

# Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 19977 - 77ÈME ANNÉE

## Le coronavirus loin d'être la seule explication à un bilan catastrophique qui rend légal la cessation d'activité

### **Air Austral doit 136 millions d'euros : la grenade est déjà dégoupillée**

Air Austral n'est pas une bombe à retardement, c'est une grenade déjà dégoupillée. Lors de l'assemblée générale d'Air Austral qui s'est tenue le 26 octobre, les actionnaires avaient légalement le droit de déclarer la cessation d'activité de la compagnie aérienne : ses capitaux propres sont inférieurs de moitié à son capital social et la société affiche une dette cumulée de 136 millions d'euros, soit au moins 50 millions de plus qu'Air Madagascar qui va cesser d'exister pour être remplacée par Madagascar Airlines. La compagnie ne doit sa survie qu'à la peur d'une catastrophe sociale qui ne manquera pas d'être fortement médiatisée et à son monopole sur la desserte entre Mayotte et la France. Dépendante des aides publiques, la compagnie est donc fortement fragilisée alors que l'État pousse à une mutualisation de ses capacités avec Corsair au sein d'une holding dominée par des représentants du lobbying antillais dont la puissance n'est plus à démontrer. Voilà le résultat d'une politique initiée par Didier Robert quand il s'est agi de stopper le projet de compagnie low-cost long-courrier qui faisait de l'ombre à Air France et remettait en cause sa politique clientéliste qui n'avait que pour but de le maintenir à la présidence de la Région.

Lors de l'assemblée générale d'Air Austral le 26 octobre, ses actionnaires ont vu la présentation d'un bilan d'une gravité sans précédent. Le montant des dettes cumulées atteint 136 millions d'euros malgré l'injection de près de 200 millions d'euros par la Région sous la présidence de Didier Robert via la SEMA-TRA depuis l'arrivée de la direction actuelle en 2012. Ses capitaux propres sont inférieurs à la moitié de son capital social ce qui rend possible la cessation d'activité, souligne « l'Eco Austral », et le dernier exercice s'est clôturé par une perte de 76 millions d'euros.

Si le coronavirus a eu un impact dans ce résultat catastrophique, il n'explique pas tout. En effet, Air Caraïbes est loin d'être dans la même situation. La



compagnie antillaise peut en effet compter sur le relais de croissance qu'a refusé Air Austral : une compagnie low-cost long-courrier dont le cœur de l'activité est la ligne entre La Réunion et Paris.

### **Conséquence du refus de la filiale low-cost long-courrier**

Sous les présidences successives de Pierre Lagourgue et de Paul Vergès et sous la direction de Gérard Ethève, Air Austral avait considérablement développé son activité. Elle avait supplanté Air France comme leader sur la liaison entre La Réunion et Paris. Son effectif comptait alors près de 1000 salariés, des emplois pérennes. Mais son développement était bloqué par le statut de La Réunion. En effet, l'ouverture de nouvelles lignes dépend de l'obtention de droit de trafic qui sont décidés à Paris. C'est également Paris qui fixe les règles d'entrée à La Réunion et impose la nécessité d'obtenir un visa avant d'embarquer. Face à cette situation, Air Austral avait conclu un partenariat avec Airbus dans l'optique de mettre en service l'avion de la continuité territoriale : un Airbus A380 embarquant 800 passagers afin de

faire baisser le prix du billet d'avion de 30 % toute l'année pour tout le monde et sans subvention. Cette prouesse était rendue possible par un mode d'exploitation low-cost, assuré par une filiale ad-hoc : Outremer 380.

Ce projet heurtait en premier lieu les intérêts d'Air France, déjà battu sur son propre terrain par Air Austral et qui était incapable de s'aligner sur les prix d'Outremer 380. Air France put trouver un allié : Didier Robert. Ce dernier avait fait du clientélisme sa ligne politique à la Région afin de se construire une popularité. C'est ainsi que la Région se substitua à l'État pour financer la continuité territoriale dans des proportions sans précédent : 50 millions d'euros par an pour distribuer des bons de réduction sur les billets d'avion. Cette politique ne pouvait se développer s'il existait la possibilité de voyager 30 % moins cher toute l'année sans subvention.

Après avoir été élu président de Région, Didier Robert s'octroya la présidence d'Air Austral et s'empressa de congédier la direction réunionnaise de la compagnie pour la remplacer par un cadre venu d'Air France. Ce dernier ne manqua pas de faire capoter le projet de compagnie low-cost long-courrier. Cette idée ne tarda pas à être récupérée par Air Caraïbes qui la réactualisa en fonction de l'évolution technologique : l'Airbus A350 remplaçait l'A380. Dénommée French Bee, la filiale low-cost long-courrier d'Air Caraïbes a fait de la liaison Paris-La Réunion le cœur de son activité, et a réussi à atteindre rapidement 20 % de part de marché.

### Pourquoi la grenade est déjà dégoupillée

Les difficultés d'Air Austral s'expliquent également par des choix hasardeux. Il s'agit notamment de la revente de nombreux actifs de la compagnie, en particulier le Boeing 777-200LR qui permettait un vol sans escale entre Mayotte et Paris, ainsi que de la mise en service de Boeing 787 sources de problèmes techniques nuisant à la crédibilité d'Air Austral.

Toutes ces décisions ont amené Air Austral à être structurellement déficitaire avant la crise COVID. Les dirigeants de la compagnie pouvaient compter sur Didier Robert qui mobilisait l'argent de la Région

pour tenir Air Austral à bout de bras. La crise COVID a sifflé la fin de la récréation, mettant à nu les fragilités structurelles de la compagnie.

Avec 136 millions d'euros de dettes cumulées, Air Austral affiche un bilan largement plus négatif qu'Air Madagascar. Or, la compagnie malgache a été placée sous protection judiciaire afin de se transformer en Madagascar Airlines avec de nombreuses suppressions d'emploi à la clé.

C'est pourquoi Air Austral n'est plus une bombe à retardement, c'est une grenade déjà dégoupillée. Il est clair que la restructuration d'une société de près de 1.000 emplois ne manquerait pas d'être une catastrophe sociale fortement médiatisée à La Réunion et au-delà de nos frontières. Par ailleurs, Air Austral peut s'appuyer sur le fait qu'elle est la seule compagnie à assurer la liaison entre Mayotte et la France, via une escale au Kenya ou à La Réunion. Elle maintient donc un lien quotidien entre Paris et un territoire hautement stratégique que la France continue encore d'administrer 46 ans après l'indépendance des Comores.

### Vers la prise de contrôle d'Air Austral par des représentants du lobbying antillais ?

La crise COVID a amené l'État à aider directement les compagnies aériennes. Mais pour que ces aides ne financent pas une énième guerre des prix entre leurs bénéficiaires, Paris pousse à une mutualisation des ressources entre Corsair et Air Austral. D'emblée ce partenariat est déséquilibré. Corsair a restructuré son capital. Elle est devenue une compagnie à la situation financière plus saine, avec un Conseil d'administration composé de représentants du lobby antillais. Pour sa part, Air Austral affiche une dette de 136 millions d'euros. Nul doute que la future holding évoquée ne manquera pas d'être dominée par le lobbying antillais dont la puissance n'est plus à démontrer. La Réunion risque bien de perdre le contrôle de sa compagnie aérienne, alors qu'elle est un outil indispensable à son désenclavement et donc au développement du pays.

**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 Réunion sur le podium de la honte

**A l'approche de la journée sans alcool, prévue le samedi 30 octobre 2021, c'est toute une semaine de prévention qui a été mise en place à La Réunion.**

« La mortalité liée à la consommation d'alcool est deux fois plus importante à La Réunion qu'en Métropole, et on dénombre 15 passages par jour aux services d'urgences liés à la consommation excessive d'alcool » rappelle Sabrina Wadel, secrétaire générale du CHU de La Réunion. On estime qu'environ 450 personnes décèdent chaque année à cause de l'alcool sur notre département, ce qui représente plus de 10 % de la mortalité annuelle. Chez les jeunes, 90 % des pratiques addictives commencent avant 18 ans et 50 % avant 15 ans. Huit jeunes sur 10 ont testé l'alcool à 17 ans. A ce même âge, 7 % disent aussi fumer du zamal régulièrement.

L'alcool ou alcool éthylique est une substance psychoactive issue de la fermentation ou de la distillation de fruits ou de grains riches en sucres. À ce titre, l'alcool est capable de modifier le comportement, les humeurs et les perceptions de ses utilisateurs. De plus, l'alcool est un produit psychoactif dont l'utilisation chronique (sur une longue période) peut entraîner une dépendance, on parlera alors d'alcoolodépendance (dépendance à l'alcool) ou d'éthylisme chronique. L'alcoolodépendance est définie comme une addiction à l'alcool, c'est-à-dire le besoin, l'envie compulsive, la nécessité pour une personne de boire de l'alcool associés à l'incapacité pour le sujet d'assurer ses tâches quotidiennes. Cependant, tous les consommateurs d'alcool ne sont pas dépendants à cette substance.

S'il est possible d'arrêter seul l'usage d'un produit ou d'un comportement addictif, sans avoir besoin d'aide extérieure, il est important de savoir que la dépendance rend le sevrage souvent difficile. C'est pourquoi avant tout arrêt, il est conseillé de rencontrer un professionnel en addictologie (addictologue, tabacologue, etc.) pour évaluer sa consommation, sa dépendance, ses motivations à arrêter et établir un protocole d'arrêt adapté à son propre cas. La prise en charge d'une addiction est pluridisciplinaire. Elle repose le plus souvent sur l'association d'une prise en charge psychologique individuelle et collective, d'un traitement médicamenteux pour les addictions à certaines substances psychoactives et d'un accompagnement social. Une prise en charge globale est essentielle, l'addiction n'étant jamais un problème isolé dans la vie d'une personne.

« En France on a du mal à voir le vrai visage de l'alcool. Sur les bouteilles on peut lire : 'à consommer avec modération'. Mais pourquoi on ne met pas comme sur les paquets de tabac : l'alcool est une substance nocive, mortelle ? Les messages sont minimisants et mensongers » dénonce David Mété, responsable du service addictologie au CHU. « Les bouteilles de rhum moins chères qu'en Métropole, c'est une inégalité majeure de santé publique ! » estime-t-il. La Fédération régionale Addictologie Réunion a donc décidé de déposer une motion en préfecture ce samedi pour appeler les pouvoirs publics à s'investir davantage dans la lutte contre l'addiction à l'alcool. « Mon objectif : demander un engagement de la part de l'Etat et de nos élus pour que La Réunion ne soit plus aux premières loges de la mortalité liée à l'alcool, sur ce que nous appelons le podium de la honte ».

**“La pénicilline et la lutte contre l'alcoolisme sont bien plus efficaces que les changements de gouvernements.” Ionesco**

Nou artrouv'

*David Gauvin*

# Oté

## Didier Robert konséyèr ? Pou fou dann fon assiréman !

Mézami figuir azot, granmatin-la, dann télé mi sorte antande – pa ékoute pars zot i koné inn é l'ote i vé pa di la mèm shoze-Lo préfè apré parl la route an mèr é konm d'abitide li té apré asplike l'moune koman l'éta-li mèm par l'fète – la fé lo néssésèr. Bref la tyé sète, la blèss katorze, la min dan la min avèk Didier Robert, pou nou artrouv anou zordi ankor konm ni lé. Grojean konm dovan avèk in route i arsanb plizanpliss konm in katédral kassé.

Mi panss léta lokal-alias Préfè – lété ossi bon dann la route an mèr ké li lé bon dann la zèstyon la krize kovide. Romarke, lé pa étonan pars d'après sak i sanbe amwin konète, bande o-fonksyonèr léta i anvoye l'outre-mèr konm ma mère noré di, la pa la flère d'poi é la pa zordi sa la komanssé – mi diré galman la pa zot sré kapab kass lo kate pate in kanar.

Anfin té apré di, léta la fé son devoir é li la fé toutesak téi fo fère, konm téi fo fère... A bon ! Mi rapèl pi si léta la pran prékossion pou protèz la natir an suivan lo konsèye bande zinstitssyon pou la préotékssyon la natire issi La Rényon, é laba dann La franns, sansa si zot la anvoye banna dingué. Mi rapèl pi si léta la bien suiv lo travaye kansréti pou oir si na poin tro dépassman d'bidzé, é si toute lé kondission lé réini pou fé in travaye konm k'i fo... Mi rapèl pi tré bien mé a mon avi, mi panss pa.

Méssyé lo Préfè léta lété pa in pti guigaine négljan dann sète afèr ?

Antouléka li lé fran Méssyé l'préfè kan li di toute larzan léta l'avé prévi pou fé la route an mèr, na pi in sèl fran avèk li, toute lé dann in route domi-fini, domi pa fini par la grande konpétanss méssyé Didier Robert. Mé par l'fète oussa i lé sète-la, i paré li la fine démissionne toute son manda é li l'après rode travaye : in bon travaye konséyèr sré bon pou li d'après li.

Paul Vergès épi toute bande gran z'ansien la fine pass l'ote koté la du pète a rire kan la antande sa. Didier konséyèr, mé konséyèr d'koué ? D'fou dann fon assiréman.

*Justin*