

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19959 - 77ÈME ANNÉE

## La recomposition du paysage aérien dans notre région

### Le développement d'Air Austral limité par le statut de La Réunion



La journée de clôture à La Réunion du premier forum aéronautique de l'océan Indien est l'occasion d'un zoom sur la compagnie réunionnaise Air Austral. Comme ses consœurs Air Mauritius ou Air Madagascar, elle doit faire face à la contrainte d'être dans une région considérée comme un terminus de ligne aérienne à laquelle s'ajoute un autre facteur : Air Austral est basée dans un territoire qui dépend d'une stratégie définie dans un pays éloigné de 10000 kilomètres, ce qui bride son développement depuis que la direction nommée par Didier Robert a choisi de sacrifier le projet

révolutionnaire de low-cost long-courrier qui fait les beaux jours de French Bee.

Inauguré à Mayotte et poursuivi à La Réunion, le premier forum aéronautique de l'océan Indien ferme ses portes aujourd'hui. Il se déroule dans une région où les compagnies aériennes doivent faire face à d'importantes contraintes liées à la situation géographique. Le sud-ouest de l'océan Indien constitue un terminus en termes de lignes aériennes. Il se situe à l'écart des grands courants d'échanges mondiaux, ce qui limite le trafic à l'affinitaire et au

tourisme. Malgré cela, des compagnies aériennes ont relevé le défi.

Ceci concerne notamment La Réunion avec la création d'Air Austral. L'objectif était de donner aux Réunionnais les moyens de leur désenclavement aérien. En décidant d'implanter sa base à La Réunion, Air Austral faisait déjà une croix sur un développement vers les Antilles. Mais ceci a permis de créer à La Réunion près d'un millier d'emplois durables. Air Austral était alors une société dotée d'un Conseil de surveillance présidé par un responsable politique : tout d'abord Pierre Lagourgue puis Paul Vergès. Cela

signifie que la direction de la compagnie avait des comptes à rendre à l'autorité politique tout en sachant que cette dernière n'intervenait pas dans la gestion d'Air Austral. La seule orientation fixée par le politique était d'avoir un bilan équilibré. Sous les présidences de Pierre Lagourgue et de Paul Vergès, la compagnie dirigée par Gérard Ethève réussissait à verser des dividendes à ses actionnaires.

## Paris décide de qui peut entrer à La Réunion

L'extension de l'activité au long courrier changea la dimension de la compagnie sans remettre en cause cette orientation fondamentale. Air Austral chercha alors à ouvrir de nouvelles lignes. Il y eut tout d'abord la liaison vers la Chine assurée en partenariat avec Air Madagascar, puis l'ouverture vers Bangkok et l'Australie. Le choix de Bangkok faisait d'Air Austral la seule compagnie de notre région à desservir cet aéroport. Ceci aurait permis à Air Austral de transporter des passagers en provenance de cette capitale du sud-est asiatique vers Maurice via un transit par La Réunion. Mais ce projet se heurta au cadre statutaire de La Réunion, département français qui ne peut décider des règles d'entrée sur son territoire, même pour un simple transit. En effet, Paris a décidé d'imposer un visa à toute personne entrant à La Réunion à l'exception des ressortissants de l'Union européenne et de ceux avec qui l'UE a un accord de libre circulation des personnes.

Par ailleurs, à la différence de nos voisins, il n'est pas possible d'obtenir un visa à l'arrivée à l'aéroport à La Réunion. Le passager doit avoir en sa possession le document qu'il ne peut demander que dans un consulat français. Ceci est un obstacle considérable. Par exemple, un Malgache désirant venir à La Réunion doit se rendre en personne dans un bureau à Antananarivo pour présenter sa demande de visa. Cela peut facilement signifier plus d'une journée de voyage aller sans avoir la certitude que sa démarche soit couronnée de succès.

## Paris décide des droits de trafic

L'autre obstacle lié au statut de La Réunion est la question de l'ouverture de nouvelles lignes. Si Air Austral souhaite desservir un aéroport situé dans un autre pays, elle est considérée comme une compagnie aérienne française. Le pays concerné a alors la possibilité de faire jouer la réciprocité en demandant des droits de trafic vers n'importe quel aéroport situé en France. Cela signifie que l'ouverture d'une nouvelle ligne internationale pour Air Austral est conditionnée par l'acceptation par Paris de l'arrivée d'une compagnie aérienne étrangère dans un aéroport parisien, ou par l'augmentation des créneaux accordés aux compagnies du pays concerné par la demande d'ouverture de ligne d'Air Austral. Ceci veut dire renforcer la concurrence subie par Air France, dont l'État est actionnaire.

Or, c'est l'État qui accorde les droits de trafic permettant par réciprocité l'ouverture d'une nouvelle ligne d'Air Austral.

Le contrôle de l'immigration et des droits de trafic par un pays situé à 10.000 kilomètres de La Réunion et qui n'a pas les mêmes centres d'intérêt sont des barrières au développement d'Air Austral. Et ce contrôle est lié au statut de département car les Réunionnais ne peuvent avoir la responsabilité de ces questions dans le cadre actuel. Par conséquent, il apparaît qu'Air Austral ne pourra guère aller au-delà de sa structure actuelle. C'est notamment pour cela que l'ancienne équipe d'Air Austral sous la direction de Gérard Ethève avait lancé le projet de low-cost long-courrier. Quand l'équipe nommée par Didier Robert prit la direction d'Air Austral, elle s'empressa de le stopper pour des raisons politiques. L'idée n'était pas perdue pour tout le monde. Elle a été reprise par Air Caraïbes qui créa French Bee, compagnie low-cost long-courrier, un relais de croissance durable pour la compagnie antillaise.

À suivre

**M.M.**

## Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès  
77e 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](mailto:redaction@temoignages.re)

SITE web : [www.temoignages.re](http://www.temoignages.re)

Administration

TÉL. : 0262 55 21 21

Publicité : [publicite@temoignages.re](mailto:publicite@temoignages.re)

CPPAP : 0916Y92433

## Edito

### Salarié (e) et aidant, la double peine

**Alors qu'a lieu ce mercredi 6 octobre la journée nationale des aidants, un rapport de Malakoff Humanis estime que 68 % des salariés s'occupant d'un proche dépendant ou malade rencontrent des difficultés financières, sociales ou de santé. Un cumul qui pèse sur leur moral.**

La France compte aujourd'hui 11 millions d'aidants et 21 % des salariés du secteur privé sont aidants, un chiffre en hausse de 12 points par rapport à 2010. Alors que le gouvernement, dans le cadre du Plan « Agir pour les aidants 2020-2022 », demande aux entreprises d'inscrire le sujet des aidants en emploi au cœur de leurs critères de responsabilité sociale et environnementale (RSE), Malakoff Humanis publie les résultats de son Observatoire des Salariés Aidants. Le terme d'aidant définit toute personne qui apporte un soutien à une personne dépendante dans l'accomplissement des actes essentiels de la vie courante ou qui a besoin d'une surveillance quotidienne et régulière : personne handicapée, personne âgée, personne malade... Il peut s'agir d'un aidant professionnel ou d'un proche aidant. Les termes de proche aidant, d'aidant familial ou d'aidant naturel désignent les personnes venant en aide à une personne dépendante et/ou handicapée faisant partie de leur entourage proche ou que la personne a choisie. Cependant, les définitions et les statuts de ces « aidants » peinent à se mettre en place.

Si 62 % des salariés aidants jugent leur état de santé « bon » (vs 68 % pour l'ensemble des salariés), la réalité est plus nuancée. 43 % d'entre eux jugent leur état de santé mentale moyen ou mauvais (vs 34 % pour l'ensemble des salariés). 28 % se déclarent en situation de souffrances psychologiques (vs 19 % pour l'ensemble des salariés) et 34 % se sentent souvent à bout de force (vs 24 %). Enfin, un tiers des salariés aidants indique avoir des troubles de sommeil (vs 29 % pour l'ensemble des salariés) et 15 % sont en risque face aux pratiques addictives (vs 10 %). L'Observatoire met en lumière le cumul des vulnérabilités, phénomène amplifié par la crise sanitaire. D'une manière générale, les salariés aidants déclarent un nombre moyen de situations de fragilités d'origine personnelle supérieur à la moyenne : 2,6 en moyenne contre 0,8 pour l'ensemble des salariés. Les personnes âgées de 18 à 39 ans et celles qui vivent seules, avec ou sans enfant, sont les plus sensibles au cumul des fragilités.

La crise liée à l'épidémie de la Covid-19 a rendu la situation des salariés aidants encore plus complexe. 64 % d'entre eux estiment avoir rencontré des difficultés pour assurer leur rôle notamment pendant le confinement de mars 2020. La fermeture des établissements médico-sociaux et la réduction des services d'aides à domicile ont accentué l'isolement des

personnes dépendantes avec pour conséquence une intensification de l'activité des aidants. Cette activité renforcée concerne notamment une surveillance plus importante (pour 79 % des aidants), une augmentation de la stimulation par des activités (78 %), un soutien moral plus important (70 %) et une prise en charge accrue des soins (56 %). Seuls 48 % des aidants déclarent être restés accompagnés par des infrastructures (soins, accueil...) pendant cette période. La crise a également amplifié certaines vulnérabilités. Ainsi 51 % des salariés aidants déclaraient souffrir d'isolement en mai 2021 contre 27 % en décembre 2020. De même, 48 % déclaraient une situation financière compliquée en mai 2021 contre 42 % fin 2020.

Ainsi, 68 % des salariés aidants indiquent vivre au moins une situation de fragilité personnelle (vs 52 % des salariés). Il s'agit en premier lieu de difficultés financières (42 % vs 27 % pour l'ensemble des salariés), de souffrances psychologiques (28 % vs 19 %) et d'isolement social (27 % vs 18 %). Les aidants sont également plus vulnérables dans la sphère professionnelle. 54 % se disent épuisés professionnellement (vs 49 % pour l'ensemble des salariés) et 49 % stressés au travail (vs 39 %). Ils sont également davantage inquiets à l'idée de perdre leur emploi : 44 % des salariés aidants contre 30 % pour l'ensemble des salariés. Ces chiffres illustrent l'enjeu que représente cette situation pour les salariés, dont la carrière fait souvent office de variable d'ajustement, et pour les entreprises, en termes d'absentéisme notamment. 21 % des salariés aidants estiment être accompagnés par leur entreprise et 41 % pensent qu'elle devrait le faire de manière prioritaire. Cette attente est plus marquée chez les salariés âgés de 40 ans et plus (46 %) et chez les managers (44 %). Leurs attentes portent notamment sur la mise en place de formations destinées aux managers pour détecter les fragilités (72 %), et d'actions pour encourager les salariés concernés à partager leur situation (65 %). Ces derniers hésitent encore en effet à parler de leur situation par peur d'être stigmatisés (pour 42 % d'entre eux) ou d'être pénalisés en termes d'évolution professionnelle (41 %). Et ceci, alors même que le travail est un élément positif dans la vie des salariés aidants qui, en dépit des difficultés liées à ce statut, se déclarent très engagés dans leur vie professionnelle (63 %). La vie d'aidant, même si elle est faite d'amour pour son proche, se révèle être un chemin de croix dans la vie professionnelle.

**“Personne ne se lasse d'être aidé. L'aide est un acte conforme à la nature. Ne te lasse jamais d'en recevoir ni d'en apporter.” Marc Aurèle**

**David Gauvin**



# Oté

**Kissa sa la sov noute lang kréol si èl té dann danzé ?  
Si la pa lo pèp rényoné par li minm – morso niméro 4**

**Kan bande zékspèrè i travaye dsi lo vivan :  
noute lang kréol La Rényon.**

Mézami mwin néna l'admirassion pou bande zékspèr noute lang kréol la Rényon. Mi suiv azot dopi bande zané 60 mé mi koné néna d'ote la travaye dopi avan konm Vinson par ébzampe, mé mi koné myé sak lété fé dopi lé zané sossante. Mi koné sak la travaye dossi la grafi, in travaye bien itil kissoi an Oktob 77, kissoi an grafi linivèrsité lané 1976, kissoi ankò lo KWZ, lo tangol, épi sète la sorte an dèrnyé dann in larbitraz plizyèr pèrsonne.

Mi koné galman toute sak la travaye dsi la gramèr pars sa sé in n'afèr kapital : na poin la lang san la gramèr épi la sintaks. Mi obliye pa toute bande léksik éi bande diksyonèr la parète dopi la finission vintyème syèk, ziska zordi komansman 21e. Bravo pou sak la travaye dsi létimoloji. Bravo pou bande zékspèrè pars zot l a travaye dsi lo vivan. Zot noré pu travaye dossi in kor mor mé a mon avi norété bien difissil pou zot rande ali la vi.

Na poin in sèl doute dann mon kèrè : si lé vré in pé l'avé monte lo prozé satanik fini avèk noute lang kréol la rényon, mèrsi bondyé la koupe la manké. Noute kréol lé vivan é bien vivan. Astère kissa la ténir ali vivan ? Li nor pi ète mor é bande zékspèrè noré pi travaye dossison vikabilèrè, son gramèrè, son létimoloji, sak bande zékrivin nora ékri dann lo passé, bande déklarassion tribinal... Konm mi di, késtyonn lang wi pé travaye dsi bande kor mor : lo latin par ébzampe, sansa lo grèk ansien, laraméin, épi toute in kantité kadav de lang avèk in fèb possibilité pou rande ali la vi, mé zot la travaye dossi lo vivan é sé sa zot shanss épi la note galman.

*Justin*