

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19328 - 75ÈME ANNÉE

Saint-Denis : succès du Forum de l'insertion et de l'emploi organisé par des travailleurs licenciés deux jours plus tôt

Liquidation de CESAM : 45 travailleurs au chômage du jour au lendemain

Hier se tenait au gymnase de Bellepierre à Saint-Denis le 2e Forum de l'insertion et de l'emploi. Cette importante manifestation avait pour particularité d'être organisée par des personnes mises au chômage deux jours plus tôt en raison de la liquidation de leur structure, l'association CESAM. Les victimes accusent la Mairie de Saint-Denis d'être responsable de cette catastrophe sociale et se demandent si cette situation n'est pas la conséquence de la volonté de faire place nette pour une SPL pas encore opérationnelle, dirigée par une ex-candidate PS aux sénatoriales censée remplacer Michel Dennemont à mi-mandat au Sénat l'année prochaine.

Plusieurs centaines de jeunes se sont rendus hier tout au long de la journée au gymnase de Bellepierre à Saint-Denis, lieu du 2e Forum de l'insertion de l'emploi organisé par deux associations œuvrant dans ce domaine ainsi que dans le périscolaire : CESAM (Centre d'étude scolaire et d'activité et de manifestation diverses) et ACCASE (Association centre culturel d'action socio-éducative). Si la seconde n'est composée que de bénévoles, la première employait 45 personnes. Employait car elle a été liquidée deux jours auparavant par décision de justice. Cette fermeture imposée se fonde sur un déficit de 400.000 euros. Aux

accusations de mauvaise gestion, la direction de CESAM répond par une toute autre version.

Asphyxie financière organisée ?

CESAM explique que cette dette cumulée correspond à un décalage sur 4 ans entre la subvention annuelle prévue, 200.000 euros, et celle effectivement versée par la Mairie, 100.000 euros. À cela s'ajoute le coup porté par la drastique diminution en 2016 des emplois aidés pour La Réunion, qui a eu un important impact dans l'association. Une réorganisation du temps de travail avait alors permis d'éviter la casse. Mais l'asphyxie financière a conduit à l'inéluctable : lundi, 45 personnes ont été brutalement mises au chômage.

En conséquence, le 2e Forum de l'insertion et de l'emploi a été organisé par des travailleurs licenciés deux jours avant. Et il s'est tenu malgré le blocage « pour des raisons techniques » du versement de la subvention à CESAM.

Faire le champ libre à une SPL

Cette liquidation intervient dans un contexte particulier. La Mairie

de Saint-Denis veut en effet contrôler par l'intermédiaire d'une SPL toute l'activité périscolaire assurée jusqu'à présent par des associations apolitiques. Le statut de cette société permet de rémunérer gracieusement l'élu qui la dirige, et oblige donc à recruter un directeur délégué pour assurer le travail. « L'heureux élu » n'est autre qu'une ancienne candidate aux sénatoriales, censée remplacer Michel Dennemont à mi-mandat au Sénat à compter de l'année prochaine. Pour les victimes, il est clair que la volonté de mettre en place cette SPL « coûte que coûte » n'est pas étrangère à la liquidation de CESAM, dont le but est d'œuvrer dans le périscolaire, l'accompagnement à la parentalité et l'insertion.

Ceci amène le commentaire suivant : il faut faire place nette à la SPL de la Mairie. La catastrophe sociale aurait pu être évitée si une période de transition avait été mise en place pour embaucher tous les travailleurs dans la SPL. Mais ce n'est pas le cas. Nul doute qu'à l'approche des municipales, la SPL se mettra à recruter dans les quartiers !

Pied à l'étrier pour 90 % de jeunes au chômage

Mais en attendant, ce sont toutes les familles qui bénéficiaient des

services de CESAM qui sont elles aussi abandonnées. Pour 12 euros par mois, elles pouvaient bénéficier d'un accompagnement qui se révèle indispensable.

De plus, le succès de cette 2^e édition du Forum de l'insertion et de l'emploi souligne que ce genre de manifestation répond à une importante demande. Il fait suite à un précédent événement de même type organisé en octobre dernier. Ce jour-là, 500 fiches de suivi ont été remises aux jeunes qui étaient venus. En février, un recensement a permis de dénombrer les jeunes qui n'avaient pas encore pu bénéficier d'une solution d'insertion ou de formation. Grâce à un partenariat avec Shock Interim, le bilan final du précédent forum est le suivant : 90 % des jeunes ayant rempli une fiche de suivi ont eu un pied à l'étrier.

Hier à Bellepierre, grâce à une importante campagne de communication, un public encore plus nombreux était présent, certains venant même de Sainte-Marie. De nouveaux partenaires avaient fait le déplacement, comme l'armée.

CESAM déplore un manque de reconnaissance vis-à-vis des actions menées par l'association, mais les victimes de la liquidation ne comptent pas baisser les bras.

M.M.

Aujourd'hui doit se tenir une assemblée générale d'Air Austral avec la présentation du bilan du dernier exercice. Pour la première fois depuis la baisse importante du prix du baril de pétrole, et donc du kérosène, Air Austral souffre d'un déficit de plusieurs millions d'euros. En guise d'explication, outre la concurrence du low-cost (voir Témoignages d'hier), le PDG de la compagnie met en avant les problèmes techniques ayant entraîné l'immobilisation des Boeing 787 obligeant Air Austral à sous-traiter des vols long-courrier à d'autres compagnies. Cet argument interroge.

Avant que Didier Robert ne s'octroie la présidence d'Air Austral et obtienne le remplacement de Gérard Ethève par un cadre d'Air France, Marie-Joseph Malé, Air Austral avait mis en place une stratégie pour l'ouverture d'une ligne sans escale de Mayotte à la France, sans qu'il soit nécessaire d'agrandir la piste de Pamandzi. Seuls quelques aménagements mineurs étaient nécessaires.

Cette stratégie s'appuyait sur un avion, le Boeing 777-200 LR. C'était à l'époque le Boeing ayant la plus grande autonomie. Cela lui permettait de décoller avec suffisamment de carburant pour relier d'un trait Mayotte à la France malgré la longueur réduite de la piste.

Air Austral avait commandé deux appareils de ce type, et non pas loué. Cela soulignait l'investisse-

ment de la compagnie pour une desserte durable et fiable de Mayotte.

Mais ce projet s'est heurté aux intérêts de Total. La société pétrolière française détient en effet le monopole de l'approvisionnement en carburant de Mayotte. Cette situation entraîne inmanquablement des conséquences sur les prix, Total justifiant cela par l'étroitesse du marché en rapport aux investissements. La ligne se mit malgré tout en place.

L'utilisation des Dreamliner tourne au cauchemar

Mais l'arrivée de Didier Robert et de Marie-Joseph Malé aux commandes d'Air Austral a entraîné un changement de stratégie pour la liaison entre Mayotte et la France. Les Boeing 777-200 LR ont été mis en vente pour avoir du cash. Le but était d'acquérir des Boeing 787 mais pas n'importe lesquels : ceux dont personne ne voulait et qui étaient stockés sur une piste près des usines de Boeing depuis plusieurs années. Surnommés « Terrible teens », ces 787 avaient servi aux tests préalables à la mise en service de cet avion, ce qui a sans doute permis à Air Austral d'obtenir un rabais sur le prix normal d'un 787.

Ces Boeing 787 prennent donc la place des 777-200 LR pour relier

In kozman pou la rout

« I aprann pa lo shate pou vèy sosis »

Médam, Mésyé, la sosyété, i fo méfyé souvan dé foi out konfyans pars èl i pé amenn aou a nourri in sèrpan avèk out prop lé-an fransé i di réshof in sèrpan dann son sin ! Konbienn moun zot zasosyé la vol azot, défoi zot prop famiy, défoi ankor in l'anploiyé modèl. Lo pli méyèr volèr sé lo volèr ou i dout pa d'li. Mi rapèl in ga lété kontab dann in l'antropriz, li té i koné tout lo trikmardaz son patron téi fé si tèlman k'in zour li la desid fé in pé pou li é la pa tardé, momandoné lé dé té fine ariv dsu la plime-plis lo patron ké lo kontab mé lo kontab, li osi, li lété pa o nos non pli. Konm i di : « lo tro d'konfyans i tyé la konfyans ! ». Tousa la parti tribinal é laba, la débal lo paké linz sal san pityé. Inn la trète l'ot é l'ot la trète inn mé té tro tar, lété fini avèk z'ot siksé, lété fini avèk z'ot réisite. Alé ! Mi kite azot rofléshi la dsi é ni artrouv pli d'van. Sipétadyé !

Pourquoi la compagnie réunionnaise va annoncer plusieurs millions de pertes – 2 -

Air Austral paie une erreur stratégique : remplacement des Boeing 777-200 LR par des Boeing 787

Mayotte à la France. Mais se pose déjà un premier problème : la difficulté à décoller avec suffisamment de carburant pour un vol sans escale. Cela oblige donc à des escales au Kenya pour faire le plein de carburant pour l'aller. Mais le plus grave était à venir : les problèmes structurels des réacteurs Rolls Royce installés sur ces 787. Pour des raisons de sécurité, des pièces doivent être changées sans délai, ce qui a imposé des périodes d'immobilisation qui continuent.

En conséquence, Air Austral a dû affréter des avions d'autres compagnies pour pallier à l'impossibilité d'utiliser ces 787 comme prévu. D'après Marie-Joseph Malé, PDG d'Air Austral, ces périodes d'immobilisation « ont pesé sur les comptes », indique « le Quotidien » du 9 juillet dernier.

Quelle compensation versée par Rolls Royce ?

Cet argument étonne. En effet, les problèmes structurels des réacteurs ne sont pas le fait d'Air Austral, mais du fabricant Rolls Royce. Il apparaît évident qu'en tant que

responsable de l'immobilisation, Rolls Royce soit tenu de compenser au moins en grande partie, voire en totalité, les frais engagés par Air Austral pour affréter des avions d'autres compagnies.

Rappelons que pendant la première période d'immobilisation, Air Austral a carrément affrété un Airbus A380 ex-Singapore Airlines de Hifly. Des passagers ont également bénéficié d'un surclassement gratuit. En effet, les détenteurs d'un billet classe affaires voyageaient dans les suites de première classe, et ceux qui avaient acheté un billet économie premium étaient reversés en classe affaires. Si Air Austral avait dû payer la totalité de l'affrètement, ce serait-elle permise cette coûteuse opération de prestige ?

Révolte des Mahorais contre Air Austral

Les problèmes de fiabilité des 787 sont à l'origine de retards. Leur faible capacité en passagers des 787 par rapport à un 777, les escales techniques au Kenya rallongeant la durée du voyage et les incidents en cascade entraînent aussi un coût de production au

siège plus élevé, ce qui a une répercussion à la hausse sur le prix. Toutes ces raisons ont contribué à la montée d'un important mouvement anti-Air Austral à Mayotte. Le monopole de la compagnie réunionnaise dans le ciel de Mayotte, le prix des billets pour un Mayotte-Paris plus chers que pour un La Réunion-Paris, ainsi que ces problèmes techniques ont alimenté un tel sentiment de révolte qu'une manifestation a été organisée récemment, élus en tête, à Mamoudzou.

Or, toutes ces déconvenues ne seraient pas arrivées si Didier Robert et Marie-Joseph Malé avaient respecté le plan de vol de leurs prédécesseurs Paul Vergès et Gérard Ethève, et appuyé la stratégie sur les Boeing 777-200 LR Worldliner. Ce Boeing est un avion à la fiabilité reconnue, et techniquement adapté à la contrainte de la longueur de la piste de Pamandzi. Ironie de l'histoire, la presse a indiqué que la location d'un 777-200 LR était une hypothèse étudiée pour pallier à la défaillance des 787 !

Là encore, Air Austral paie lourdement le prix d'une erreur stratégique.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
71^e année

Directeurs de publication :

1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergès ; 1957 - 1964 : Paul Vergès ; 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 : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Otè

L'avé, la pi mé sak sar apré lish son doi sar pa nou !

Matant Zélida la ékri Justin :

Mon shèr nové, mon spès salté, rouj-de-fon dovan l'éternité, moin la antann dann télé zordi mèm dann lo kadr in plann konvèrjans La Rényon i sava touth sisan milyon pou dévlop in bann projé. Zot i oi bien kisa i sokour anou kan nou lé dann difikilté. Zot i oi bien sé La Frans é zot i vé konm zot i vé pa sé La Frans kantmèm. Alor, mon nové, in rafréshisman konmsa lé bon po ou konm pou tout bann rouj épi sak l'apré di é rodi La Frans i koné arienk lésplòitasyon La Rényon. Ou i koné listoir la poul i ponn zèf an or ? Mi paryé sé konmsa zot, bann rouj, zot i vé fé : tyé la poul zèf an or, pou gingn tout lo bann zèf d'in kou alé oir sa la pa posib. Tok ! Pran sa pou toi !

Justin la fé pou répons :

Mon vyé matant k'i koz toultan la boush rouvèr, mi koné bien zistoir la poul té ponn zèf an or. Mi koné galman in poul i gingn pa ponn plis in zèf par zour mèm si sé in zèf an or. Mi rapèl bien zistoir lo boug la sakrifyé son poul épi li la ramass i sèl zèf é pa plis. Mé matant, dsi la késtyonn plann konvèrjans, la pa zordi ni antann parl sa é la pa rienk zordi nout parti i di : in manyèr fèr konmsa lé pa bon.

Sak i fo sé in l'antant rant rényoné pou finans in plan bien koéran é pou amenn anou dsi la rout nout dévlopman an vré. Ki di plan, i di akor rant rényoné é pa akor rant kaparèr. Ki di plan i di dévlopman é la pa ditou sak gouvèrnman i parl zordi. Pétète zot i pans nout péi i sar gingn in kontènèr larzan konm in pé téi di dann tan, mé na ponn kontènèr larzan é lo larzan va rantré sar gaspiyé an katriyèm vitèss pars li rant ar pa dann in plan global é kan nou va rogardé, nou va di : « L'avé, la pi, kosa la fé sanm sa ? » é in pé va lish zot doi mé sar pa nou. Tok ! Pran sa pou ou !

Justin