

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 20100 - 77EME ANNÉE

L'urgence de maîtriser l'approvisionnement en attendant de moins dépendre des importations

La compagnie maritime réunionnaise plus que jamais une priorité

En attendant la mise en œuvre d'un projet réunionnais remettant en cause l'économie de comptoir comme modèle dominant, la création d'une compagnie maritime réunionnaise permettra à notre île de ne pas dépendre de sociétés extérieures pour son approvisionnement. La situation actuelle rappelle que la quête du profit maximum est la priorité de ces sociétés, pas la garantie d'approvisionnement de La Réunion.

Dans un courrier adressé hier aux ministres des Transports et des Outre-mer, les 11 parlementaires de La Réunion indiquent que « nous subissons encore la hausse des coûts liée à la forte reprise de la demande internationale, le coût de transport d'un container entre l'Hexagone et La Réunion ayant été multiplié par trois, a minima. Le déséquilibre entre l'offre et la demande couplé au manque de containers disponibles et de matières premières contribuent à la multiplication par quatre à dix du prix du fret de certaines denrées alimentaires et à la forte inflation constatée sur notre territoire au sein duquel le taux de pauvreté reste l'un des plus importants de France. »

Et de souligner que « le monde socio-économique nous alerte sur une évolution particulièrement urgente et alarmante de la situation : un dérèglement croissant de la desserte maritime à La Réunion avec des risques de raréfaction des rotations. Vous comprendrez que cette situation pourrait à très court terme avoir des conséquences pour notre économie insulaire fortement dépendante aux importations ».

Conclusion : « nous sollicitons une nouvelle fois une intervention rapide, forte et ferme de la part de l'État auprès des opérateurs maritimes, en particulier l'opérateur national, afin qu'ils assurent les relations commerciales vitales pour notre île et ses habitants. »

Ce courrier rappelle deux faits :

- la forte dépendance aux importations

Ceci découle de la persistance à La Réunion d'une économie de comptoir : exportations de produits peu transformés vers une ancienne métropole et importations de produits manufacturés de cette ancienne métropole.

Rappelons que plus de 70 % des importations viennent de l'UE, et plus de la moitié de la France. Le reste, principalement du charbon et du carburant, vient d'Afrique du Sud et de Singapour. Comme à l'époque coloniale, les exportations répondent à des besoins d'une ancienne métropole et concernent principalement le sucre.

- la dépendance totale à des sociétés extérieures pour les importations

Les parlementaires décrivent la situation suivante : les bateaux sont de plus en plus rares pour venir approvisionner La Réunion et le prix de cet approvisionnement est toujours plus cher.

Le transport maritime est un marché, et ses acteurs sont d'abord dirigés par le profit. Dans le contexte actuel, il existe sans doute des destinations où il leur est possible de faire plus de profit qu'à La Réunion.

La rupture avec l'économie de comptoir apparaît encore plus comme une nécessité. La crise COVID-19 et la guerre en Ukraine rappelle la vulnérabilité de La Réunion à la moindre crise internationale. Cette vulnérabilité est payée par les plus pauvres qui sont les principales victimes de la hausse des prix causée par le renchérissement des importations.

Changer de modèle ne peut se faire du jour au lendemain, ni en quelques années. Cela découle d'un plan qui fixe un objectif à 20 ans, une échéance raisonnable compte tenu de l'ampleur du défi.

En attendant, il est urgent que les Réunionnais maîtrisent leur désenclavement maritime pour au moins deux raisons. Tout d'abord, avoir la garantie d'être approvisionné, ensuite pour avoir la certitude de pouvoir assurer ses exportations.

L'outil de ce désenclavement est une compagnie maritime réunionnaise. C'est en effet la seule façon d'être sûr que les échanges essentiels entre La Réunion et l'extérieur seront toujours assurés car le centre d'intérêt d'une compagnie maritime réunionnaise sera la desserte de La Réunion, et pas la recherche du profit maximum sur d'autres destinations.

700 euros l'aller-retour entre Saint-Denis et Ivato : manifestation contre le prix excessif des billets d'avion

La Réunion-Madagascar plus cher que La Réunion-France: Air Austral profite-t-elle de son monopole ?

Une manifestation a rassemblé hier un nombreux public à Saint-Denis pour protester contre les tarifs prohibitifs imposés par Air Austral pour se rendre à Madagascar depuis la réouverture des frontières. Comment expliquer qu'après avoir investi dans des Airbus A220 25 % plus économiques que les Boeing 737, Air Austral vende des billets à 700 euros pour un aller-retour entre La Réunion et Madagascar ?

La réouverture des frontières de Madagascar fermées en raison de l'épidémie de coronavirus permet de nouveau des vols réguliers vers la Grande île après quasiment deux ans de fermeture. L'attente est donc grande. Des restrictions sont malgré tout toujours en vigueur, avec un nombre limité de compagnies pouvant desservir Madagascar. Depuis La Réunion, Air Austral est la seule autorisée, avec deux vols par semaine entre l'aéroport de Gillot et celui d'Ivato, le seul de Madagascar ouvert aux vols réguliers internationaux, à raison de 132 passagers par rotation.

Mais une mauvaise surprise attend les candidats au voyage : un prix excessif. Tellement excessif qu'une manifestation avait lieu hier à Saint-Denis, pour dénoncer des prix pouvant atteindre facilement 700 euros l'aller-retour. C'est plus qu'un aller-retour entre Roland-Garros et Roissy-Charles-De-Gaulle distants de près de 10000 kilomètres, contre moins de 1000 kilomètres pour Roland-Garros/Ivato.

Pour Air Austral, « des raisons indépendantes de sa volonté » expliquent ces tarifs, selon un communiqué diffusé hier par la compagnie :

« Dans le respect des consignes fixées actuellement par le Gouvernement Malgache, Air Austral n'est autorisée qu' à opérer deux vols par semaine dans la limite de 132 passagers par vol, entre La Réunion et Antananarivo. Cela ne lui permet pas de répondre à la demande de voyage de et vers Madagascar qui est aujourd'hui très forte et qui continue de se renforcer.

C'est pourquoi, Air Austral a déposé un nouveau programme de vols, incluant en priorité des fréquences supplémentaires de et vers Antananarivo, mais aussi la réouverture de destinations telles que Tamatave, Diego ou encore Nosy Be. Cela permettrait un retour à la normale du programme



de ses vols et de renforcer ainsi l'accessibilité au territoire malgache.

Si la compagnie reste à ce stade toujours en attente de la réponse des Autorités Malgaches, elle se tient prête à positionner les vols nécessaires dès qu'elle sera autorisée à le faire ».

Tarifs déjà prohibitifs avant la COVID-19

Ces justifications posent question. En effet, avant la COVID-19, Air Austral avait, de fait, obtenu le monopole de la liaison entre La Réunion et Madagascar. Quelques mois après avoir noué un partenariat stratégique avec Air Madagascar, donnant à Air Austral la direction opérationnelle de la compagnie nationale malgache, la concurrence de Corsair avait été interdite par l'ancien gouvernement malgache. Corsair proposait des billets à 200 euros voire moins. Air Austral proposait alors des tarifs d'appel à 300 euros. Mais il faut tout d'abord savoir que la desserte des provinces malgaches par Air Austral permettait à la compagnie réunionnaise de vendre des billets Madagascar-France via La Réunion, et donc de siphonner une partie de la clientèle potentielle d'Air Madagascar sur la ligne Ivato-Roissy CDG sans qu'Air Madagascar n'ait son mot à dire puisqu'elle était dirigée par Air Austral.

Ensuite, la ligne Ivato-Gillot était assurée uniquement

par des Boeing 737 d'Air Austral, que le vol soit vendu comme Air Austral ou Air Madagascar, avec des prix plutôt aux alentours de 500 euros l'aller-retour. C'était à se demander si les usagers des liaisons régionales d'Air Austral, ainsi que ceux de la ligne Mayotte-Paris, n'étaient pas des vaches à lait qui permettaient à la compagnie de baisser ses prix sur le Réunion-Paris pour faire face à une véritable concurrence : Corsair, Air France et French Bee.

Avec les nouveaux A220, chaque vol vers Madagascar peut être rempli à 100 %

Pendant la fermeture des frontières de Madagascar aux vols réguliers, Air Austral a renouvelé sa flotte moyen-courrier. Les Boeing 777 de 162 sièges ont été remplacés par des Airbus A220 flambants neufs d'une capacité de... 132 sièges. Cela signifie que la limite de capacité imposée par le gouvernement malgache n'est pas un problème pour Air Austral, car elle correspond à la capacité de ses A220. Chaque vol vers Madagascar peut être rempli à 100 %. C'est à se demander si cette limite n'a pas été fixée en accord avec Air Austral.

De plus, les A220 ont un coût d'exploitation moins élevés que les 737, car à en croire le site web d'Air Austral, ces nouveaux avions permettent « -25% de consommation de carburant par siège et d'émissions de CO2 par rapport aux avions de la génération précédente ». Sachant que le kérosène est la dépense la plus importante d'une compagnie aérienne, ce sont donc d'importantes économies à chaque vol au profit d'Air Austral.

L'argent des avoirs

Ces prix excessifs sont donc la conséquence de l'offre et de la demande. La compagnie peut vendre des billets à ce prix et manifestement, Air Austral ne fait pas de cadeaux. Sur la ligne Paris-Antananarivo, des passagers ont également constaté une forte hausse des prix, avec des tarifs supérieurs à 1000 eu-

ros depuis la réouverture des frontières aussi bien sur Air France que sur Madagascar Airlines, ex-Air Madagascar, seules compagnies actuellement autorisées à opérer sur cette ligne. Or, parmi ces passagers, nombreux étaient ceux qui disposaient d'un avoir. Ils avaient réservé mais n'avaient pu consommer leur voyage en raison de la pandémie de coronavirus. Ils comptaient donc utiliser cet avoir pour aller à Madagascar à la réouverture des frontières. Mais la hausse des prix fait qu'en plus de cet avoir, ils doivent payer l'équivalent d'un autre billet d'avion.

Ces avoirs ont été un cash tombé du ciel pour les compagnies aériennes, n'est-il pas intégré dans le prix aujourd'hui sur certaines lignes ?

Le prix des billets d'avion obstacle au co-développement

Les perspectives ne sont pas fameuses. S'il se concrétise, le projet de fusion entre Corsair et Air Austral réduira la concurrence sur la liaison entre La Réunion et Madagascar. La seule alternative possible pourrait être Madagascar Airlines, suffisant pour faire baisser significativement les prix ?

La question de la difficulté d'obtention d'un visa pour entrer à La Réunion n'est pas le seul obstacle à l'intégration de notre île dans son environnement et donc à l'évolution vers un co-développement de notre région. La question du prix des billets d'avion est un obstacle considérable. Quel co-développement possible avec des tarifs à plusieurs centaines d'euros pour faire quelques centaines de kilomètres ? Une remise à plat est nécessaire.

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

Oté

Bien l'bonzour Olivier Bancoult !

Olivier zordi wi vien rande anou vizite. Zordi wi vien pou vizite oute bande zami dann oute dézyème patri apré Chagoss, oute péi pèrdu a rotrové.

Pou nou sé in vré bonère oir aou vizite anou konmsa alé oir ou néna si tèlman pou fère dann zot konba David konte Golliath. Wi di é ni panss ou néna rézon wi pèrde pa léspoir, wi pèrde pa léspoir pou in rotour gagnan dann péi natal, péi d'néssanss lo pèp chagossien.

Nou ossi, oute bande zami, oute bande kamarade, ni kroi dann zote rotour. Olivier noute kèr i singn kan ni oi bande chagossien privé d'zot péi natal, oblijé rèsté dann bande tèritoir légzil.

Nou ossi ni mète a révé zot paradi pèrdu a rotrové. Mi koné pa oziss kèl lété zot lémosson, kèl lété zot santiman, kan zot la tonbe pou anbrass la tèr Pérhos Banos. Ni koné pa oziss mé i étonéré pa mwin zour-la zot la konète in l'émosion for konm kan ni sèrre dsi noute kèr in famiye nou la pa vi dopi lontan.

Tère-mère, mère-terre, ala ton zanfan, ala ton zanfan nou lété séparé si tèlman lontan. Tère-mère, mère-tère ou la pa shanjé é nou ossi nou la pa shanjé dann lamour pou noute tèr-patri.

Kan in zour zot va rotrov pou vréman ; kan in zour zot va anbrass la tère zot patri ankor épi ankor mi panss zot va di zote tèr-mèr dousman-dousman dan son zorèye : tèr dé shagoss, nou la soufèr léloignman, la solitide, é mil é mil traka mé ni panss ou ossi ou la soufère léloignman oute bande zanfan é mil é mil traka.

Kan zot va di, final de konte, Chagoss ala nou la, ala oute zanfan, ala nou la, pou touzour, toultan é nou ossi La Rényon noute kèr sar kontan pou d'bon

Bonzour olivier. Bien l'bonzour Olivier Bancoult.

Justin