine, la Russie et l'Europe. Il peut aussi avoir des conséquences indirectes pour La Réunion et l'ensemble de l'océan Indien. Si une part croissante des échanges entre l'Asie et l'Europe em-

prunte la Route maritime du Nord au large de la Russie, le trafic passant par l'océan Indien pourrait progressivement perdre de son importance. Pour une île fortement dépendante des importations, cette évolution pose la question du coût et de la sécurité des approvisionnements.

Impact sur le coût du fret et problèmes de pénuries

Le premier risque est celui d'une hausse du coût du fret. Les compagnies maritimes organisent leurs rotations en fonction des volumes transportés et de la rentabilité des lignes. Si les grands flux de marchandises se déplacent vers le nord, certaines rotations dans l'océan Indien pourraient devenir moins fréquentes ou plus coûteuses. Les ports et territoires situés à l'écart des grands corridors peuvent alors subir une « prime d'éloignement » accrue sans oublier les risques de rupture d'approvisionnement de certains produits avec des risques de pénuries comme pendant la Seconde guerre mondiale : que mangeront les Réunionnais et à quel prix ?

La Réunion est particulièrement exposée à ce phénomène. Une grande partie de ses marchandises arrive par voie maritime depuis des industries situées à plusieurs milliers de kilomètres. Une diminution du nombre de navires disponibles pourrait entraîner des délais plus longs, une hausse des coûts logistiques et, à terme, une augmentation du prix de nombreux produits importés. Le problème concerne aussi les exportations : moins de possibilités de transport peuvent réduire la compétitivité des productions réunionnaises sur les marchés extérieurs.

Cette perspective montre les limites d'un système économique, le néocolonialisme, fondé sur une forte dépendance aux approvisionnements lointains pour empêcher le développement du pays afin de maintenir la majorité de la population dans la pauvreté et l'économie sous la dépendance de l'argent de la France. Il s'agit de diversifier les sources d'approvisionnement et de renforcer les échanges régionaux.

Importer moins de produits finis

depuis l'Europe ou l'Asie

L'environnement géographique de La Réunion est un atout encore insuffisamment exploité. Madagascar, Maurice, les Comores, les Seychelles, mais aussi les pays de l'Afrique australe et orientale forment un marché de plusieurs centaines de millions d'habitants où La Réunion est intégrée via l'APE. Développer les échanges de proximité permettrait de réduire certaines distances, de sécuriser une partie des approvisionnements.

Cette stratégie suppose de renforcer les liaisons maritimes régionales et les coopérations économiques. Elle concerne également l'agriculture, l'industrie, l'énergie et la transformation alimentaire. Produire davantage dans la région signifie importer moins de produits finis depuis l'Europe ou l'Asie.

Les Réunionnais doivent se réveiller !

La « Route de la soie polaire » révèle ainsi une réalité essentielle : les routes commerciales mondiales peuvent changer rapidement. Pour La Réunion, la réponse ne peut pas être seulement de subir ces transformations. Elle doit consister à consolider son insertion dans l'océan Indien et à construire davantage de complémentarités avec les territoires voisins. Dans un monde marqué par les crises géopolitiques et climatiques, la proximité régionale devient un facteur de sécurité économique. Pour La Réunion, cette nouvelle réalité impose une rupture avec un modèle consistant à tout attendre de la France pour réfléchir, décider et s'approvisionner. Il faut se réveiller ! L'île doit définir sa propre stratégie, renforcer ses liens avec son environnement régional et développer des échanges avec Madagascar, Maurice, les Comores, les Seychelles et l'Afrique australe pour sécuriser son avenir.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
81^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 ; 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

Une ligne régulière maritime entre la Chine et l'Occident par l'Arctique

La « Route de la soie polaire » : le climat et la guerre contre l'Iran changent les routes commerciales

Le changement climatique et la guerre contre l'Iran sont en train de bouleverser la géographie du commerce maritime mondial. La fonte accélérée de la banquise ouvre progressivement une nouvelle voie entre la Chine et l'Europe : la « Route de la soie polaire ». À la mi-août 2026, le porte-conteneurs chinois Dubai Tower s'est engagé sur la Route maritime du Nord, le long des côtes sibériennes, pour rejoindre Felixstowe, au Royaume-Uni. Une liaison appelée à se répéter chaque semaine jusqu'au 3 octobre.

Temps de parcours divisé par deux

Parti de Ningbo-Zhoushan, le navire doit effectuer le trajet en une vingtaine de jours, contre environ quarante par le canal de Suez. Cette réduction de moitié du temps de transport constitue un avantage économique considérable. Le navire transporte notamment des voitures électriques, des batteries et des équipements solaires. Pour la Chine, cette route offre surtout une alternative aux passages maritimes traditionnels exposés aux tensions géopolitiques.

Impact de la guerre au Moyen-Orient

Depuis le déclenchement de la guerre entre Israël, les États-Unis et l'Iran, la situation au Moyen-Orient pèse en effet sur la sécurité des échanges. Les tensions dans le Golfe Persique peuvent affecter le détroit d'Ormuz, tandis que l'instabilité en mer Rouge ont déjà fragilisé l'axe reliant l'océan Indien au canal de Suez. La Route de la soie polaire permet donc de contourner ces zones de tension en faisant passer les marchandises par le nord de la Russie.

Ce basculement reste encore marginal. En 2025, seulement 23 porte-conteneurs avaient emprunté cette route, soit moins de 0,5 % des volumes hebdomadaires destinés à l'Europe du Nord. Mais sa progression est rapide et son potentiel considérable. La réduction de la banquise estivale, conséquence directe du réchauffement climatique, transforme une région longtemps considérée comme infranchissable en nouvel espace stratégique.

Cette évolution renforce le rôle de la Russie. Moscou contrôle la Route maritime du Nord et dispose, avec Rosatom, d'une flotte de brise-glaces nucléaires indispensable à sa sécurisation. La Russie entend faire de cet itinéraire un axe commercial permanent, y compris durant l'hiver. Le réchauffement climatique lui confère ainsi une nouvelle importance dans la sécurité des échanges entre l'Asie et l'Europe.

Risque d'accélérer la crise climatique

Mais cette ouverture est aussi lourde de menaces écologiques. Les émissions des navires peuvent déposer des particules sombres sur la glace et accélérer sa fonte. Une marée noire dans l'Arctique serait particulièrement difficile à combattre, tandis que le bruit des navires perturberait la faune marine. Conséquence pour La Réunion

Pour La Réunion, l'enjeu est également stratégique. Si une partie du commerce Chine-Europe se déplace progressivement vers l'Arctique, elle contourne l'océan Indien. L'île se retrouve ainsi encore plus éloignée d'une des grandes routes maritimes mondiales. Après avoir déjà subi les conséquences des tensions au Moyen-Orient, elle pourrait être confrontée au déplacement géographique des grands flux commerciaux. La fonte de la banquise ne bouleverse donc pas seulement l'Arctique ; elle peut aussi augmenter l'isolement de La Réunion.

M.M.

Oté

La lang momon é son linfluanss dsü lo fétus épi lo bébé k'i ariv...

Mézami l'ONU la désside lo 21 février sé lo zour internassyonal pou la lang matèrnèl. Sa i vé dir l'assanblé-la la désside la lang matèrnèl lé inportan é i fo bien in zour dann l'ané pou an parlé.

Donk mwin la parti oir dann mon téléphone si la lang matèrnèl sé kékshoz inportan pou limanité, pou bann fétus é pou lo bébé an néssan. La répons lé klèr é bonpé pli inportan k'mwin téi pannss.

Dabor i fo ni koné dann troizyèm trimèss la grossess lo sistèm pou antann lé déza an plass. Donk lo fétus i antan déza lo bann brui dann l'utérus son momon. i di li antan pa bann mo, mé li antann bann son, la trantyèm somenn li gingn sézir la mizik épi lo ritm lo kozé son momon.

Biensir si sé in zanfàn kréol rényoné li sézi in mizik éspéssyal : lo kozé son momon kan èl i koz kréol rényoné pars pou komanssé sé sète-la li sézi an promyé. Lo nouvo-né i antan sa lang matèrnèl. Tanka inn lang étranj konm lo franssé si lantouraz i parl pa franssé ; si la momon téi koz pa franssé non pli pandan la grossesse, lé riskab d'ète trété konm in sinp dézord demoune l'aprè fé.

Ziska lo pléré lo zanfàn, d'aprè bann shèrchèr noré a s'ki paré « lo l'intonassion » la lang matèrnèl. Lo bébé in gingn fé la diféranss rant bann voyèl son lang matèrnèl par rapor lo son bann voyèl in lang étranj.

Toussa pou dir in bébé aprè neuf moi d'grossesse épi kék zané konm pti zanfàn kréol rényoné lé pa in karapass vide. li lé fine konète bann son, épizaprè bann mo, é lo bann mo i porte in kiltir. Ni pé mèm dir kan lo marmaye v'ariv lékol si li lé kréolofone li lé riskab konète difikilté si li lé monolang kréol rényoné.

Astèr ni pé domandé, kossa li sava fé avèk sak li néna dan li ? I fo li zète épi li ranpplass par lo franssé, son kiltir, son mizik é toussala k'lé pa krèol ? Zot i oi bien sa lé absurd. Lo mètre i doi konsidèr ali konm in andikapé dann langaz , kominikassion, kiltir - i fo li mètre de koté son bann konéssans, son kominikassion, sa kiltir.. nou lé pa tro loin d'in zénosside nou la ! akòz pa porte plinte an définitiv ;

A bon antandèr salu !

Justin