

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 18755 - 73ÈME ANNÉE

Si Boost débarque à La Réunion,
que restera-t-il pour Air Austral ?

Air France sera 20 % moins cher



À peine un mois après l'arrivée de French Blue, nouvelle mauvaise nouvelle pour Air Austral. La création d'une filiale low-cost long courrier a été validée par Air France. Cette nouvelle compagnie aura des coûts réduits de 18 %, ce qui fera baisser le prix du billet d'avion et permettra à Air France de se battre à armes égales avec French Blue. Faute d'avoir poursuivi le projet d'Airbus A380 exploité en low-cost, Air Austral continuera d'avoir des prix structurellement plus élevés qu'une concurrence toujours plus nombreuse.

Les pilotes d'Air France adhérents du SNPL devaient se prononcer sur la création d'une filiale moyen et long-courrier low cost de la compagnie française. Près de 83 % des inscrits sont allés voter, et ils ont accepté le projet à plus de 78 % des suffrages. La semaine dernière, deux des trois syndicats représentatifs des PNC (UNSA et UNAC). Désormais, rien ne s'oppose à l'arrivée d'un nouvel acteur du transport aérien. Les premiers vols sont prévus cette année.

« Tarifs plus avantageux »

La Tribune de lundi explique la stratégie d'Air France dans ce domaine : « Cette compagnie entend s'adresser principalement aux « Millennials », cette génération de technophiles nés entre le début des années 80 et l'an 2000 au moment de l'avènement du numérique, du low-cost ou encore de l'économie du partage. Une clientèle qu'Air France reconnaît avoir du mal à capter. Pour créer un lien avec cette clientèle, Boost proposera un produit spécifique avec une offre de divertissement « différente », « connectée » et « innovante », selon les termes utilisés en interne, qui « ne doit pas paraître moins-disante » par rapport à Air France, tout en donnant « la perception de tarifs plus avantageux ». (...) La direction a l'intention de développer les options payantes en classe économique (« buy on board »). Pour les repas, par exemple, Air France compte monter en gamme et proposer une restauration à la carte et payante en classe économique sur tous les vols moyen-courriers. »

10 gros porteurs

Au sujet de la flotte « cette compagnie débutera son activité d'abord sur le réseau moyen-courrier avec 6 A320, positionnés sur des lignes concurrencées par les low-cost, puis sur le long-courrier au printemps 2018 avec trois ou quatre A340 qui permettront d'exploiter trois lignes, deux assurées jusque-là par Air France et une ouverture (réouverture ?) de ligne. En 2020 cette nouvelle compagnie comptera 28

appareils, 18 de la famille A320 pour assurer l'alimentation du hub de Paris-Charles de Gaulle, et 10 gros-porteurs composés d'A340 et d'A350. Au total, Boost devrait permettre d'augmenter l'offre en sièges d'Air France sur le long-courrier de 10 % entre 2017 et 2020 ».

Avec l'exploitation de ce nouveau modèle, la filiale d'Air France aura un coût de production inférieur de 18 % sur le long-courrier, ce qui aura nécessairement des répercussions sur le coût du billet. Dans un premier temps, l'objectif affiché est de résister aux compagnies du Golfe qui arrivent à casser les prix. En effet, il peut aujourd'hui être plus économique de voyager sur Emirates plutôt que sur Air France/Air Mauritius pour aller de Paris à Maurice, malgré l'obligation d'une escale pour changer d'avion. Le prix est moins cher avec en plus l'expérience de voler à bord de l'Airbus A380.

Alignement sur French Blue

Il est à noter qu'en réduisant son coût de production de près de 20 % et en répercutant cette baisse sur le prix du billet, le projet Boost arrivera à s'aligner sur les tarifs de French Blue. La Réunion est d'abord une destination affinitaire. Le prix du billet est donc un facteur essentiel dans le choix d'une compagnie aérienne. C'est ce qu'avaient bien compris les anciens dirigeants d'Air Austral. En partenariat avec Airbus, ils envisageaient d'exploiter selon le modèle low-cost des A380 capables d'emporter plus de 800 passagers. Avec cet avion, les prix auraient été

structurellement moins élevés que ceux proposés par French Blue ou la future filiale low-cost d'Air France. Cela aurait découragé la venue de la concurrence et aurait permis à Air Austral de disposer d'un relais de croissance.

Malheureusement, l'arrivée d'une nouvelle direction en 2012 a signifié l'arrêt du projet et le maintien d'Air Austral dans un modèle qui n'est pas capable de s'aligner sur les prix de French Blue.

Grave menace pour Air Austral

À La Réunion, Air France subira également les effets de l'arrivée de French Blue. Comme le prix du billet est la principale préoccupation des voyageurs qui veulent se rendre en Europe ou venir dans notre île, il est clair que l'application du projet Boost à la liaison Paris-La Réunion ne pourra que rencontrer un succès. Si Air France choisissait de laisser la place à sa filiale low-cost, alors ce serait l'arrivée d'un nouvel acteur capable de proposer des vols près de 20 % moins cher. Incapable de s'aligner sur ces prix faute d'un modèle adapté, l'existence d'Air Austral sur l'axe La Réunion-France serait alors sérieusement menacée. Le passage d'Air Austral au long-courrier a permis la création de centaines d'emplois qualifiés pour des Réunionnais. La compagnie compte aujourd'hui plus de 900 salariés. Ces derniers résultats n'incitent guère à l'optimisme quant à sa capacité de résister à la nouvelle concurrence.

M.M.

À la veille de l'annonce de la création de « Boost »

Emirates et flydubai s'organisent

Les compagnies du Golfe s'organisent pour réduire encore leurs coûts de production. Emirates et flydubai ont dévoilé lundi un vaste partenariat Emirates. détient aujourd'hui une flotte de 259 gros-porteurs, et relie 157 destinations (y compris les 16 points-cargo). flydubai exploite 58 appareils Boeing 737 de nouvelle génération et relie 95 destinations. Le réseau actuel combiné regroupe 216 destinations uniques. À l'horizon 2022, le réseau combiné d'Emirates et de flydubai devrait atteindre 240 destinations desservies par une flotte de 380 appareils.

Edito

Changement climatique et feux de forêt

Dans l'hémisphère Nord, ce début d'été est marqué par d'importants incendies. En France, il n'a suffi apparemment que d'une cigarette mal éteinte pour faire flamber 800 hectares. Le Portugal est également touché. En Croatie et au Monténégro, des milliers d'hectares sont déjà partis en fumée. Au Canada, 40.000 personnes ont été évacuées pour les protéger de la progression des flammes en Colombie britannique.

Dans cette province du Canada, 159 feux ont été dénombrés, dont 27 majeurs. Le plus important couvrait lundi 500 kilomètres carrés, soit le cinquième de la superficie de La Réunion. Des renforts venus d'Australie sont attendus pour prêter main forte à près de 3.000 pompiers déjà mobilisés pour lutter contre les flammes.

Au Canada, les commentateurs font état d'une situation sans précédent. La catastrophe vécue par les imposantes forêts de conifères de la Colombie britannique est exceptionnelle. Mais elle peut toucher d'autres lieux où les températures élevées favorisent la sécheresse et donc la propagation des incendies. Pour éviter pareils dégâts, plusieurs forêts en France sont interdites à la population.

Le risque d'incendie est favorisé par des températures élevées. C'est précisément une des conséquences du changement climatique. La Réunion n'est pas à l'abri. C'est d'ailleurs ce qu'a rappelé l'incendie du Maïdo en 2011. Devant ce risque, des autorités ont pris une décision radicale : interdire toute activité humaine pendant la période de plus forte vulnérabilité. Comment concilier la protection de la biodiversité et l'accès de la population à un patrimoine, cette question risque de se poser de plus en plus avec l'amplification inéluctable des effets du changement climatique.

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

Ouverture de la campagne sucrière dans le Nord et l'Est

Grande activité à l'usine de Bois-Rouge

La campagne sucrière a débuté lundi dans le Nord et l'Est. Au deuxième jour de la coupe, les tracteurs et les camions de livraisons de canne faisaient la queue à l'entrée de l'usine de Bois-Rouge.



Une coupeuse-tronçonneuse à l'oeuvre dans le champs de cannes devant l'usine.

Après avoir obtenu une hausse du prix de la canne de 3 euros pour les 700 premières tonnes livrées, les planteurs ont commencé la coupe dans le Nord et l'Est. L'usine de Bois-Rouge a ouvert ses portes lundi. Après une journée de chauffe, ce mardi l'activité battait son plein. Hier matin, plusieurs coupeuses-tronçonneuses parcouraient les champs de canne à sucre de la plaine de Bois-Rouge et remplissaient rapidement les remorques des tracteurs qui livraient aussitôt à l'usine. Pendant ce temps, les cachalots apportaient leurs chargements venus des différents points de livraison entre Sainte-Marie et Sainte-Rose.

Par rapport à la moyenne décennale, les prévisions sont bonnes. La récolte pourrait approcher les 2 millions de tonnes de cannes, ce qui donnera plus de 600.000 tonnes de bagasse pour produire de l'électricité, ainsi qu'une production sucrière qui dépassera les 200.000 tonnes, dont la moitié sera composée de

sucres spéciaux à très forte valeur ajoutée.

C'est la première des trois campagnes qui se déroule selon les nouvelles règles issues de la mobilisation des planteurs. Mais dès à présent, la mobilisation ne doit pas retomber pour préparer au

mieux l'après 2021. En effet, à cette date entrera en vigueur une nouvelle politique agricole commune avec une chose à peu près certaine : le quota sucrier et le prix garanti ne seront pas rétablis.



Livraisons de canne à sucre à l'usine de Bois-Rouge.

Marcelo Bielsa et la sélection chilienne : un regard rétrospectif -6-

Popularité hors-norme de Marcelo Bielsa au Chili

L'attaquant Esteban Paredes partage l'avis unanime au sujet de son ancien coach et souligne son apport au niveau personnel : « J'ai beaucoup appris quand j'ai intégré la sélection avec Marcelo Bielsa. Il m'a beaucoup apporté, des mouvements que j'ignorais et que je n'imaginai même pas et cela m'a aidé à grandir comme joueur. Je lui en suis encore reconnaissant aujourd'hui 1 ».

Le gardien Luis Marín exprime à son tour sa gratitude et garde un souvenir ému de l'Argentin : « De tous les entraîneurs que j'ai eus, Marcelo Bielsa a été le meilleur. Ce n'est pas une relation affective, mais il t'apprend beaucoup et si l'on sait en profiter, on en ressort enrichi en tant que personne et en tant que professionnel 2 ».

Carlos Carmona rejoint son camarade de sélection et exprime le même avis : « Je remercie le football de m'avoir donné un entraîneur comme Marcelo Bielsa. J'ai eu de bons entraîneurs mais j'ai été impressionné par Bielsa car il a une grande méthode de travail. J'ai beaucoup appris avec lui 3 ».

Ivan Zamorano, légende du football chilien, résume bien l'héritage de Marcelo Bielsa dans des propos éloquentes et exprime à son tour sa gratitude à son sujet : « L'arrivée de Bielsa a marqué un avant et un après dans le foot chilien. Bielsa a tout à fait changé la mentalité des footballeurs chiliens, il a créé le

chemin de la génération actuelle, une génération gagnante. Aujourd'hui, 90 % des éléments de l'équipe nationale chilienne jouent à l'étranger et ça, c'est surtout grâce à Bielsa, qui les a poussés à risquer, à oser. Les quatre ans de Bielsa à Santiago ont fait en sorte qu'aujourd'hui, l'image du foot chilien est très positive. C'est avec Sampaoli et Pizzi que le Chili a remporté ses premiers titres mais Bielsa a fait le premier pas, le plus compliqué 4 »

Conclusion

Marcelo Bielsa a marqué de son empreinte le football chilien et la société dans son ensemble. Il jeté les bases du renouveau sportif et a ouvert la voie aux futurs succès de la sélection nationale. Aujourd'hui, La Roja est une équipe respectée au niveau mondial. Alors qu'il n'a remporté aucun titre avec le Chili, il jouit d'une popularité hors norme auprès du peuple de Pablo Neruda, bien supérieure à celles de ses successeurs Jorge Sampaoli et Juan Antonio Pizzi qui ont pourtant conquis la Copa América. Aucune figure du monde du football ne bénéficie d'un tel prestige au Chili. Il est une raison à cela : au-delà de ses compétences unanimement reconnues, le natif de Rosario s'est engagé dans sa mission avec passion, a été fidèle à sa ligne de conduite et à ses principes

et a insufflé un sentiment de dignité retrouvée auprès de tous les Chiliens.

Salim Lamrani

1. Carolina Fernández, « Paredes : 'Bielsa me enseño cosas que ni imaginaba ; me ayudó' », AS, 11 mars 2016. http://chile.as.com/chile/2016/03/08/futbol/1457401332_216550.html (site consulté le 1er juillet 2017).
2. Demid Herrera, « Marín sobre Bielsa : 'Es el mejor con el que me ha tocado compartir' », Ferplei, 10 novembre 2010. <http://ferplei.com/2010/11/marin-sobre-bielsa-%E2%80%99Ces-el-mejor-con-el-que-me-ha-tocado-compartir%E2%80%99D/> (site consulté le 1er juillet 2017).
3. Fox Sport, « Carmona : 'Doy gracias al fútbol que me puso un técnico como Bielsa' », 16 décembre 2016. <https://www.foxsports.cl/news/285332-carmona-doy-gracias-al-futbol-que-me-puso-un-tecnico-como-bielsa> (site consulté le 1er juillet 2017).
4. Arnaud Carond, « LOSC : une nouvelle légende s'incline devant Marcelo Bielsa », But Football Club, 2017. <http://www.butfootballclub.fr/ligue-1/lille/losc-une-nouvelle-legende-sincline-devant-marcelo-bielsa/> (site consulté le 1er juillet 2017).

In kozman pou la rout

« In bon moun sar in zoli vyé moun su l'tar ! »

Moin lé sir, zot konm moin, l'ariv anou poz anou késtyon dsi bann vyé moun. Pou kosa in pé lé pa mal ditou, é in pé, sof mon respé lé pa tro ékstra. Pétète zot va dir moin, tout demoun i dékaniy an viéyisan mé sa la pa la répons mon késtyon. La répons mon késtyon sé dan la bonté d'moun i fo rode ali. Mèm étan jenn in pé d'figir lé grimasyé é d'ot, konm i di, z'ot bonté intéryèr i mark z'ot vizaz-i oi zot lé bon dsi z'ot figir. Alors, an viéyisan lé normal in pé i kontinyé réfléshi z'ot bonté é in pé non... In késtyon kant mèm : la doulèr d'la vi ladan ? La tristès par raport bann z'aksidann la vi ? Sa i égzis osi sa ! Donk ni pé kroir kozman moin la mark anlèr la pars sa i kontant anou kroir in n'afèr konmsa, mé ni pé dir sa lé pa vré san pour san. Alé ! Mi lèss azot èk sa é ni artrouv pli d'van sipétadyé.

Otè

In lang lé ni vilin, ni zoli, ni progrèsis ni réak, ni fasil ni difisil, li partisip, fransh vérité, lo zéniy bann pèp l'imanité

Matant Zélida la ékri Justin :

Mon shèr nové, mon spès salté, rouj de fon dovan l'éternité, mi vé koz in pé dsi lo kréol rényoné avèk ou pars dé foi ou i antann dé shoz, mi pans i fo tienbo kont. Par ébzanzp : nana désèrtin moun i di zot i gingn pa lir kréol pars sa lé tro difisil. Moin mi di pa arien, pars moin la fine abityé si tèlman mi lir out bann z'insanité dopi lontan mé pou in moun lé pa abityé mi pans lé difisil pou d'bon lir épi ékri in n'afèr konmsa. Moin pèrsonèl, mi ékri an kréol arienk pou boush aou, mon nové, épi tout bann rouj-de-fon la kréasyon mé si moin l'avé pa komans konmsa, moin noré pa fé. Lé tro tar pou libèr la plas, mi kontinyé é m'a kotinyé mord aou touttan ké bondyé va done amoin kouraz. Tok ! Pran sa pou ou.

Justin la fé pou répons :

Mon vyé matant k'i koz touzour la boush rouvèr, mi oi ozordi, ou nana in gran problèm égzistansyèl ! Ala ké ou i domann aou si d'aoir ékri an kréol rényoné la pa in l'érèr. Poitan matant ou i rokoné ou mèm i pé dévlop tout z'idé dann la lang kréol. Vi konpran bien, in lang lé ni progrèsis, ni réaksyonèr. I pé dir in pé tout dann in lang : Hitler la pa ékri dann la lang bann z'alman, lo fonnkézèr Goethe li osi té i ékri dann lang la. Bann kominis z'alman Liebknecht épi Rosa Luxemburg té i ékri é té i koz dann la mèm lang ké Hitler, sansa Goethe, sansa d'ot ankor é sa i doi pa faroush anou.

Dann nout lang kréol rényonèz i pé ékri dé shoz kolonyalis, rasis é tou épi dé shoz lé lo kontrèr d'tousala. Kan ou i koné sa, ou i faroush pa.

Mèm shoz pou la boté : in lang lé ni zoli, ni vilin, sé la boté d'sak ou i ékri k'i rann ali zoli, sé lo vilin ké ou i di, lo fyèl ou i dévèrs k'i rann ali vilin. In bon tèks bien tourné avèk in bann z'imaz i vo la pène, in bann figir lo stil ou i pé trouvé, ébin sa i partisip la boté d'in lang. San z'ané apré out mor demoun i pé lir sa pou trouv in bon gou d'sèl. Na poin lontan moin la lir ankor in kou zistoir lo shien déméloir par Léonce Salez ébin mi pé dir moin la trouv sa bien a mon gou sof son z'idé.

In pti kozman dsi la difikilté ? Shinoi lé difisil, poitan na plis in milyan sink san milyonn moun i koz shinoi .Z'arab la pa non pli in kréyon déyèr l'orèye, poitan na d'moun an poundyak I koz z'arab. Moin na in pti zanzan, li aprann pa kréol l'ékol, mé kan mi tap dsi mon klavyé, li vien koté moin épi lir, a son fason sak mi ékri : mi dout pa k'in zour li va ékri bann fonnkèr, sansa bann zistoir dann nout lang kréol é pétète li va fé in l'ouvraz an kéol rényoné. Koté moin sar randi, mi pans sar sho pou mon kèr in kékshoz konmsa.

Justin