

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19930 - 77ÈME ANNÉE

Restructuration du transport aérien à La Réunion et Mayotte

Accord Air Austral-Corsair : vigilance après le coup de tonnerre

L'annonce d'un projet d'accord entre Air Austral et Corsair est un coup de tonnerre. Il vise officiellement à aider les deux compagnies à passer le cap de la crise causée par le coronavirus en mettant leurs moyens en commun. Or si Corsair a récemment restructuré son capital avec de nouveaux acteurs pour se relancer, ce qui n'est pas le cas d'Air Austral qui traîne comme un boulet les conséquences de la gestion de l'équipe mise en place par Didier Robert. Aussi la vigilance doit être de mise pour que cet accord ne soit pas le prélude à une prise de contrôle d'Air Austral par Corsair qui deviendrait alors le cœur d'un pôle aérien complémentaire à Air France pour les liaisons entre Paris et l'outre-mer. Dans ce cas, les décisions relatives à Air Austral ne se prendraient plus à La Réunion mais à Paris.

Publié le 17 août, un communiqué commun à Air Austral et Corsair rédigé à Paris annonce le projet d'une mise en commun des moyens de ces deux compagnies aériennes sur les lignes de l'océan Indien notamment.

Cet accord prévoit tout d'abord un code-share. Avec un billet d'avion Air Austral, un passager pourra voler dans un appareil opéré par Corsair et inversement. La crise sanitaire causée par le coronavirus explique une forte contraction du



nombre de passagers sur les lignes entre la France, La Réunion et Mayotte. Si les avions sont moins nombreux à voler et plus difficiles à remplir, ils restent une charge permanente pour les compagnies. Le code-share permet d'optimiser le remplissage. Par exemple, si un jour donné, les avions d'Air Austral et de Corsair devant se rendre à La Réunion depuis un aéroport parisien ont un taux de remplissage inférieur à 50 %, un des deux vols pourra être annulé et ses passagers seront transférés sur l'autre. Ainsi, un seul vol complet avec des passagers d'Air Austral et de Corsair remplacera deux vols à moitié remplis.

L'autre volet de l'accord prévoit une joint-venture. La mise en commun des moyens va donc bien au-delà de celle des billets d'avion. Cela peut donc signifier des escales communes, des achats de

fourniture en commun, et une mutualisation de l'entretien.

Le coronavirus n'explique pas seul les difficultés d'Air Austral

Il est indéniable que le coronavirus a un impact négatif sur les compagnies aériennes. Cette crise amène son lot de restructurations. Aux Seychelles, Etihad a décidé de se désengager de la compagnie nationale, la vénérable South African Airways a fermé ses portes, Air Mauritius a licencié une grande partie de son personnel et Air Madagascar, quasiment clouée au sol, compte profondément se réformer. Mais concernant Air Austral, il est tout aussi indéniable que ses difficultés ont commencé bien avant la crise COVID-19. Depuis sa création

quand Pierre Lagourgue était président de la Région Réunion et jusqu'à 2011, date de la prise de contrôle d'Air Austral par Didier Robert qui nomma un nouveau directeur venu d'Air France, Air Austral avait reçu en tout et pour tout 6,5 millions d'euros d'aides diverses de la Région pour constituer son capital de départ.

Mais sous la présidence de Didier Robert à la Région Réunion, ce sont près de 200 millions d'euros de fonds publics qui ont été injectés dans la compagnie via la SEM SEMATRA. En refusant de poursuivre le projet de compagnie aérienne low-cost long courrier qui permettait une baisse des prix de 30 % toute l'année pour tout le monde, la direction d'Air Austral est responsable de la création de son concurrent French Bee, qui n'a fait qu'appliquer le projet de l'ancienne équipe d'Air Austral dirigée par Gérard Ethève. Faute de modèle low-cost, Air Austral n'a pu s'aligner sur les prix et est bloquée dans sa croissance, car l'augmentation du trafic observée avant la pandémie a été captée par French Bee.

Air Austral est également devenue de fait une filiale à plus de 90 % d'une SEM dirigée par la Région. Cette situation anormale persiste depuis près de 10 ans, période durant laquelle la recherche de partenariat a été infructueuse. Air Austral a refusé le rapprochement avec certaines compagnies du Golfe, avec le Groupe Dubreuil propriétaire d'Air Caraïbes et de French Bee, ainsi qu'avec Corsair. Comment alors expliquer cet accord ?

La « main invisible » de l'État plutôt que du marché ?

La crise COVID a rendu les compagnies aériennes dépendante des pouvoirs publics. Aux Etats-Unis, le gouvernement a massivement aidé les compagnies aériennes. En France, l'État a fait de même pour soutenir la compagnie dont il est actionnaire : Air France. Les autres compagnies du pavillon français ont revendiqué également une aide de l'État. Ce dernier se doit donc d'agir compte tenu du contexte, mais cette aide peut aussi être un moyen pour les pouvoirs publics de chercher à influencer la stratégie des compagnies aériennes. Une fois dans les caisses des compagnies, il est tentant d'utiliser l'argent de l'État pour financer une guerre des prix contre d'autres bénéficiaires des aides publiques. L'argent public ne sert alors pas à accompagner une restructuration de la compagnie, mais alimente une stratégie de gain à court terme qui ne règle pas le problème de fond.

Aussi, plutôt que la « main invisible du marché », ne faudrait-il pas voir des pressions discrètes de l'État pour que son aide ne finance pas une baisse artificielle des prix des billets d'avion ? Le moyen le plus efficace d'éviter une guerre des prix est de diminuer le nombre des acteurs. L'accord Air Austral-Corsair redessine en effet le paysage de l'aérien à La Réunion et à Mayotte autour de trois groupes : la major Air France avec l'État dans le capital, la low-cost

French Bee et l'alliance Air Austral-Corsair. Ce qui donnera le choix entre trois offres au lieu de quatre.

Capitaux antillais dans Corsair : attention au lobbying

Il est à noter que Corsair a récemment restructuré son capital avec de nouveaux acteurs, dont des capitaux antillais dont la puissance de lobbying n'est plus à démontrer. Pour sa part, Air Austral traîne comme un boulet les conséquences de la gestion de l'équipe mise en place par Didier Robert.

Aussi la vigilance doit être de mise pour que cet accord ne soit pas le prélude à une prise de contrôle d'Air Austral par Corsair.

Les créateurs d'Air Austral ont réussi à donner à La Réunion une compagnie aérienne permettant aux Réunionnais d'être maîtres de leur désenclavement. Air Austral était devenue la première compagnie sur la ligne La Réunion-Paris, devant Air France. Cet outil doit rester dans les mains des Réunionnais et ne pas être une composante d'un pôle aérien complémentaire à Air France sur les lignes entre Paris et l'outre-mer, avec des décisions prises à 10.000 kilomètres de La Réunion.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77e 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 - E-mail : redaction@temoignages.re

SITE web : www.temoignages.re

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : publicite@temoignages.re

CPPAP : 0916Y92433

Le gouvernement US accusé d'avoir tardé à retirer ses troupes, cause de l'offensive-éclair des talibans

Donald Trump, Mike Pence et Mike Pompeo pour le strict respect de l'accord de Doha avec les talibans

L'arrivée des talibans à Kaboul a pris de cours l'OTAN, contraint de lancer un pont aérien plus tôt que prévu pour évacuer ses ressortissants et ses auxiliaires. Biden a déclaré que ses options étaient limitées par un traité de paix de février 2020 signé par l'équipe de l'ancien président Donald Trump avec les talibans à Doha, exigeant que toutes les forces américaines quittent l'Afghanistan d'ici le 1er mai.

L'ancien président Donald Trump, l'ancien secrétaire d'État Mike Pompeo et l'ancien vice-président Mike Pence ont tous déclaré cette semaine que si Biden suivait mieux l'accord de Doha de Trump, l'Afghanistan ne serait pas un tel chaos. Mais ils ne sont pas tout à fait d'accord sur la raison pour laquelle c'est vrai, et peu d'autres hauts responsables de la sécurité nationale de Trump semblent être d'accord avec eux.

Biden accusé

Pompeo a déclaré dimanche à Fox News que « nous aurions exigé que les talibans remplissent réellement les conditions que nous avons énoncées dans l'accord », notamment en engageant « des pourparlers significatifs sur un accord de partage du pouvoir », « avant de remplir notre obligation de nous retirer complètement ». (« Les talibans n'ont violé aucune des conditions écrites de l'accord de quatre pages signé à Doha », note le New York Times.) Pence a fait valoir dans un éditorial du Wall Street Journal



que les talibans n'avaient pris le contrôle du pays que parce que Biden avait rompu l'accord de Doha en ne retirant pas toutes les forces américaines avant la date limite fixée par Trump au 1er mai.

Controverse sur l'accord de Doha

D'autre part, le premier conseiller à la sécurité nationale de Trump, H.R. McMaster, a déclaré que Pompeo « a signé un accord de capitulation avec les talibans » et a retracé l'effondrement de l'Afghanistan « à l'accord de capitulation de 2020 ». Lisa Curtis, une experte afghane au Conseil de sécurité nationale de Trump, a déclaré à l'Associated Press que « l'accord de Doha était un accord

très faible » qui donnait trop aux talibans - dont 5 000 prisonniers libérés - et affaiblissait sérieusement le gouvernement afghan.

Le secrétaire à la Défense de Trump lors des négociations sur les talibans, Mark Esper, a déclaré mercredi à CNN que Trump avait « sapé » son propre accord en poussant publiquement à retirer toutes les troupes américaines même si les talibans n'étaient pas à la hauteur du traité. Christopher Miller, le successeur d'Esper, a déclaré à Defense One que Trump n'avait jamais prévu de retirer les troupes américaines et considérait le traité comme un « jeu » pour amener le président afghan à négocier un accord de partage du pouvoir avec les talibans.

Oté

In zistoir pou rakonte dsi galé

Médssin kontr son gré – troizyèm morsso

Médame zé Mèssyé, la sossyété konm mwinn téi di azot dèrnyé foi, la fiye lo roi étan malade son papa l'anvoye son bande batèr tanbour partou pou rode lo pli gran médsin lo roiyome pou guéri son fiye. Sé konmsa banna l'arive koté la kaze in plantèr - i di in péizan - in moune d'après sak i di i tape son fanm pou in oui, pou in non. Donk lo fanm la désside vanz ali in kou an dizan son mari sé lo pli gran médssin néna dann lo roiyome mé i fo koriye ali, bate son mayi, si li vé pa rokonète.

L'avé inn foi pou inn bone foi, mèssyé lo foi la manze son foi èk in grinnsèl.

Konm lo madame l'avé di, son mari i siporte pa lo kou, é kan lo kou i fé mal, li avoué toute sak wi vé, mèm ké li lé doktère si li lé pa. Donk lo péizan i avoué li lé doktère, mèm lo pli gran médssin néna dann lo roiyome. Sito di, sito fé, lo bande bra for lo roi, lanonssèr piblik son band dalon, sé d'souké lo doktère an késtyon é amenn ali dann palé lo roi é kan li la rante la dan, li la di an li-mèm : « Lé pa normal in sistyassion konmsa, mi sava di sa lo roi é konm in roi, par natiye, sa in moune intélizan la farss v'arète la. » Mé a pène li la rouv son boush pou kozé souvnir lo kou la ramène ali a la rézon é li la pa di arien é sa téi vo la rokonéssans d'ète in gran médssin.

Kriké ! Kraké ! Kriké Mèssyé ! Kraké Madame !

Donk l'amene ali dovan la fiye lo roi : in zoli pti tantine téi fo oir, mé anliss la tristtess la maladi téi pé lire dsi son figuire. Lo péizan la bien rogarde la prinsèss é dann son kèr li

la mazine : « kossa mi pé fère pou in prinsèss konmsa? Kossa l'après mine aèl par lintéryèr ? Maladi d'amour, dépréssyon. ? ». Lo péizan téi konpran pa épi d'in kou i la gingn konm in lidé : si li téi fé in grimass, pé s'fère èl va rir é souvan dé foi kan wi ri wi guéri. Ala li fé lo grimass, in vilin grimass konm nou téi fé étan marmaye kan lo doi, la lang, lo né tout téi maye ansanm.

In léfé té pa atandi, la prinsèss la pète a rire. Bande sèrvitèrè l'apporte in ropa pou èl - in gayar ropa, èl la manzé é la maladi la parti o galo... Lo roi la fé apporte zoli linz pou lo médssin an késtyon é la nonm ali. aye ! aye ! aye ! mondyé ségnèr ! Promyé gran médssin dann lo roiyome épi la donn ali in lékipe médssin pou travaye sanm li, koze latin, é fane dolo bénite é toute sak i s'ansui... Pou lo rèst zot i koné dann tan-la la médssine téi kass pa lo kate pate in kanar, donk ninporte ki té i pé fé lo médssin san z-ète oblizé guéri.

Mé zot va oir lo Roi-la téi kontante pa li dsa é la désside mèm fé soign dann in zourné toute malade lo roiyome é pou sa li l'avé lo pli gran médssin à son dispozission... Sé pou sa kan lo péizan la di li vé rotourn son mézon, é ké li la komanss di li lé pa médssin, in sak do kou la tonb dossi li é vitman-vitman li la rokonète li lé médssin... An atandan landomin matin.

Koton mayi i flote, rosh i koule, l'avé inn foi pou inn bone foi.....

Trozyème boutte la fini-proshinn foi zot va lire lo katriyèm morsso.

Justin