

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18599 - 72ÈME ANNÉE

La réponse de la direction à l'appel à la grève illimitée à partir du 2 janvier

Vols Air Austral assurés par Hifly et Wamos



Des passagers d'Air Austral devront monter dans un Boeing 747 de Wamos de ce type. C'est une décision concrète de la direction d'Air Austral pour affaiblir la grève. Photo Russell Lee [CC BY 2.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0>)], via Wikimedia Commons

L'année 2017 commence par une grève retentissante à Air Austral. La direction reste intransigeante et a loué des avions appartenant à des compagnies étrangères pour assurer malgré tout des vols.

Pour faire face à la grève des travailleurs d'Air Austral, la direction de la compagnie a déjà annoncé le recours à des avions étrangers. Les dirigeants d'Air Austral n'ont toujours pas accédé aux revendications des salariés : embauches de personnels navigants commerciaux et renforcement de l'effectif sur la ligne de Mayotte. Ils ont choisi d'affréter des avions portugais et espagnols pour assurer la continuité du service. C'est la seule décision concrète de

la direction d'Air Austral. Dès lundi, un Airbus A330 de Wamos, société espagnole opérera entre La Réunion et Maurice. Mardi, les passagers d'un des deux vols à destination de la France ne monteront pas dans un avion Air Austral, mais dans un Airbus A330 de la compagnie portugaise Hifly.

Par ailleurs, les deux vols de mardi assurant la liaison entre Roissy Charles-De-Gaulle et Gillot seront effectués par des avions de ces compagnies étrangères : un A330 de

Hifly et un Boeing 747 de Wamos. Cette annonce vient d'un communiqué présentant les horaires d'Air Austral pour aujourd'hui et demain. Ce recours à des compagnies extérieures à La Réunion pour pallier aux absences des grévistes va coûter cher, au moins 700.000 euros par jour. Si la direction persiste dans son refus d'accéder aux demandes des grévistes pendant encore quelques jours, les pertes dues aux affrètements d'avion seront sans doute plus importantes que le prix à

payer pour les embauches et l'amélioration des conditions de travail. Manifestement, les travailleurs payent le résultat d'une stratégie mise en place après l'éviction de Paul Vergès et Gérard Ethève de la direction.

Situation sociale et économique fragile

En effet, la réponse des patrons d'Air Austral est de dire que faire des concessions nuira à la compétitivité de la compagnie. C'est un aveu implicite d'une situation sociale et financière difficile. Et pourtant... Pendant plusieurs années, la direction de la compagnie a pu bénéficier d'un prix du pétrole moins élevé qu'auparavant. Alors qu'ailleurs dans le monde, les transporteurs ont répercuté cette baisse sur le prix du billet, les tarifs sont restés stables à La Réunion. De plus, toutes les compagnies qui desservent la France en ligne directe ou via Maurice touchent des subventions que la Région verse en payant une partie du montant du voyage pour de nombreux passagers. Cette aide publique d'une collectivité a un effet inflationniste dans le prix du billet, a d'ailleurs indiqué la Cour des Comptes. Ce soutien de la Région reste malgré tout insuffisant pour faire d'Air Austral une compagnie suffisamment compétitive pour garantir la paix sociale en son sein, alors que cette société est censée être un fleuron de l'économie réunionnaise. La conjoncture favorable qui se termine n'a donc pas été suffisamment mise à profit pour préparer trois phénomènes prévisibles : la hausse du pétrole, la dépréciation de l'euro face au dollar, et l'arrivée d'une compagnie low-cost.

Pétrole, dollars et low-cost

Concernant le premier point, il contribue à augmenter les charges. L'ancienne direction d'Air Austral avait su empêcher des licenciements alors que le baril de pétrole dépassait largement les 100 dollars. La direction actuelle va devoir faire face au défi de l'augmentation du prix du kérosène.

Sur le second point, c'est la conséquence de différentes crises qui se succèdent en Europe depuis 2008. L'année dernière, cette crise s'est amplifiée avec la décision de la Grande-Bretagne de quitter l'Union européenne. Cela affaiblit l'euro face au dollar, or Air Austral a des recettes en euros, et paie son carburant en dollars.

Pour le troisième point, c'est un sérieux paradoxe car c'est d'Air Austral que vient l'idée d'exploiter en low-cost la ligne entre La Réunion et la France. Ses anciens dirigeants avaient prévu la création d'une filiale, Outremer 380, chargée de faire voler des Airbus A380 en low-cost. Cette idée a été abandonnée par les dirigeants actuels d'Air Austral. Mais elle n'a pas été perdue pour tout le monde. Air Caraïbes a créé une filiale, French Blue, qui va mettre en ligne cette année à La Réunion des Airbus A350 exploités en low-cost. Si la baisse de prix ne sera pas aussi importante qu'avec un A380, l'A350 low-cost permettra à French Blue d'avoir des billets moins chers.

Air France va aussi se lancer sur ce terrain en créant une filiale qui, s'y elle n'est pas officiellement une compagnie low-cost, aura pour but de proposer des prix moins chers. Ce sera, pour la compagnie française, notamment un moyen de rester sur des lignes où elle ne sera plus compétitive.

L'erreur d'abandonner l'A380

Dans ce nouveau paysage, la direction d'Air Austral a créé avec XL

Airways une nouvelle alliance, afin de renforcer sa présence sur des routes qui ne sont pas couvertes par Air France ou French Blue, c'est-à-dire Marseille ou d'autres villes françaises.

Là aussi, cette décision est une manière de dire que les anciens dirigeants d'Air Austral avaient raison. En effet, dès que Didier Robert se fut octroyé la présidence de la compagnie, une des premières mesures a été de supprimer les liaisons de La Réunion vers Marseille, Lyon, Bordeaux, Nantes et Toulouse. C'est ce qui a permis l'arrivée de XL Airways pour desservir Lyon et Marseille. L'accord avec XL Airways permet de revenir à une orientation qui avait fait le succès d'Air Austral, mais est-ce bien suffisant ?

La plus grave erreur a en effet été de refuser de continuer le projet d'Airbus A380 low-cost. Il serait opérationnel depuis déjà au moins deux ans. Sa présence aurait sans doute découragé l'arrivée d'un concurrent sur le terrain du low-cost, et les atouts seraient dans la main d'Air Austral, qui aurait alors été renforcée. En effet, French Blue ne pouvait pas venir concurrencer Air Austral sur ce terrain car ses A350 ne peuvent pas transporter 800 passagers à chaque vol, ce qui aurait été le cas des avions de la filiale d'Air Austral.

L'abandon de l'A380, la revente du Boeing 777 LR, la location de deux 777 300-ER neufs pour remplacer les anciens et l'achat de plusieurs Boeing 787 « terribles teens » ont été préférés. Ces choix placent Air Austral dans une position bien difficile au moment du renforcement de la concurrence. Ce n'est pas aux travailleurs de payer les conséquences de cette stratégie. Leurs revendications sont légitimes, elles doivent être satisfaites.

M.M.

In kozman pou la rout

« In bon konbinaz i vo myé k'in movémariyaz ! »

Si kozman-la sé In proverb nou néna in sans prop épi in sans figuré. Lo sans prop ? Ni oi toutsuit kosa k'i lé. In konkibinaz k'i marsh bien lé proféfab in mové mariyaz : moin lé sir zot la fine antann sa souvan dé foi. Konkibinaz, konkibinaz, mariyaz déyèr la kuizine, gardaz : zot i oi na bonpé mo pou di lo mèm z'afèr sirtou pou nout sosyété kan èl té i sort a pène l'èsklavazofisyèl, asansa l'èsklavaz dé gizé i apèl l'angazis. Astèr lo sans figuré ? I égzis galman dann lo moun biznès. I vo myé in bon l'antant san kontra, k'in mové l'antant avèk in kontra an bon é di form. I pé dir nan osi demoun i profèr travaye o noir plito sirtou kan lé shoz i marsh bien plito k'in travaye bien korèk, mé k 'i marsh pa bien ditou. Alé ! Ni artrouv pli d'van sipétadyé.

Edito

Les effets de la hausse des prix des carburants rappellent l'injustice de la politique des revenus

Ce début d'année est la période des vœux. Les responsables politiques sont fidèles à cette tradition. Ce fut le cas de François Hollande, président de la République, et Ericka Bareigts, ministre des Outremer. Cette dernière consacre une large part de son discours à faire un bilan positif de l'action de son gouvernement. Cela signifie que l'heure n'est pas au changement de politique. La France a pourtant changé de Premier ministre, mais cela ne se traduira pas par un changement de cap.

C'est donc l'orientation fixée lors des vœux 2014 du président de la République qui reste d'actualité. C'est à ce moment qu'il avait annoncé un virage vers le social-libéralisme. Quelques mois plus tard, un nouveau Premier ministre était nommé. Il s'agissait de Manuel Valls, représentant de ce courant qui était pourtant fortement minoritaire lors des Primaires citoyennes de 2011. La suite est connue. C'est d'un côté, un paquet de 40 milliards d'euros pour les entreprises sans condition d'embauche. De l'autre, un plan d'économies de 50 milliards imposées aux dépenses publiques, à l'action sociale et aux collectivités. Trois années de cette politique n'ont pas amélioré les choses à La Réunion, cela va continuer.

Depuis hier, les prix des carburants ont augmenté. Des causes structurelles expliquent ce phénomène. Ce sont la décision des pays exportateurs de faire monter les cours du pétrole, et la dépréciation de l'euro face au dollar. La Réunion n'a aucun moyen de peser sur ces deux phéno-

mènes, elle en subit les conséquences qui toucheront de nombreux secteurs.

En effet, du quai du Port à la boutique, les marchandises sont transportées par des véhicules à essence. Les transporteurs ne manqueront pas de répercuter la hausse du prix des carburants dans le prix de leur service. Le commerçant voulant garder sa marge, ce sera au consommateur de payer la hausse du prix du transport.

Mais cette augmentation ne sera pas ressentie de la même façon par tous. Une partie de la population a les moyens de se payer la vie chère, la majorité ne l'a pas. Le projet de loi sur l'égalité réelle est l'occasion de poser ce problème fondamental, et d'interpeller le gouvernement sur ses propositions pour mettre fin à cette injustice. Aussi il est révélateur de constater que dans ses vœux, la ministre en charge du dossier de l'égalité réelle ne dise pas un mot sur une politique des revenus aussi inégalitaire. Elle n'a pas non plus réaffirmé son opposition à la suppression de la sur-rémunération alors que c'était pour le moment la seule réponse du gouvernement à la question sur les inégalités de revenus.

A quelle égalité réelle parvenir si les inégalités de la politique des revenus ne sont pas préalablement réglées ?

J.B.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
71^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 - FAX: 0262 55 21 29
E-mail : redaction@temoignages.re
SITE web : www.temoignages.re
Administration
TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23
E-mail Avis, Abonnement : avis@temoignages.re
E-mail Publicité : publicite@temoignages.re

Oté

Mi konpran amoin bien é zot ?

Somenn pasé nou té apré diskité pou prépar nout kongré lo sink févriyé é mèm nou té apré diskite dsi la kiltir épi son rol dann la lite nou l'apré améné. Dizon toulmoun té apopré dakor, mé i fo kroir pou sèrtin l'éte pa in z'akor fran é masif vi ké in dirizan la konpri ké l'avé konm in l'inkonpréansyon.

Mi di, i fo kroir pars lo dirizan la di la pa lo parti k'i doizète in aktèr kiltirèl. La pa li k'i doi fé la prodiksyon kiltirèl. La konvèrsasyon la pa parti asé loin, sanm pou moin, pars in réfléson konmsa, mi pans li doi z'ète aprofondi. Si sé pou di, lo militan sansa lo dirizan lo parti la pa blizé ète in bon dansèr maloya, konm in bon dansèr séga, konm ankor in moringèr avèrti, sansa in dansèr bann dansé dan lé o, ni in parolyé, ni in konpozitèr... Ni pé dir li lé pa oblizé, mé i jène pa ké li nana inn an parmi so bann talan-la.

Son rol dirizan sansa militan dsi lo térin la kiltir, sé kosa alor ? Sé dabor ké li na konsyans ké la kiltir i doi an avoir in bonn plas dan la lite. Sé ké si li na lo moiyn, li doi ankouraz bann z'aktèr kiltirèl é si li pé, li doi amélyor son konésans téorik dann lo domenn la kiltir. Ni pé dir osi, si li la négliz lo rol la kiltir, i fo li kalkil an li mèm si li doi pa fé son l'otokritik. Sa lé vré galman si li na in féblès dann son rol politik, sansa pou la roganizasyon, pou la formasyon bann militan...

Astèr ni pé poz la késtyon k'i vien dann mon l'éspri : in militan, mèm in dirizan, i pé, i pé pa, z'ète in aktèr kiltirèl ? Si li lé mizisien, sé in pèrt tan pou lo parti ké li travaye son mizik ? Mi pans pa. Si li sé in dansèr séga, maloya, bann dans lé-o, sé in pèrt tan pou li ké travaye son dansé ? Mi pans pa non pli. Si li fé roshèrch l'inivèrsité, son roshèrch sé inn pèrte tan ? Biensir ké non.

Alor mon konklizion sé ké lo dirizan sansa lo militan lé pa oblizé d'ète in aktèr kiltirèl dann nout péi, mé si li sé in aktèr kiltirèl sa i anpèsh pa li zoué son rol konm dirizan sansa konm militan. Mé z'ami, asoir mi konpran amoin bien, mé mi èmré savoir si zot osi zot i konpran amoin bien-sansa si zot i fé pa sanblan.

Justin