

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18753 - 73ÈME ANNÉE

Plus de 10.000 bacheliers en 2017

Quel avenir pour les jeunes diplômés ?

Les résultats des examens annonce l'obtention du bac pour 50.000 Réunionnais au cours des 5 prochaines années. Comment faire pour que cet atout formidable ne soit pas gaspillé ? Le cadre actuel n'a jamais réussi à résoudre cette question.

L'année scolaire vient de se terminer par la période des examens. Pour le plus connu, le baccalauréat, les résultats ont atteint 87 % de réussite avec plus de 10.000 bacheliers à La Réunion cette année. Pour la plupart d'entre eux, les études vont se poursuivre avec comme perspective l'entrée dans la vie active dans quelques années au plus tard.

Il paraît peu probable qu'au cours de ces 5 prochaines années, le nombre de reçus au baccalauréat puisse s'effondrer. La tendance est en effet à la hausse. Si en nombre d'admis, le résultat se situe aux environs de la cuvée 2017, alors La Réunion aura dans ses rangs 50.000 bacheliers supplémentaires en 5 ans. D'où cette question : comment créer suffisamment d'emplois pour que ces jeunes puissent mettre leur niveau de formation au service du pays ?

Chômage ou exil

C'est une question qui n'a encore jamais été résolue dans le cadre actuel. En effet, à la sortie de l'école, la majorité des jeunes sont au chômage et parmi eux se trouvent de nombreux diplômés de l'enseignement supérieur. Et comme depuis une cinquantaine d'années, l'émigration va faire disparaître une partie de cette jeunesse des statistiques du chômage.

Cela fait en effet plusieurs années que le nombre de bachelier réunionnais se situe aux alentours de 10.000



par an. Or, le solde net des créations d'emploi tous les ans pour tous les Réunionnais, bachelier ou non, se situe bien au-dessous de 10.000. En conséquence, le chômage continue d'augmenter. Une grande partie de la jeunesse n'a alors pour seule alternative que de partir pour échapper à la pénurie d'emploi.

Face à ce problème, la dernière initiative en date remarquable à La Réunion reste les emplois d'avenir. Dans notre île, ces contrats ont permis de recruter des jeunes avec un diplôme supérieur ou égal au bac, ce qui était une dérogation au droit commun. Mais à la fin des trois ans du contrat, c'est le retour au chômage. Car aucune mesure d'intégration n'a été prévue par le gouvernement qui a lancé cette mesure.

La situation est encore plus difficile pour les jeunes qui doivent quitter l'école sans avoir eu le bac. Pour eux, le taux de chômage dépasse 60 %.

Changement profond nécessaire

Ces conditions soulignent le besoin d'un changement fondamental. Ce n'est pas la volonté affichée par le nouveau pouvoir. Dans son intervention devant les parlementaires le 6 juillet dernier, la ministre des Outre-mer a indiqué vouloir poursuivre la politique du gouvernement précédent. Les Assises des Outre-mer sont décidément mal parties. Avec une telle ambition, une fois de plus l'ampleur de la crise sociale ne pourra pas être prise en compte. Pour le PCR, la solution aux problèmes réside tout d'abord dans la prise de conscience que les Réunionnais sont capables d'élaborer un plan pour y faire face, et de le défendre face au gouvernement. Il propose que des moyens nouveaux soient donnés aux Réunionnais pour mettre en œuvre des dispositions spécifiques, c'est la responsabilité.

Dans le domaine de l'emploi, cette responsabilité peut se décliner dans des mesures spécifiques pour favoriser l'accès à l'emploi dans la fonction publique et le secteur privé. Ce sont par exemple l'obligation de publier toutes les offres de recrutement par Pôle emploi, de faire sortir du mouvement national les postes disponibles dans la fonction publique, et d'obliger un employeur à rechercher prioritairement la réponse à ses besoins au sein des demandeurs d'emploi réunionnais.

2017 : année charnière du transport aérien à La Réunion

Air Austral : où sont les bénéfices attendus ?

2017 est une année charnière pour Air Austral avec l'arrivée de nouveaux concurrents. Sur la ligne vers Paris, French Blue débarque avec un nouveau modèle qui permet des prix plus bas. Corsair assure des liaisons vers Mayotte et Madagascar, et Air France veut lancer une compagnie low-cost long-courrier qui pourrait trouver dans la desserte de notre île un terrain favorable d'expression. Les dirigeants ont-ils su préparer Air Austral à ce changement ? L'avenir semble bien incertain.

Au cours de ces 5 dernières années, Air Austral a bénéficié d'un contexte économique très favorable. En effet, les résultats d'une compagnie aérienne dépendent avant tout du prix du kérosène. En 2011, avec un litre de kérosène à 0,72 euro, la facture carburant s'était élevée à 160 millions d'euros. L'année suivante, malgré une légère baisse de ce produit, elle était encore de 146 millions d'euros. Cette hausse brutale des charges avait plombé les comptes de la compagnie. Ce qui avait été alors opportunément utilisé pour débarquer brutalement l'ancienne direction.

Importantes économies de carburant

Depuis, le prix du kérosène a suivi la tendance à la baisse du baril de pétrole. Avec un litre à 0,46 euro, Air Austral a dépensé l'année dernière 77 millions d'euros.

La compagnie a également bénéficié d'une importante recette exceptionnelle, un crédit d'impôt de 27 millions d'euros pour la défiscalisation d'un Boeing 787. De plus, avec 35 % de parts de marché pour les vols vers la France, Air Austral bénéficie largement du jackpot de la continuité territoriale versé par la Région aux compagnies aériennes. En toute logique, Air Austral devrait donc afficher d'importants bénéfices alimentés par des dizaines de millions d'euros d'économies sur l'achat de carburant, et par le coup de pouce de l'État pour la défiscalisation et celui de la Région pour l'aide aux voyageurs qui vont en France. Or, le résultat net n'est que de 6 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 368 millions d'euros.

Parmi les facteurs qui contribuent à ce résultat décevant eu égard à la conjoncture, figure notamment une

hausse de 9 % des frais de personnel. Ils dépassent 70 millions d'euros, le chiffre d'affaires n'augmentant que de 7 %. La diminution de la qualité des prestations aurait dû se refléter par la même tendance dans les comptes de la compagnie, mais ce n'est pas le cas avec une hausse de 13 % des coûts de commissariat. De plus, d'importantes provisions ont été inscrites.

Acquis engloutis dans la gestion

Ce qui est le plus inquiétant est la disparition des marges de manœuvre dont disposait Air Austral sous son ancienne direction.

La compagnie a liquidé pratiquement tous ses actifs (vente d'avions, moteurs de rechange...). Elle a donc dégagé d'importantes recettes de trésorerie dans un contexte de forte baisse du prix du kérosène. Ces sommes considérables ne se retrouvent pas dans les résultats. Cela confirme donc que depuis 2012, Air Austral vit sur les acquis de l'ancienne direction, qui semblent s'engloutir dans l'exploitation et la gestion.

Le retard dans la signature de l'accord de partenariat avec Air Madagascar est d'ailleurs un révélateur. Pressentie pour contrôler la moitié du capital de la compagnie nationale malgache, Air Austral n'a toujours pas finalisé l'opération, ce qui interroge sur les capacités financières et techniques de la compagnie à relever ce défi. De plus ce projet pourrait ne pas être sans danger pour la Sematra (actionnaire à 98 % d'Air Austral) si elle conduisait à un échec dans le redressement de la compagnie malgache.

Au cours de ces 5 dernières années, Air Austral a mangé son pain blanc sans adapter sa structure à la nou-

velle donne. En effet, la compagnie va subir de plein fouet les effets de l'arrivée de French Blue qui vise à court terme 20 % de parts de marché sur l'axe La Réunion-Paris. Elle devra également faire face à l'arrivée de Corsair qui brise le monopole Air Austral sur Mayotte-La Réunion, et propose des vols à moins de 200 euros pour Madagascar.

Erreur stratégique

L'ancienne direction avait pourtant offert à la compagnie une garantie face à l'émergence des compagnies à bas-coût sur le long courrier, c'était le projet d'Airbus A380 capable de transporter plus de 800 passagers. Exploité par la filiale low-cost d'Air Austral, Outremer 380, l'A380 aurait placé Air Austral en position de force avec des tarifs structurellement inférieurs de 30 % à ceux de la concurrence. Si ce projet avait été poursuivi, il serait déjà concrétisé et French Blue n'aurait même pas songé à venir se mesurer à Air Austral sur la ligne Paris-La Réunion.

Mais les dirigeants actuels ont fait d'autres choix, avec notamment l'entrée dans la flotte de 787 « terrible teens » qui croupissaient depuis plusieurs années sur un parking de Boeing. Air Austral compte aujourd'hui plus de 900 salariés, et la compagnie ne s'est pas préparée à faire face à une nouvelle concurrence qui utilise un autre modèle.

M.M.

Edito

Adaptation au changement climatique : quels projets ?

Pour l'ONU, un des défis supplémentaires lié au changement climatique est la croissance de la population dans les villes. C'est ce que rappelle un communiqué présentant un rapport récemment publié :

« D'après un nouveau rapport des Nations Unies, l'urbanisation rapide rend la population mondiale plus vulnérable aux effets du changement climatique. Le rapport présente différentes initiatives visant à renforcer la résilience des métropoles, des villes et des villages dans le monde entier.

Plus de la moitié de la population mondiale est aujourd'hui citadine, et d'ici 2050, 2,5 milliards d'individus supplémentaires devraient vivre dans des villes. Les pluies torrentielles et les tempêtes sont de plus en plus fréquentes dans les agglomérations densément peuplées telles que New York, Bombay et Jakarta. Ces phénomènes touchent le plus durement les individus vivant dans des habitats marginalisés et informels, tels que les bidonvilles. La désertification détruit les terres arables, nécessaires pour nourrir les populations urbaines toujours plus importantes. De plus, la montée du niveau des mers menace les habitants des régions côtières, des deltas et des petits Etats insulaires.

Pour lutter contre ces différentes menaces au développement durable, de nombreuses villes ont pris des mesures pour développer leur résilience et répondre aux risques grandissants liés au climat. Grâce à des initiatives telles que 100 Resilient Cities et la Convention des

maires, les dirigeants des villes ont montré leur engagement à travailler ensemble pour faire face aux changements climatiques et à leur impact. Les décideurs politiques, les professionnels et même les particuliers prêts à s'engager pour cette cause disposent de nombreuses ressources, grâce au soutien d'organisations telles que la Banque mondiale, ICLEI et ONU-Habitat. »

La population des villes du littoral est donc en première ligne. À La Réunion, la plupart des centres urbains les plus importants sont en zone côtière. Elle est donc particulièrement soumise à des risques liés à la montée du niveau de la mer. Devant ce risque, l'ONU en appelle à la mobilisation des collectivités territoriales. Cet appel a bien du mal à arriver à La Réunion. En effet, les investissements les plus importants ne concernent pas l'adaptation au changement climatique. Certains pourraient même renforcer la vulnérabilité de la population, comme la construction d'une ville nouvelle à Cambaie, une plaine côtière menacée de submersion.

Le retrait des États-Unis de l'Accord de Paris ne protégera pas sa population des effets du changement climatique. Devant ce phénomène inéluctable, de grands chantiers d'adaptation devront être menés. Aux collectivités de prendre l'initiative et de sortir les projets des cartons.

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
CPPAP : 0916Y92433

Oté

Viv La Rényon, bien sir, mé kansa, kèl zour ni fète sa in mèm kèr ?

Na dé troi zour d'sa lété katorz zilyète, lété la fète nasyonale bann fransé. Dopli touzour ? Pa ditou ! Dopli 1880 sinplomman alé oir l'istoir La Frans la komans lontan avan date-la... In tan téi fé la fète La Républik. Sou lo réjime Napoléon promyé téi fète lo Sin-Napoléon. In tan la fète nasyonale fransèz téi tonm lo 30 moi d'juin. Avan, avan ankor dann tan bann roi téi fé la fète Sin-Loui.

Pou kosa i fé sa ? Mi pans pars shak gouvèrnman téi vé invite lo moun, in zour dan l'aé, pou bien kalkil zot i apartien in mèm péi é pou invite azot si lo ka i prézant pou défann ali... Final de kont lo date gouvèrnman la shoizi l'ané 1880, sé lo 14 zilyé. Kosa l'ariv zour-la, 14 zilyé 1789 lo pèp la pri La bastille, in shato-prizon dann kèr la vil Paris, épi lo 14 zilyé 1790 lété la fète la fédérasyon : in gran fète l'inité épi la fratèrnité. Sak lé drol sé ké dann tan la l'avé ankor in roi an frans, Louis XVI mé pa pou lontan pars in pé d'tan apré zot i koné kosa l'arivé.

I fo romarké la pa arienk la fète nasyonale i kont é si zot i rogard kalandriyé zot i i pé romark nana in kantité fète pou rapèl anou désèrtin z'évènman. Na plin, na mèm in ta èk in paké ; arienk pou la libérasyon l'ésklavaz nou néna dé fète lo dis mé, ép lo vin désanm ; arzout akor lo 11 novanm, la fète la fin l'angazis. Néna osi bann fète rolizyèz, bann fète payène... Néna la fète Pongol, mé ni sava pa résite lo kalandriyé.

An parlann kalandriyé, lé bien domaz, moin la rode in pé dsi tout sak moin l'avé moin la pa trouv inn lé inportan pou moin. Moin la pa trouv la fète La Rényon. Ou, mon bann dalon, na poin la fète La Rényon. Poitan sa sé in n'afer i doi réini nout tout sa ! Sa lé inportan pou nou, vi l'androi ké ni lé, é la plas nout péi nana dann nout kèr. La pa vyé jé d'rapèl in n'afer konmsa.. In mank a tou lé kou ! in défo pou korizé ! I vide pou boushé !

Viv La Rényon biensir! Mé kansa ni artrouv aou pou fète sa in mèm kèr.

Justin

« Guèp i fé l'ni, lé vré, mé li la pa di li gingn fé d'myèl » : In kozman pou la rout

Guèp sé guèp, moush a myèl sé moush a myèl. Inn é l'ot i fé l'ni é si ni rogard bien, nou lé blijé romarké inn é l'ot lé roganizé. Shakinn nana son rol pou zoué é li zoué son rol : kisoï la rène, kisoï lo bann bourdon, kisoï bann z'ouvriyé, kisoï galman lo sèrvs sékirité. La natir lé bien fé, é ni doi respèk aèl. Donk ou i pé tir d'myèl dann i ni moush a myèl, mé ou i sava pa tir d'myèl dann in ni guèp : sa lé kont natir... Si i rogard bien dan la sosyété bann z'imin, lé in pé konmsa : na poin in provèrb i di konmsa, shakinn son métyé é bann mouton sar an sékirité. Solman alon fé atansyon, si ni pans nou va fors la natir san aré ; san limite, dan bon sans épi a kontrosans, i ariv lo zour la natir i tir son vanzans. Sa lé normal é pou l'instan mi lèss azot kass z'ot koko la dsi é i artrouv pli d'van sipétadyé.