Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS N° 19993 - 77EME ANNÉE

« Cette crise a révélé des fragilités plus structurelles d'Air Austral », affirme le gouvernement

Air Austral : vers un audit de la gestion de « l'époque Didier Robert » ?

Marie-Joseph Malé, PDG d'Air Austral, et Didier Robert quand il était président de la Région et de la SEMATRA, actionnaire à plus de 90% d'Air Austral. (photo d'archives)

Pour le gouvernement, « le rapprochement d'Air Austral et de Corsair est une option qui aurait le mérite de préserver l'identité réunionnaise et l'implantation locale, une option sur laquelle chacun devrait travailler ». Reste à savoir si « préserver l'identité réunionnaise » signifiera maîtrise par les Réunionnais des décisions stratégiques de la compagnie si un rapprochement capitalistique place Corsair et Air Austral dans une holding qui risque d'être dominée par des représentants du lobbying antillais dont la puissance n'est plus à démontrer, et si « implantation locale » voudra dire maintien de tous les emplois dans les conditions sociales actuelles. Le gouvernement souligne aussi que « cette crise a révélé des fragilités plus structurelles d'Air Austral (…) auxquelles nous devons répondre ». Est-ce à dire qu'il souhaite en identifier les causes ?

Hier à l'Assemblée nationale, le gouvernement, par la voix d'Olivier Dussopt, ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, charge des Comptes publics, a répondu à une question du député David Lorion sur le rapprochement entre Corsair et Air Austral. Le ministre a affirmé que « le rapprochement d'Air Austral et de Corsair est une option qui aurait le mérite de préserver l'identité réunionnaise et l'implantation locale, une option sur laquelle chacun devrait travailler ». Le ministre a également souligné ceci au sujet de la crise COVID-19 : « Ce qui est sûr c'est que cette crise a révélé des fragilités plus structurelles d'Air Austral (…) auxquelles nous de-

vons répondre ». Manifestement, la direction est visée. Elle est pourtant la grande absente des débats actuellement. Pour connaître sa position, il faut se référer à des propos rapportés par la presse une semaine avant le rassemblement du 14 octobre des salariés d'Air Austral devant la Préfecture.

Le PDG d'Air Austral pour, « a minima, une joint-venture » avec Corsair

Au sujet du rapprochement avec Corsair, voici ce qu'a déclaré Marie-Joseph Malé, PDG d'Air Austral, dans une interview publiée le 8 novembre dernier dans « l'Eco Austral » :
« Quand nous avons commencé à entendre parler de la stratégie d'expansion d'Air France sur les DOM, nous avons réfléchi aux voies possibles pour y répondre, dont un partenariat avec Corsair. La réponse, elle est là. Corsair a fait évoluer son produit vers une offre tri-classe, qui se rapproche de la nôtre. Un accord de code share (partage de code) est en discussion, les études économiques sont quasiment terminées, l'accord aboutira avant la fin de l'année, je l'espère. Ce sera une étape avant celle de la joint-venture commerciale, qui nécessitera l'avis des autorités de la concurrence, mais n'implique pas un rapprochement capitalistique. Il faut faire quelque chose. Nous ne retrouverons pas avant quelque temps le niveau d'activité d'avant la crise covid, il faut se regrouper, a minima dans une joint-venture ».

En clair, le PDG d'Air Austral estime qu'une joint-venture sans rapprochement capitalistique est une option « a minima ». Cela signifie qu'il n'est pas opposé à aller plus loin, ce qui veut dire justement un rapprochement capitalistique.

Les salariés doivent être entendus

C'est précisément ce rapprochement capitalistique que craignent les salariés et les élus de toutes tendances politiques qui les soutiennent dans leur combat. Cette procédure n'est pas en droit une fusion, ce qui permet aux protagonistes d'exclure les représentants du personnel. C'est pourquoi la revendication des syndicats de faire partie du tour de table doit être entendue, et il appartient à l'État de faire pression sur les parties pour que les délégués du personnel soient présents au même titre que les actionnaires. En effet Air Austral compte 900 salariés et représente 3.000 emplois indirects pour un chiffre d'affaires annuel moyen de 400 millions d'euros qui sont injectés dans l'économie réunionnaise, comme le soulignent à juste titre les syndicats.
La crainte d'une casse sociale est réelle. Corsair compte actuellement 9 Airbus A330 et un dixième doit entrer dans la flotte l'année prochaine. Exclusivement long-courrier, la compagnie compte plus de 1000 salariés. Tous les accords d'entreprise à Corsair ont été dénoncés par la direction. Le risque d'un transfert d'activité du long-courrier d'Air Austral vers Corsair est une menace quand surviendra le moment de renouveler la flotte, avec des conditions sociales inférieures à Corsair. A cela s'ajoute la recherche d'économies que provoque un rapprochement capitalistique de deux entreprises, avec à la clé un risque de suppression d'emplois dans les services redondants.

Comment « répondre » aux « fragilités structurelles » ?

Le langage de l'État est très clair, il estime que structurellement, Air Austral est plus fragile que Corsair. Cela signifie donc qu'en cas d'intégration des deux compagnies dans une holding commune, le rapport ne sera pas équilibré. Il sera dominé par les actionnaires actuels de Corsair qui sont des représentants du lobbying antillais dont la puissance n'est plus à démontrer. La perte de contrôle des Réunionnais de leur politique de désenclavement via Air Austral est donc une menace claire.
Par ailleurs, l'État compte également « répondre » aux « fragilités structurelles » d'Air Austral. Est-ce à dire qu'il souhaite en identifier les causes ? Dans ces conditions, un audit 9 dernières années durant lesquelles Didier Robert avait une responsabilité dans les décisions de la compagnie en tant que président de l'actionnaire à plus de 90 % de la société sera sans nul doute le meilleur moyen de connaître précisément comment Air Austral est arrivé à souffrir de « fragilités structurelles ».

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

Aller vers une société décarbonnée, c'est possible : le cas du béton bois

La « capitale mondiale de la pollution » est en passe d'ajouter un nouveau record à son palmarès toxique. Celui d'organiser le premier confinement du monde lié, non pas au Covid-19, mais à la qualité de l'air. Il pourrait avoir lieu ce week-end selon l'évolution du taux de particules fines à New Delhi et des discussions avec la Cour suprême indienne. Tout a commencé, comme chaque année depuis dix ans maintenant, après la célébration de Diwali. Durant cette fête hindoue des lumières, les trente millions d'habitants de la région-capitale tirent à la chaîne pétards et feux d'artifice. Paradoxe : c'est dans le noir qu'ils se retrouvent le lendemain tant le ciel est envahi de particules fines et de métaux lourds tels que le baryum. Des campagnes ont beau être lancées pour promouvoir des « pétards écologiques », remplacer leur emploi par des bougies, le scénario se répète. La pollution de Diwali vient s'ajouter à d'autres. Celles, bien sûr, des nombreux véhicules, chantiers et usines de la capitale. Mais aussi celle des feux de paille déclenchés par les agriculteurs des États voisins pour fertiliser les terres au même moment. L'arrivée de l'air sec et des températures hivernales empire le tout.

Les autorités indiennes ont demandé à la ville de New Delhi de se préparer à prendre des mesures d'urgence contre la pollution atmosphérique, qui atteint des niveaux alarmants ces derniers jours. Samedi, les niveaux de particules fines en suspension PM2,5 (les plus dangereuses, au diamètre inférieur à 2,5 microns) dépassaient les 300 microgrammes par mètre cube, soit plus de dix fois la limite quotidienne recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). L'incinération massive de déchets agricoles dans les environs, une pratique pourtant interdite par la justice, et de mauvaises conditions météorologiques expliquent ce pic de pollution qui se traduit chaque hiver par un smog intense dans cette capitale de 20 millions d'habitants. La ville « doit être totalement prête à prendre des mesures de catégorie urgente », a indiqué vendredi un ordre de la Commission centrale de contrôle de la pollution, qui relève du gouvernement fédéral indien. Cet organisme a par ailleurs demandé aux habitants de « limiter leurs activités en plein air pour minimiser leur exposition ». Selon un rapport publié en 2020 par l'organisation suissse IQAir, 22 des 30 villes les plus polluées du monde se situent en Inde et New Delhi est la capitale la plus polluée de la planète.

La Cour suprême a ainsi exigé la prise de mesures importantes telles que le confinement de la population ou l'arrêt de la circulation automobile lors d'une audience samedi 13 novembre. La réponse du gouvernement n'a pas tardé. Peu après l'audience de la Cour suprême, le ministre en chef de Delhi, Arvind Kejriwal, a annoncé samedi la fermeture pour une semaine de tous les bureaux gouvernementaux et des écoles, ainsi que l'arrêt des travaux de construction durant quatre jours jusqu'au 20 novembre. Les fonctionnaires sont en télétravail tandis que les entreprises privées ont été invitées à le faire autant que possible.

Mais avec la croissance de la ville et les attentes divergentes de Delhi et des États voisins, c'est l'impuissance qui domine. Lors de la COP26, le troisième plus grand émetteur de gaz à effet de serre a refusé de renoncer aux carburants polluants, jugés essentiels pour alimenter une économie en expansion et sortir des centaines de millions de personnes de la pauvreté. Le premier ministre Narendra Modi s'est certes engagé à atteindre la neutralité carbone d'ici 2070, il n'en reste pas moins que sa consommation de charbon a presque doublé lors des dix dernières années et que cette énergie produit encore 70 % de l'électricité indienne. L'an dernier, des mines étaient mises en vente aux enchères pour stimuler la production nationale. Des solutions ont toutefois été mises en place pour améliorer la qualité de l'air dans la capitale indienne. Au début de cette année, New Delhi a inauguré son premier purificateur d'air géant contenant 40 ventilateurs qui pompent 1000 mètres cubes d'air par seconde à travers des filtres. Cette installation, d'une valeur de 2 millions de dollars, réduit de moitié la quantité de particules nocives dans l'air, mais uniquement dans un rayon d'un kilomètre carré, selon les ingénieurs. La capitale indienne n'est donc pas encore à l'abri du smog.

« Une société qui survit en créant des besoins artificiels pour produire efficacement des biens de consommation inutiles ne paraît pas susceptible de répondre à long terme aux défis posés par la dégradation de notre environnement ».
Pierre Joliot-Curie

Nou artrouv'

David Gauvin

Oté

Edikassion nassyonal : tout va très bien madame la marquise !

Mézami, l'avé inn foi méssyé Clemenceau, in lansien prézidan d'konsèye La Franss dann lé zané 1914-1918 par la, donk in shèf gouvèrnman été okipé par la grande guère nout toute la aprann lékol. Méssyé-la téi di, sirman pou kass ti boi, la guère sé in n'afèr tro sèryé pou konfyé sa bande militère. In mo pou rire, Mi pans spa i ri pa avèlk sa.

Mwin pèrsonèlman mi koné pa arien dsi poinn-vizé la. Pou mon par, mwin lé pli atanssionné par lédikassion nassional é fasson k'lé shoze i déroul, mwin noré konm anvi dire, lédikassion bande zanfan sé in n'afèr tro sèryé pou konfyé sa lédikassion nassional... Figuir azot, mwin été pri dann mon bande réfléksyon san ké ni tète kan toudinkou mwin la ékoute rovi d'la préss é la rankonte rante madame La Réktèze épi in zournalist zoinal de lil.

Mwin la lire sak été marké é mwin téi éspère la réktèze téi i sava anparl noute lang kréol lékol, méyèr fasson pou fé avanss bande marmaye an kréol épi an franssé, dann la konéssans inivèrsèl épi dann la fasson bande jenn téi sava prépare azot pou ète an bon akor rante zot pèrsonalité, zot kiltir épi lédikassion nassional. Domaze mé mwin la pa trouv sa dann zoinal !

Sèl zafèr mwin la trouvé sé kèl manyèr téi fé pou ratrape lo rotar l'ané 2020-l'ané lo konfineman – é sèye fé de sorte noute bande zanfan i ratrap lo nivo moiyin bande marmaye an Franss... Mi pé dir, sé pa sa la révolission nou téi vé. Normal ! Dann l'OCDE la Franss lé an rotar, alor la pa avèk sak lé an rotar ké ni sava ète an avanss domin.

An touléka sé konmsa ké mi panss. Mi panss pa la métode bande vinki va rande anou vinkèr. i pé torde lo bande shif konm i vé, mé mi oi pa an koué sa v'amenn in bon solission dann lédikassion toute bande zanfan rényoné.

Justin