

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18600 - 72ÈME ANNÉE

**Alors que Hifly et Wamos Air sont engagées par la direction pour assurer les vols de la compagnie réunionnaise vers Paris**

## La solidarité s'élargit autour des travailleurs en grève d'Air Austral



L'Airbus A340 de Hifly (photo) et un Boeing 747 de Wamos Air sont les avions utilisés par Air Austral pour transporter les passagers sur la ligne La Réunion-Paris. (photo Kamezukurakofun (Own work) [CC BY-SA 3.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>)], via Wikimedia Commons)

**Premier jour de grève hier à Air Austral, la direction a refusé de recevoir les représentants des travailleurs. L'activité se poursuit avec la location d'avions de deux compagnies étrangères, Hifly et Wamos Air. L'intransigeance des dirigeants fait perdre plus de 700.000 euros par jour à la compagnie. À ce rythme, le maigre bénéfice obtenu grâce à la baisse du prix du pétrole et à la subvention de la Région au nom de la continuité territoriale ne sera rapidement plus qu'un souvenir.**

**D**epuis hier, c'est la grève à Air Austral à l'appel de l'UNSA. Les personnels navigants commerciaux revendiquent de meilleures conditions de travail sur la ligne de Mayotte, et l'embauche en CDI de 35 salariés condamnés à être au chômage pendant la période

creuse. L'objectif des travailleurs est de maintenir Air Austral comme une référence dans le domaine de la qualité de service. Cette démarche d'excellence avait été lancée par l'ancienne direction de Gérard Ethève, sous la présidence de Paul Vergès. Les travailleurs ont réussi à

la maintenir depuis.

**Des briseurs de grève engagés**

Hier, ils ont dressé un piquet de grève devant le siège de la compagnie. Un huissier a pu constater qu'il n'y avait aucune entrave. Les grévistes ont reçu le soutien de plusieurs syndicats, en particulier la CFDT et le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). Vivien Rousseau (SNPL) a rappelé le climat social difficile dans l'entreprise, ce qui avait contraint les pilotes à un mouvement en début d'année dernière. De plus, des personnels au sol se sont joints au mouvement qui dépasse donc maintenant les seuls PNC.

Face à cette situation, la direction campe sur ses positions. Elle a refusé hier de recevoir les grévistes. Une rencontre est prévue cet après-midi. Les dirigeants ont recours à des affrètements de compagnies étrangères pour assurer les liaisons avec la France, ainsi qu'une partie du trafic vers Maurice. Mais les compagnies Hifly et Wamos Air ne sont pas Air Austral. Or, les passagers ont payé un billet d'avion pour voler avec la compagnie réunionnaise.

Force est de constater que la direction a choisi l'épreuve de force. En effet, imagine-t-on au port un acconnier faire venir des intérimaires pour casser une grève des dockers, ou des patrons du BTP agir de même pour tenter de réduire au silence les grévistes ?

### Intransigeance inquiétante de la direction

La direction a chiffré les demandes des travailleurs à 3,5 millions d'euros. Elle indique aussi que le recours à des compagnies étrangères pour minimiser l'impact de la grève fait perdre de l'argent à la compagnie. Chaque jour de grève est une perte d'au moins 700.000 euros. Cela

signifie que si la situation reste bloquée pendant 5 jours, alors la décision d'affréter des avions pour casser la grève aura coûté aussi cher que la satisfaction immédiate des revendications. De plus, les patrons d'Air Austral affirment que le contexte les empêche d'accéder aux demandes des grévistes. Ils ont réussi à faire des bénéfices qui pourraient être remis en cause par l'arrivée de la concurrence de French Blue, compagnie low-cost long courrier. De plus, Corsair va prochainement venir se mesurer à Air Austral sur la ligne La Réunion-Mayotte. Ces bénéfices doivent cependant être relativisés. La direction a en effet pu gérer une situation extrêmement favorable avec un prix du pétrole assez bas. Cette période est en train de prendre fin avec la remontée des cours, et la dépréciation de l'euro par rapport au dollar. De plus, l'aide versée par la Région aux voyageurs qui empruntent la ligne vers Paris directement ou via Maurice a été un précieux ballon d'oxygène. A raison de plus de 300 euros par passager, et compte tenu des critères permettant à des personnes qui ont les moyens de voyager de bénéficier de cette aide, ce sont des dizaines de milliers de titulaires de billets aidés qui ont volé sur Air Austral depuis plus de 6 ans. Sans cette subvention, la direction d'Air Austral aurait-elle fait des bénéfices ?

### Grave erreur des dirigeants d'Air Austral

Il est clair que le refus de continuer le projet de l'Airbus A380 lancé en partenariat avec Airbus par Gérard Ethève et Paul Vergès est en train de produire ses effets. Capable de transporter plus de 800 passagers, il devait être exploité en low-cost par

Outremer 380, une filiale d'Air Austral. Cela permettait aux passagers de bénéficier de billets d'avion 30 % moins cher toute l'année et sans subvention. Air Austral avait commandé deux appareils, avec option sur deux autres. Les deux premiers exemplaires auraient dû déjà être en service. C'est un atout qui donnait plusieurs années d'avance à Air Austral, car aucune compagnie n'aurait pu s'aligner sur ces prix, faute de disposer d'un A380 configuré pour plus de 800 passagers. Voilà qui aurait fait réfléchir les concurrents actuels, et ceux qui avaient des projets de desserte à bas coût de La Réunion depuis la France. Mais en décidant d'annuler le projet, les dirigeants d'Air Austral ont fait sauter un rempart qui permettait à la compagnie d'envisager l'avenir sereinement. Ils ont permis à une concurrence frontale de venir s'implanter à La Réunion.

C'est pourquoi les dirigeants d'Air Austral ne doivent pas rendre les travailleurs responsables des erreurs de stratégie qui relèvent de la direction. Les salariés luttent contre la précarité et pour l'amélioration des conditions de travail. Ils se battent pour que contre vents et marées, Air Austral demeure une référence en termes de qualité de service. Ils doivent être entendus et leurs revendications satisfaites. À charge ensuite pour la direction d'Air Austral de revoir sa stratégie en tirant les enseignements de ses graves erreurs.

M.M.

## In kozman pou la rout

### « Sort zandarm pou vni la polis ! »

Ala in kozman, moin lé sir, zot i koné tré bien. Kan moin lété pti l'ékol, moin téi antann déza bann pti marmaye di sa. Kosa sa i vé dir ? La pa bézpoint ète in gran savan pou konprann. Touléka, dann l'éspri marmaye, sa té i vé dir, bès an grade. Mi koné pa si lé bien vré, mé sé in n'afèr toulmoun téi kroï. Pètète dann tan la zandarm lété fronksyonèr avèk in l'éstati kolonyal é té i touch dé mil é dé san, san konté la sirémínérasyon, alé oir la polis lété moin friké... Mi souvien l'ékol boi dnèf Sin-Dni lo l'inspèktèr l'avé nonm in jene madam konm diréktris l'ékol pou koif in vyé madam é sa té i fé la konvèrsasyon dann la boutik shinoï : « li la sort zandarm pou vni la polis, li la sort zandarm pou vni la polis ! » Si tèlman ké lo vyé madam la mont in kabal kont lo jenn diréktris é figir azot tout lo bann kasèr lé kui, la mont la kabal ansanm-avèk. Alé ! Sa sé in vyé zistoir, é ni artrouv pli d'van sipétadyé !

## Edito

# RSA : 17 euros de gain mensuel en 14 ans... en France !

**L**e Centre d'observation de la société a évalué l'évolution du pouvoir d'achat d'une personne contrainte de survivre avec le RMI, puis le RSA, depuis 14 ans. Voici un extrait de cette étude :

« le revenu minimum que touchent ceux qui n'ont droit à aucune autre allocation (RMI puis RSA) est passé de 406 à 535 euros par mois pour une personne seule 1. Ce minimum a donc augmenté de 130 euros, soit 32 %. Une augmentation sensible, mais largement trompeuse.

Entre 2002 et 2016, les prix aussi ont augmenté : 535 euros de 2016 ne permettent pas d'acheter la même chose qu'en 2002. D'après l'Insee, l'inflation globale aurait été d'environ 20 %. Cela veut dire que sur les 130 euros de hausse, 85 euros environ ont été grignotés par l'inflation. Le titulaire d'un minimum social vit réellement avec 44 € de plus par mois, soit six paquets de cigarettes, 1,5 baguette de pain par jour ou deux coupes de cheveux. En 14 ans.

En fait, il a « gagné » encore moins que cela, pour une raison dont personne ne parle. L'« indice des prix » de l'Insee, c'est celui de monsieur ou madame Toutlemonde, du Français ou de la Française moyen(ne). L'allocataire n'est justement pas Toulemonde. Sa consommation n'est pas la même : il dépense plus pour les biens de base, fume plus souvent, a des dépenses plus importantes de loyer, etc. Pour lui, les prix n'ont pas augmenté de 20 %.

Explications. Il est difficile de connaître la différence avec précision, mais un outil de l'Insee, le « simulateur d'indice des prix à la consommation » personnalisé, peut nous en dire plus. Nous avons augmenté, en restant raisonnables, la part dans les dépenses de l'alimentation, du loyer et du tabac. Surprise : la hausse des prix pour les titulaires de minimas n'est plus de 20 % mais de 28 %. Ces 28 %

représentent 112 euros, ce qui signifie que le niveau de vie réel de ce minimum social aurait augmenté en fait d'environ 18 euros (130-112) par mois. Peut-être 15, peut être 20. Dans tous les cas cela veut dire que le pouvoir d'achat des minimas sociaux n'a quasiment pas varié en 14 ans, à peine plus d'un euro par an.

En attendant, le Smic horaire a progressé de 40 %, ce qui en net (pour l'équivalent de 35 heures hebdomadaires de travail) représente plus de 300 euros d'augmentation pour la même période hors inflation et 150 euros si l'on déduit la hausse moyenne des prix 2. Le salaire net moyen pour des temps complets est passé selon l'Insee de 1 750 à 1 850 euros mensuels (inflation déduite) entre 2002 et 2013 soit un gain d'une centaine d'euros, auxquels il faut ajouter la progression depuis 2013. Non seulement le RSA reste à un niveau très faible (à peine plus de la moitié du seuil de pauvreté à 60 %) mais il ne progresse guère plus que les prix pour les titulaires de minima. »

L'Obsertoire de la société a raison de dénoncer le gain de pouvoir d'achat minimum infligé à ceux qui dépendent de l'allocation minimale pour survivre. Or, cette analyse se réfère à la réalité des prix en France. À La Réunion, le coût de la vie est plus important. C'est ce que reconnaît l'État en versant une sur-rémunération de 53 % à ses agents titulaires. C'est pourquoi le débat sur l'égalité réelle est le moment pour le gouvernement de proposer des solutions pour remédier à cette injustice. C'est bien autre chose que d'affirmer être contre la suppression de la sur-rémunération comme le fait systématiquement le ministre des Outre-mer. Les abandonnés du système ont besoin de solutions à leurs problèmes, et d'urgence.

**J.B.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés  
71e 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

## To be, or not to be plantèr épi rényoné : ala lo késtyon i mérite ète pozé !

*Mi pans zot la fine antann konm de koi Minatchy, lo prézidan la CGPER la désid rakrosh son gan donk larg son plas prézidan lo pli prinsipal sindika plantèr. Li la vni dann radyo pou li esplik lo ka é biensir li la fé son bilan-in bon bilan selon li... Kan mi ékri « rakrosh son gan », zot i koné sa in l'éspréyion bann boksèr, donk bann konbatan, é lo prézidan la CGPER pou ète in konbatan té in konbatan. Sak la zamé ète pri dann in grèv plantèr pétète i konpran pa sak mi di, mé sak la fine ète koinsé dsi la rout ziska iks èr di matin sirman li konpran amoin.*

*La pa moin va roprosh ali sa. Mi sava pa anparl azot « pran bann z'otomobilis an otaz ! Patati, patata ». In konba sé in konba é i fo amenn ali avèk lo plis l'èfikasité posib. Mé mi domann amoin si lo konba améné, lété touzour lo bon konba. Lé vré li di li té pri dan la min korbo avèk lo protokol Virapoullé. Zistoman, ni pé domandé si lo sindika la amenn konm k'i fo lo konba kont lo protokol Virapoullé : pou mon par mi oi pa lé shoz konmsa, sof pétète l'arzan bagas, ankor i paré sé mèm pa lo l'izinyé (pardon lo fasonyé) ké la péyé.*

*Té in bon, té in mové prézidan sindika, sa sé l'istoir va transhé mé ni pé kant mèm dir la pa li la lèv drapo nout sékirité alimantèr. An kontrèr ! La pa li non pli la lèv lo drapo nout l'indsitriyalizasyon par lo sik épi bann co-produi la kann... Pétète zot va pans la té pa son rol ! Lété o moins son rol konm rényoné trakasé pou l'avnir nout péi épi son bann z'abitan.*

*Plantèr ! Moin la di plantèr ? Iparé sa i apèl péizan sa koméla. Konm di lo kont, sa i fé anou in bèl zanm.*

*NB Lo prézidan an partan la souète i ranplas ali par in jenn. Pétète lé nésésèr, mé in jenn i pans kosa ? I oi koman l'avnir l'agrikultur rényoné ? I oi koman l'avnir nout péi ? Tou bi-or not tou bi, plantèr é rényoné, sé pétète sa lo késtyon.*

*Justin*