

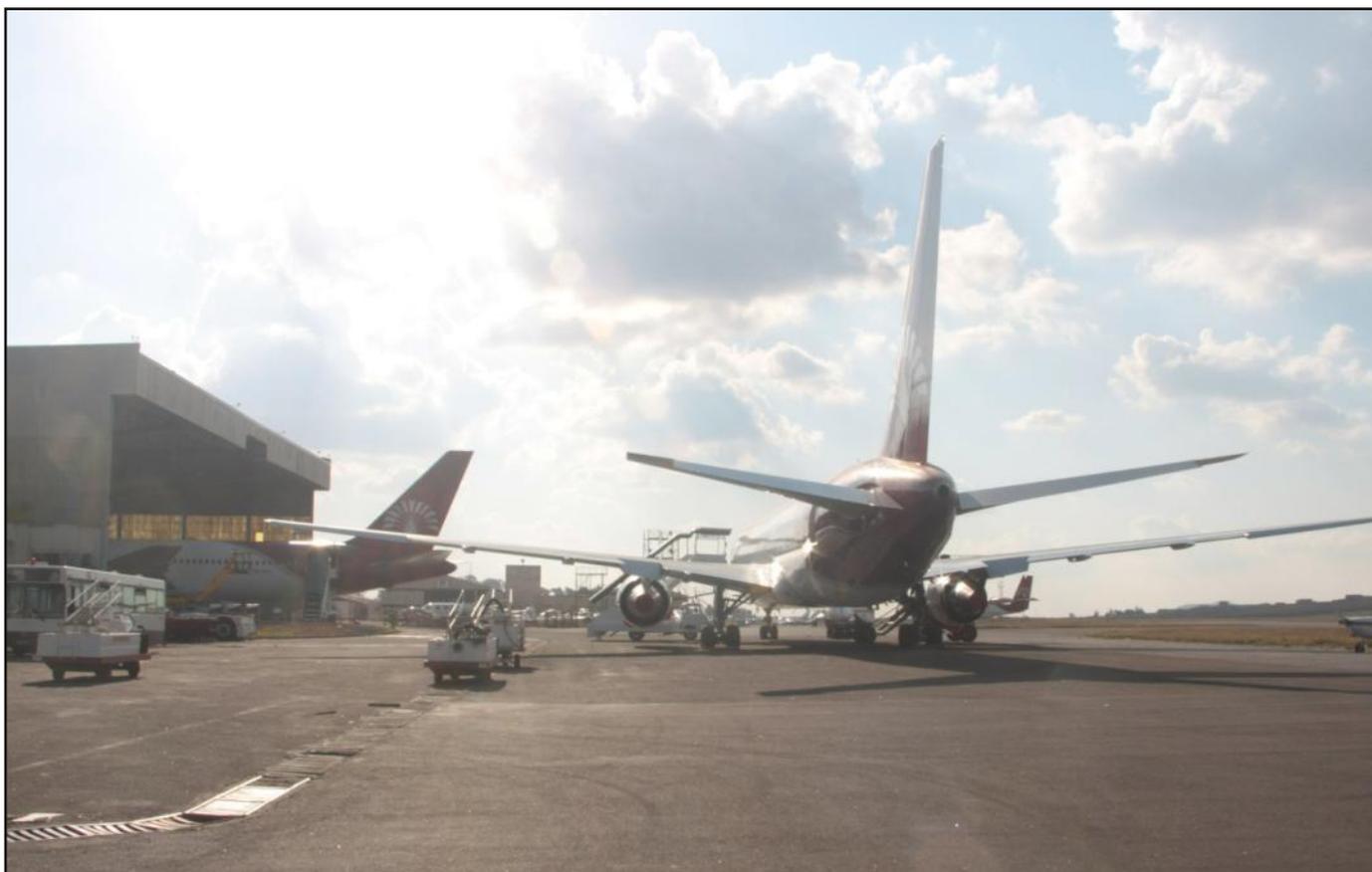
Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19970 - 77EME ANNÉE

La recomposition du paysage aérien dans notre région -3-

Air Madagascar remplacée par Madagascar Airlines, quelle sera la prochaine compagnie à disparaître ?



Veloma Air Mad.

Après South African Airways, c'est une seconde compagnie historique de notre région qui disparaît. Air Madagascar va en effet fusionner avec sa filiale Tsaradia pour devenir Madagascar Airlines. Le premier vol est prévu le mois prochain. Si le coronavirus a amplifié les difficultés de la compagnie, il n'explique pas tout. Un audit a souligné « des cas de corruption, des manques de rigueur dans la gestion, du népotisme dans le recrutement du personnel dont l'effectif dépasse le ratio usuel, des coûts de locations

d'avion au-dessus des tarifs internationaux, majoration démesurée des charges fixe ». Le mal qui a mis à terre Air Madagascar n'est pas isolé dans notre région, notamment à Air Austral où la présidence de Didier Robert a rendu la compagnie réunionnaise totalement dépendante aux aides publiques.

Compagnie en crise depuis de nombreuses années, Air Madagascar vient à son tour d'être emportée par les conséquences de la pandémie de coronavirus. Depuis

deux ans, ses avions sont cloués au sol à part quelques vols de rapatriement. Estimé à près de 80 millions d'euros, avec en suspend une condamnation à payer plus de 40 millions à Air France à la suite d'un jugement d'un tribunal de commerce français, la situation de la compagnie malgache était intenable. Selon un audit du cabinet Bearin Point, on a décelé « des cas de corruption, des manques de rigueur dans la gestion, du népotisme dans le recrutement du personnel dont l'effectif dépasse le ratio usuel, des coûts de locations

d'avion au-dessus des tarifs internationaux, majoration démesurée des charges fixe », rappelle « l'Express » du 14 octobre.

Air Madagascar était une référence

La fin d'Air Madagascar rappelle l'impact que peut avoir une gestion clientéliste d'une compagnie aérienne. Air Madagascar était pourtant une compagnie très réputée. Conçue comme un clone d'Air France, elle avait développé une qualité de service qui n'avait rien à envier aux compagnies occidentales. Air Madagascar était une des rares compagnies à être capable de payer cash ses avions, et son centre de maintenance était une référence dans l'océan Indien, grâce à des techniciens compétents et motivés.

Ceci s'est effondré en raison de l'irruption du politique dans la gestion. Or, une compagnie aérienne n'est pas une entreprise comme les autres. Sa stratégie ne peut être définie que par des professionnels du secteur, compte-tenu des spécificités et des sommes considérables en jeu, et pas par des apprentis-sorciers s'imaginant patron de compagnie aérienne. Le recrutement de personnels sur la base de proximité familiale ou politique plutôt que sur la compétence a eu un impact négatif sur la stratégie de la compagnie. La pression du politique a ainsi abouti à un partenariat avec Air Austral qui n'a pas arrangé les choses. La direction d'Air Austral nommée par Didier Robert a voulu faire d'Air

Madagascar un relai de croissance en obtenant les commandes de la compagnie nationale malgache. En fait, Air Austral et ses filiales ont obtenu le monopole de la desserte de Madagascar depuis La Réunion et Mayotte, favorisant des prix prohibitifs, hors de portée de la plupart des habitants de notre région. Le changement de gouvernement à Madagascar a mis fin à cette situation, mais le redressement n'était plus possible.

Didier Robert a coupé les ailes d'Air Austral

Ce qui a tué Air Madagascar menace également Air Mauritius et Air Austral. La crise COVID-19 a mis en évidence les conséquences d'une gestion politicienne d'Air Mauritius. La compagnie a dû licencier de nombreux travailleurs et réduire ses ambitions pour espérer passer le cap.

A La Réunion, le passage de Didier Robert à la présidence d'Air Austral a fait de la compagnie une filiale d'une Société d'économie mixte détenue majoritairement par la Région Réunion. Entre l'arrivée à la tête de la compagnie d'un ancien cadre d'Air France recruté par Didier Robert et le début de la crise COVID-19, ce sont des dizaines de millions d'euros que la Région a injecté dans la compagnie pour maintenir son équilibre, sans oublier la vente d'importants actifs, car Air Austral est devenue structurellement déficitaire et ne doit sa survie qu'aux aides publiques.

Air Austral avait pourtant les

moyens d'éviter une telle catastrophe. Ses anciens dirigeants avaient en effet un projet novateur en partenariat avec Airbus : le low-cost long-courrier. Mais la possibilité de voyager 30 % moins cher toute l'année sans subvention allait à l'encontre de la politique clientéliste développée par Didier Robert pour tenter de garder son poste de président de Région.

Il a en effet transformé le hall de la Région Réunion en agence de voyages chargée de distribuer des bons de réduction pour des billets d'avion financés par le contribuable, bons utilisables chez les compagnies desservant la France en vol direct ou via Maurice. Le budget de cette opération dépassait 40 millions d'euros avant la crise COVID. Ainsi, la baisse du prix payé par le voyageur servait à construire une popularité à Didier Robert, tandis que le projet low-cost long-courrier a été récupéré par Air Caraïbes et fait les beaux jours de sa filiale low-cost French Bee, pour qui la ligne Paris-Réunion est le coeur de son activité.

L'annonce d'une fusion possible d'une Air Austral affaiblie avec Corsair détenue par des capitaux antillais est le résultat de cette politique. Les mêmes causes qui ont amené Air Madagascar à devenir Madagascar Airlines pourraient faire perdre aux Réunionnais le contrôle de leur compagnie aérienne, noyée dans une holding dominée par le lobbying antillais dont la puissance n'est plus à démontrer.

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

Edito

La décarbonisation de l'économie, on peut le faire : l'exemple de la Banque Postale

Dès 2017, La Banque Postale s'était engagée dans l'initiative « Science Based Targets », qui vise à définir une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris. Elle s'est impliquée, aux côtés de l'initiative SBT, à la co-construction d'une méthodologie commune pour le secteur financier. La Banque Postale continuera à s'investir dans le développement des prochaines méthodologies conformément à son objectif d'être un laboratoire « fer de lance » de la décarbonation. L'initiative scientifique SBT pilotée par quatre grandes organisations internationales, le CDP (Carbon Disclosure Project), le WRI (World Resources Institute), le Pacte mondial des Nations unies (UNGC) et le Fonds mondial pour la nature (WWF) a validé la trajectoire de décarbonation de La Banque Postale à l'horizon 2030 et l'a reconnue compatible avec l'objectif de limiter le réchauffement bien en-deçà de 2°C fixé par l'Accord de Paris.

Cette trajectoire recouvre à la fois les activités propres de La Banque Postale (émission carbone de son parc immobilier et de sa flotte de véhicules, type d'énergie utilisée...) ainsi que les impacts liés à ses investissements et financements auprès de ses clients. Ainsi, La Banque Postale est la première banque en Europe et l'une des 3 premières institutions financières au monde reconnues par la SBTi pour son action en faveur du climat. La Banque Postale a l'ambition de réduire son empreinte carbone directe, celle de ses portefeuilles de financement et d'investissement et d'accompagner des projets de transition énergétique en France grâce aux financements responsables. La Banque Postale s'est ainsi engagée : à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 46,2 % d'ici 2030 par rapport à 2019 ; à continuer d'utiliser 100% d'électricité d'origine renouvelable jusqu'en 2030 ; et à atteindre des objectifs déterminés scientifiquement sur 85% de son portefeuille total de financement et d'investissements d'ici à 2030 (crédit immobilier, immobilier commercial, financement de projets énergétiques, d'actions et obligations et de prêts long terme aux entreprises).

La Banque Postale est également la première banque au monde à s'engager pour une sortie totale des secteurs du pétrole et du gaz d'ici 2030. Cet engagement ambitieux, pris en concertation avec les ONG, est une étape indispensable au res-

pect de sa trajectoire climatique certifiée par la SBTi. Elle est aussi en ligne avec les messages portés par l'Agence Internationale de l'Energie, qui conditionne l'atteinte de la neutralité carbone à l'arrêt du financement de nouveaux projets pétroliers ou gaziers.

Une étude et un livre alertent sur la capacité de la finance verte à réorienter durablement et efficacement le secteur financier vers des modèles plus protecteurs de l'environnement. Les ONG Reclaim Finance et les Amis de la Terre alertent sur l'exposition aux énergies fossiles des onze plus grandes banques européennes susceptible de déclencher une crise financière. De leur côté Alain Grandjean et Julien Lefournier cosignent "L'illusion de la finance verte" et expliquent qu'elle pourrait coûter très cher à la planète. L'euphorie, née en 2015 avec l'Accord de Paris, où chaque semaine amenait un nouvel engagement d'une banque ou d'un assureur à financer la lutte contre le changement climatique, se dissipe. En 2021, les bilans dressés par plusieurs acteurs, parties prenantes de ce mouvement inédit ne sont pas très brillants. Gael Giraud, directeur de recherche au CNRS, qui a préfacé "L'illusion de la finance verte" signée par Alain Grandjean, économiste et membre du Haut Conseil pour le climat, et Julien Lefournier, ancien banquier, interroge "Comment les acteurs financiers pourraient-ils, d'une part, maximiser le rendement de leurs investissements et de l'autre accepter de le réduire pour limiter la dérive climatique, dépolluer nos rivières ou rendre l'air respirable ?". Néanmoins, nous devons saluer les engagements de la banque postale, et disons à tous les autres que décarboner l'économie, c'est possible, tout est question de choix de société.

« Il faut décarboner de toute urgence et de manière très radicale nos sociétés et nos économies » rapport GIEC

Nou artrouv'

David Gauvin

Oté

An parlan d'Shagosse, néna shien é shien, néna simétyère é simétyère

Mézami néna dé shoze inkroiyab la s'passé dann shagoss. Sak mi di azot zordi lé pa nouvo pou sak i suiv do pré la késtyonn shagoss dopi k'èl la komanss a ète konu par lopignon piblik La Rényon. Mi arvir zordi dsi in zistoire bonpé i koné, mé selon mwin i fo di é rodi sa tèl fasson ké d'moune i roziss sa a fon dsi zot disk dir. Olivier Bancoult la rakonte sa ankor in kou samdi :

Kan Langlètèr avèk l'amérik lété fine déssidé fé partir bande shagossien an déor zot péi, la komanss fé dé nish demoune é pli pir an pli pir : In zour la di bande zabitan Diégo-Garcia amenn zot shien é banna la panss té pétète pou vakssine lo bande zanimo. Wi panss touzour demoune wi koné pa néna bone zintanssion. Mé lété pa sa ! Kan demoune l'amenn zot shien la fé rante lo shien dann kalorifère-sa i ansèrv pou bril bande déshé d'koko... Aprés la mète dè kamyon l'armé, motèr alimé, é lo po d'éshapman dirékssyon la rantré lo kalorifère é lo rézilta : bande shien la étoufé épi lé mor intokssiké avèk lo gaz léshapman. Aprés la brile lo bande zanimo konm avansa téi bril la paye koko.

Sirman zot va panss bande zanglé i yème pa zanimo mé la pa vré. La sékirité bande zanglé la fé vni bande bèl-bèl shien, bien soigné é toute, mé konm zot lé mortèl kan zot lé mor la mète azot dann in simetyère pou shien avèk toute lo konfor si i pé di sa konmsa. Ziska zordi simetyère lé bien antrotonu é lo shien mor néna son nom gravé dsi bande moniman.

Bande shagossien ossi l'avé zot mor dann simétyère, mé pèsonne pou fé l'antrotien : zèrb la poussé, lo mir la kassé, bande plake i gingn pi lire. Konm de koi, néna lo shien é lo shien, néna simetyère épi simetyère. Racism san pour san é sak i done zot konfyanss bande Gb zordi i gingnré a mète bande zistoir-la dsi zot disk dira van fé kon fyanss bande zanglé épi bande zamérikain.

Justin