

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 20023 - 77ÈME ANNÉE

Illustration de la coopération entre Air Austral et Corsair via une filiale mahoraise

Air Austral chassée du Mayotte-La Réunion par sa filiale Ewa avec le soutien de Corsair ?



Air Austral a créé elle-même sa concurrence par une low-cost 4 fois par semaine sur sa liaison historique. L'accord d'affrètement annoncé par Corsair fera qu'Ewa assurera 7 vols par semaine sous son nom ou celui de Corsair entre Mayotte et La Réunion à partir de février. Air Austral sera donc concurrencée 7 fois par semaine par sa filiale qui propose des prix imbattables. Dans ces conditions,

l'avenir d'Air Austral sur sa liaison historique est compromis. Ce coup porté à Air Austral se fait grâce à un accord entre Corsair et Ewa, la filiale mahoraise d'Air Austral. N'est-ce pas une préfiguration de l'avenir d'Air Austral au sein d'une holding commune à Corsair, si le rapprochement capitalistique entre deux compagnies concurrentes devenait réalité ?

Depuis mardi, Ewa assure 4 vols par semaine entre Mayotte et La Réunion à partir de 129 euros l'aller-retour. La filiale mahoraise d'Air Austral vient donc s'implanter sur une liaison desservie quotidiennement par Air Austral, et 2 à 3 fois par semaine par Corsair. Ewa exploite un Boeing 737 reconfiguré en classe unique pouvant embarquer plus de 180 passagers. Entre Mayotte et La Réunion, Ewa est donc une compagnie low-cost.

C'est d'ailleurs Air Austral qui nourrit la création de sa concurrence par une low-cost. En effet, elle loue l'avion à Ewa et fournit ses pilotes. Ceci est sans doute un cas unique dans le monde. D'où la crainte du personnel du transfert de l'activité dans ce domaine d'Air Austral à Ewa, filiale mahoraise où les conditions salariales sont nettement moins favorables qu'à Air Austral. Paris refuse que les salariés mahorais bénéficient des mêmes droits qu'à La Réunion alors que dans le même temps, Paris considère que Mayotte est un département français au même titre que La Réunion.

Corsair change son offre pour La Réunion-Mayotte

Mais la concurrence interne d'Ewa n'est pas la seule menace pour Air Austral. En effet, dans un communiqué en date du 20 décembre, Corsair indique ceci :

« Afin de répondre à la demande croissante, Corsair a décidé d'augmenter les fréquences de vols entre La Réunion et Mayotte, avec un programme allant jusqu'à 8 vols par semaine et permettre ainsi aux clients de pouvoir profiter des vacances australes et des fêtes de fin d'année en famille. »

Dans le même temps, Corsair dit manquer de pilotes, ce qui amène la compagnie guadeloupéenne à recourir à des affrètements pour assurer La Réunion-Mayotte. Du 7 au 20 décembre, Corsair a affrété l'avion de la filiale d'Air Austral. Jusqu'à fin janvier, elle utilisera un avion affrété à ETF, une compagnie

croate, avant de se tourner de nouveau vers Ewa à partir de février. Ce choix permet aussi à Corsair via Ewa d'offrir les mêmes services qu'à bord des avions d'Air Austral. En effet, jusqu'alors, les liaisons entre La Réunion et Mayotte de la compagnie guadeloupéenne étaient assurés par des Airbus A330 qui étaient stationnés à La Réunion entre deux vols pour Paris. Ceci faisait que Corsair ne proposait pas la possibilité d'embarquer des bagages en soute. Avec l'affrètement d'un 737 basé à La Réunion, cette incapacité disparaît.

Comment Air Austral résistera-t-elle à la concurrence de sa low-cost ?

A partir du mois de février, cet accord entre Corsair et la filiale d'Air Austral aura donc pour effet d'ajouter 2 à 3 vols par semaine au programme de 4 vols hebdomadaires Mayotte-La Réunion pour l'avion qu'Ewa loue à Air Austral. Cela signifie également que près de la moitié de l'activité d'Ewa sur cette ligne sera assurée par des passagers volant avec un billet Corsair.

Rappelons que les conditions d'exploitation depuis Mayotte d'un Boeing 737 densifié permettent de proposer un prix de départ à 129 euros, ce qui est hors de portée d'Air Austral.

A partir de février, Ewa assurera donc sous ses couleurs ou celles de Corsair un vol quotidien en moyenne entre La Réunion et

Mayotte. Le partenariat entre Corsair et Ewa augmente considérablement l'offre de sièges entre Mayotte et La Réunion. Il restructure le paysage aérien en doublant l'offre classique d'Air Austral par une offre low-cost assurée par la filiale d'Air Austral à qui Corsair offre la possibilité de rentabiliser encore plus son avion. Cette brusque inflation de l'offre de siège correspond-elle vraiment à la demande entre Mayotte et La Réunion ?

Tous les vols Mayotte-La Réunion d'Air Austral seront concurrencés par une offre moins chère. Sachant qu'entre Mayotte et La Réunion, le prix du billet est le facteur de choix décisif, il est clair que les avions d'Air Austral vont se vider. Dans ces conditions, l'avenir d'Air Austral sur sa liaison historique est compromis. Et ce coup porté à Air Austral se fait grâce à un accord entre Corsair et Ewa, la filiale mahoraise d'Air Austral. N'est-ce pas une préfiguration de l'avenir d'Air Austral au sein d'une holding commune à Corsair, si le rapprochement capitalistique entre deux compagnies concurrentes devenait réalité ?

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
77^e 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

83 morts et 5 disparus suite au naufrage du Francia : deuil national à Madagascar

Aller de l'île Sainte-Marie à la côte Ouest de Madagascar ne devrait être qu'une banale traversée. Mais de nombreuses personnes prennent le risque d'embarquer sur des navires à la sécurité douteuse car elles ne disposent pas de revenus suffisants pour un autre moyen de transport. Le naufrage du Francia a fait au moins 83 morts, c'est un drame rappelant les inégalités dans le monde découlant de la colonisation et amplifiée par la domination du capitalisme mondialisé. En raison de l'ampleur de la tragédie, ce 23 décembre est décrété jour de deuil national à Madagascar.

La tragédie a encore pris de l'ampleur hier, avec la découverte de 44 corps sans vie des côtes de l'île Sainte-Marie à celles de Soanierana Ivongo, ville de la côte Ouest de Madagascar. Un navire avec 138 passagers à son bord a sombré le 20 décembre en faisant la liaison entre l'île Sainte-Marie et la côte Ouest de Madagascar.

Selon 2424.mg, « les funérailles sont prévues ce mercredi, et un enterrement collectif devait avoir lieu dans une fosse commune à Soanierana Ivongo. Rapportant les compte-rendus de l'Organe mixte de conception local, le ministère indique que les cadavres commencent à se décomposer, ce qui a amené à cette décision ».

Ce drame est d'une ampleur considérable à Madagascar. Hier 21 décembre, le président de la République, Andry Rajoelina a « déclaré jour de deuil national le jeudi 23 décembre sur l'étendue du territoire de la République de Madagascar en mémoire des victimes du naufrage du bateau Francia à Soanierana Ivongo ».

Cette tragédie rappelle l'impact des inégalités dans le monde. En effet, pour traverser un bras de mer, en Occident il est possible

d'utiliser l'avion ou le ferry. Les risques sont maîtrisés et les catastrophes sont rares. Le coût du passage peut aller jusqu'à quelques dizaines d'euros, soit quelques pour cent du salaire minimum.

Mais ce n'est pas le cas dans de nombreux pays en développement. La tragédie du Francia a eu lieu quasiment en face de La Réunion, dans les eaux de l'océan qui relie notre île à Madagascar. Une telle traversée est un acte quotidien, mais malheureusement risquée. En voyant les images du Francia, il est difficile d'imaginer comment 138 passagers pouvaient se trouver simultanément à bord. Le bateau était manifestement en surcharge de passagers, et il n'était pas parti de Soanierana Ivongo où des contrôles sont effectués habituellement.

Si des personnes prennent chaque jour le risque d'embarquer dans de telles conditions d'insécurité, c'est parce qu'elles vivent dans un pays qui a été pillé par la colonisation, et qui est encore loin d'être remis de cette période comme en témoigne la grande pauvreté de la majorité de sa population. Elles n'ont pas le choix, si elles veulent aller de l'île Sainte-Marie au continent, elles doivent prendre le risque d'une telle traversée, car elles ne peuvent accéder aux bateaux qui transportent les touristes dans de bien meilleures conditions de sécurité.

Conséquence des inégalités dans le monde

Ce naufrage renvoie à celui du Joola en 2002 au large des côtes du Sénégal. Ce bateau était dans un état de vétusté qui faisait courir un danger à ceux qui l'utilisaient. Il était pourtant un lien indispensable entre Dakar et Zin-

guinchor. Dans sa dernière traversée, le Joola était surchargé avec plus de 1800 passagers, soit l'équivalent du nombre de personnes pouvant embarquer sur un paquebot. Son naufrage fit 1800 victimes, plus que celui du Titanic. Ce drame rappelle aussi qu'entre Anjouan et Mayotte, Paris impose un visa pour tout ressortissant comorien qui veut se rendre dans une île qui fait partie de leur État selon le droit et la communauté internationale. En effet l'ONU considère que Mayotte est un territoire comorien administré par la France.

Cette barrière administrative a favorisé tout un trafic de traversées clandestines, où le respect des normes de sécurité est accessoire avec pour conséquence des milliers de morts noyés depuis 25 ans.

Les inégalités issues de la colonisation et qui s'amplifient avec l'extension du capitalisme dans le monde sont la source de nombreuses injustices qui tuent chaque jour des milliers de personnes.

Le drame du Francia en est une des conséquences. Il rappelle toute l'importance de poursuivre le combat contre ce système en développant la solidarité entre les peuples. Tel était notamment le message adressé par le PCR à la présidence française de la Commission de l'océan Indien, lui demandant de mettre à son ordre du jour la sécurité dans les eaux malgaches et comoriennes. Mais ce sujet n'intéresse pas l'ancienne puissance coloniale qui utilise la COI pour servir ses intérêts au sein d'une stratégie pilotée par Washington visant à contrer la Chine. La tragédie du Francia montre bien que cette question est pourtant essentielle.

Oté

La chloredécone, lo prossé, i fodré pa sa i fini an lo d'boudin !

Mézami, mon bande dalone épi mon bande dalon, nou la fine anparl plizyèr foi lo Chloredécone é toute l'éfé mové sa la fé laba dann La Martinik épi La Guadeloupe.

Mé kossa i lé sa parlfète ?

Sa sé in pésticide la ansèrv dann la Martinik épi la Guadeloupe pou vanj konte in zinsèk i apèl lo Saranson k'i détrui bande plantasyon banane. La ansèrv sa dopi 1972 ziska 1993 alé oir laba dann l'Amérik té fine interdî ansèrv sa dopi 1976. Dan La franss sa lé défandu dopi 1990, mé la roport (in déroqassion i apèl sa) lo droi d'ansèrv ali ziska dan l'ané 1993 é mèm la vande sa an maron apré l'ané 1993.

Mé par l'fète, pou kossa la déside défande ansèrv zinséktiside-la ?

Par raporte li lé danzéré. Li anpoizone la tère ziska pou 700 zané, pou plizyèr zénération, lo d' la mèr, lo bande nape dolo sou la tère, lo bande poisson lo douss, épi lo d'mèr, bande léguime. Rante 92 épi 95 % la popilasyon lé kontaminé. In pé va dévlope kansèr la prostate, bonpé marmaye i nétra pa a tèrm, épi zo kapassité kognitiv va diminyé par l'fète sa in perturbatèr andokrinien... Skandal sanitèr, skandal d'éta, skandal larzan.

Kossa i fé astère ?

Astère i sava rokonète lo bande maladi par l'fète la chlordécone konm maladi profésyonèl. Lo dékré i vien d'sorti. Mé dopi 2006 néna plizyèr prossé an kour mé opliss i sava, opliss i di lé possib déboush dsi in préskripsyon é sa sé in n'afère i mète bande zantiyé an kolèr. L'éta i parl touzour pa dédomazman é bande zavoka bande kapitalist i travaye pou ké l'afèr i tèrmine an lo d'boudin.

In propozission : akoz pa dékal la préskripsyon dsi plizyèr zané. L'assanblé nassyonal i pé pa vote in loi konmsa ? La pankor fé dé shoze konmsa. Mwin mi panss ké si.

Justin