

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21010 - 78ÈME ANNÉE

Le syndicat souhaite savoir comment plusieurs pays arrivent à produire du miel et des fruits en quantité malgré ce ravageur devenu endémique

Éradication du petit coléoptère des ruches : la récolte des fruits risque d'être compromise dans le Sud, alerte la CGPER

La présence du coléoptère des ruches risque d'avoir des conséquences en cascade qui ne toucheront pas seulement les apiculteurs. La CGPER craint notamment une chute de la production fruitière à La Réunion, en raison de l'interdiction pendant deux ans de la transhumance des ruches situées dans un rayon de 10 kilomètres autour d'une où la présence de ce ravageur a été prouvée. Le syndicaliste Yann Reboul rappelle une proposition partagée : que des alternatives au brûlage systématique de ruches non infectées soient mises en oeuvre. Il indique que plusieurs pays dont Maurice et Madagascar vivent avec ce ravageur, tout en produisant du miel et des fruits en quantité. Pourquoi ne pas étudier les solutions qui semblent manifestement fonctionner ?

Pour Yann Reboul de la CGPER, les ravages causés par le petit coléoptère des ruches pourrait dépasser largement le seul secteur de l'apiculture. Ce sont en effet toutes les activités qui ont besoin de la pollinisation par les abeilles qui risquent d'être compromises dans le Sud. C'est la conséquence de la stratégie appliquée par l'État : l'éradication du petit coléoptères des ruches. Cette stratégie comporte principalement deux volets. Le premier est le brûlage de toutes les ruches voisines d'une infectée. Le second est l'interdiction pendant 2 ans de la transhumance des ruches se situant dans un rayon de 10 kilomètres autour d'une entre elles où la présence du ravageur a été prouvée.

Producteurs de fruits et maraîchers risquent une baisse de production

Cette interdiction porte un coup aux agriculteurs qui

produisent des fruits et légumes nécessitant la pollinisation par les abeilles, et qui n'ont pas de ruche à proximité. Ceux qui comptent sur la transhumance des ruches venant d'une zone sous surveillance pour féconder les fleurs doivent donc s'attendre à une baisse de leur production si aucune solution de remplacement n'est possible.

La CGPER demande donc que la situation de ces agriculteurs soit prise en compte par l'État et qu'ils bénéficient comme les apiculteurs sinistrés d'un accompagnement de l'État pour faire face au préjudice à venir. C'est en effet l'État qui a décidé d'appliquer cette stratégie d'éradication.

Yann Reboul indique que les syndicats d'agriculteurs ont demandé à intégrer les commissions ouvertes pour le moment uniquement aux représentants des apiculteurs. « Cette crise arrive au moment de la floraison, la saison des litchis est compromise dans le Sud », précise-t-il. La présence de ces syndicats « permettra d'avoir un œil sur les indemnisations », ajoute-t-il, estimant qu'il risque aussi d'y avoir « un gros impact sur les maraîchers ». Or, le Sud est un des greniers de La Réunion.

Plusieurs pays vivent avec le petit coléoptère des ruches

Yann Reboul ne remet pas en cause le danger du petit coléoptère des ruches : « la présence d'un seul suffit pour détruire une ruche entière car il affaiblit les abeilles et les tue ». Mais il constate qu'en Italie, au Canada, à Maurice et à Madagascar, ce ravageur est présent en permanence parce qu'il n'a pas été manifestement possible de l'éradiquer. Ceci n'empêche pas ces pays de produire miels et fruits en quantité.

Il indique également que la durée de vie de ce ravauteur est d'un mois. Il n'est pas apparu au moment de sa découverte récente, il était déjà présent avant, indique le syndicaliste.

C'est pourquoi la CGPER demande à l'État de prendre l'initiative d'étudier ce qu'il se fait dans les pays qui vivent avec le petit coléoptère des ruches. Car pour Yann Reboul, la méthode actuellement employée est contestable : pour une ruche infectée, des dizaines saines sont brûlées. L'interdiction de la transhumance a un impact sur le maraîchage, en particulier pour la production de fruits.

« Quelles sont les méthodes employées dans ces pays ? Certains disent que les pièges sont efficaces, d'autres disent que non et de toutes façons, cela a un

coût. Si cela fonctionne, pourquoi ne pas imaginer une prise en charge par les autorités compétentes ? Pourquoi ne pas explorer les solutions alternatives au brûlage des ruches saines et à l'interdiction de la transhumance ? ».

Enfin, Yann Reboul alerte sur le risque de décalage entre les indemnisations estimées annoncées et celles qui seront réellement perçues par les apiculteurs : « les expertises seront-elles suffisamment solides sur le plan juridique ? La clause de vétusté des ruches est-elle systématiquement prise en compte ? »

M.M.

Desserte aérienne des départements d'Outre-mer confiée à Air France-KLM, Air Caraïbes-French Bee et Corsair-Air Austral : la vision de l'État

Un article du « Monde » confirme que l'État est en position de force pour restructurer la desserte aérienne de la Caraïbe et de l'océan Indien depuis Paris autour de trois groupes pour maintenir une concurrence : Air France-KLM dont l'État est actionnaire, Air Caraïbes et sa filiale French Bee, et la fusion Corsair-Air Austral. Ce sont les erreurs stratégiques de la direction d'Air Austral voulue par Didier Robert qui ont placé l'État en position de force. Les graves difficultés d'Air Austral datent bien d'avant la pandémie de COVID-19, en témoignent les importantes ventes d'actifs et les injections de fonds publics via la SEMATRA sous la forme de prêts d'actionnaires et aides diverses, sans compter les bons de « continuité territoriale » dont plus de 30 % bénéficiaient à Air Austral, eu égard à sa part de marché de l'époque. C'est à cause des conséquences de cette gestion que l'État a la possibilité de retirer aux Réunionnais la maîtrise de leur désenclavement aérien en plaçant Air Austral dans une holding commune à Corsair. Si l'État impose sa vision, sera-t-il de nouveau possible de créer une compagnie aérienne réunionnaise ?

« Le Monde » a publié le 1er août un article faisant le point sur les discussions sur l'avenir d'Air Austral. Notre confrère indique que :

« La Commission européenne, qui, dans un premier temps, avait demandé à la France de lui notifier un plan de sauvetage avant la fin juin, s'impatiente. Mais la réunion censée clore le dossier, qui s'est tenue la semaine du 18 juillet au ministère de l'Économie et des finances, s'est soldée par un constat d'échec. »

« Lors de cette rencontre, les équipes de Bercy ont présenté un plan concocté sous l'égide du CIRI (Comité interministériel de restructuration industrielle), passant par un rapprochement entre Air Austral et Corsair, sa cousine des Antilles. Ce montage, selon nos informations, consiste à placer les deux compagnies sous une holding commune dans laquelle 120 millions d'euros d'argent frais seraient injectés : 55 millions d'euros de capitaux réunionnais, 30 millions provenant d'investisseurs antillais et, enfin, 35 millions apportés par Equerre Capital Partners (...).

Le fonds serait aux manettes, l'État apportant son soutien en abandonnant 320 millions d'euros de créances portant essentiellement sur Air Austral. (...)

« En tout état de cause, concernant Air Austral, ce n'est pas Bruxelles qui va trancher entre les deux plans présentés. C'est au gouvernement français de choisir. Bercy estime que le rapprochement avec Corsair sous l'égide d'Equerre Capital Partners constitue la meilleure garantie de redressement. »

Restructuration de la desserte autour de 3 groupes

Cet extrait confirme la préférence de l'État pour la fusion de la compagnie guadeloupéenne Corsair avec la réunionnaise Air Austral, dans le but de constituer un groupe ayant une masse critique suffisante pour constituer une compagnie des Outre-mer, sur le modèle de la défunte AOM-Air Liberté.

L'État a fait un effort conséquent pour aider Air France-KLM dont il est l'actionnaire. Sa filiale Air

France constitue un des porte-drapeaux de la France dans le monde, c'est pour Paris un symbole qui ne doit pas disparaître. C'est pourquoi Air France-KLM continuera de desservir quotidiennement les Antilles, la Guyane et La Réunion. Ceci étant fait, l'État ne veut manifestement plus aider des compagnies pour qu'ensuite elles se livrent à une guerre des prix qui les fragilisent à long terme. Corsair et Air Austral proposent une offre équivalente, et doivent faire face toutes deux à des difficultés. « Le Monde » rappelle que le sauvetage de Corsair a coûté 130 millions d'euros au contribuable. La prise en charge par l'État des dettes d'Air Austral coûtera encore plus cher, et seul l'État dispose des fonds suffisants pour y faire face. Il est donc en position de force pour imposer une restructuration de l'offre aérienne entre la France et la Caraïbe d'une part, et la France et l'océan Indien d'autre part. Cette restructuration se traduirait par la coexistence de trois groupes afin de maintenir une concurrence : Air France-KLM, Air Caraïbes et Corsair-Air Austral. Pour Paris, cela clarifierait la situation et le problème de la desserte de ces territoires depuis Orly et Roissy serait réglée une bonne fois pour toutes :

- pour la Caraïbe (Guadeloupe, Guyane et Martinique) : Air France-KLM, Air Caraïbes et Corsair-Air Austral
- pour l'océan Indien (La Réunion et Mayotte), Air France-KLM, Corsair-Air Austral et French Bee, filiale low-cost d'Air Caraïbes

Air Austral pouvait avoir sa « French Bee » pour surmonter la crise

Ce sont les erreurs stratégiques de la direction d'Air Austral voulue par Didier Robert qui ont placé l'État en position de force. Les graves difficultés d'Air Austral datent bien d'avant la pandémie de COVID-19, en témoignent les importantes ventes d'actifs et les injections de fonds publics via la SEMATRA sous la forme de prêts d'actionnaires et aides diverses, sans compter les bons de « continuité territoriale » dont plus de 30 % bénéficiaient à Air Austral. C'est à cause des conséquences de cette gestion que l'État a la

possibilité de retirer aux Réunionnais un outil de désenclavement en plaçant Air Austral dans une holding commune à Corsair.

L'ancienne direction d'Air Austral pilotée par Gérard Ethève et présidée par Paul Vergès avait un autre projet en partenariat avec Airbus : la création d'une filiale low-cost long-courrier, Outremer 380. Cette société devait faire voler des Airbus A380 de 800 passagers pour faire baisser le prix du billet d'avion de 30 % toute l'année, pour tout le monde et sans subvention à partir de 2012. Si ce projet avait été poursuivi, French Bee n'aurait pas existé et Air Austral aurait pu disposer de ce levier de croissance. Car il s'avère que contrairement à ce que prétendait la direction d'Air Austral nommée par Didier Robert, French Bee n'a pas cannibalisé la clientèle d'Air Austral, elle a augmenté le trafic passagers en proposant une offre différente.

Le choix du clientélisme à la place du développement

Mais ce projet entrerait en concurrence avec celui de Didier Robert : utiliser les fonds publics de la Région pour se construire une popularité, car avec Outremer 380, pas besoin de bons de « continuité territoriale » à aller quémander à la Région pour voyager moins cher. Par ailleurs, ce projet faisait de l'ombre à Air France qui aurait été dans l'incapacité de s'aligner sur les prix, car il ne disposait pas d'Airbus A380 de 800 places dans sa flotte.

Résultat : Didier Robert a nommé un cadre d'Air France à la tête d'Air Austral. Ce dernier s'est empressé de stopper le projet A380. L'idée a alors été récupérée par Air Caraïbes qui a remplacé l'A380 par l'Airbus A350 de conception plus récente et au coût d'exploitation moins élevé pour créer French Bee.

Conséquence : les Réunionnais sont en passe de perdre un outil de désenclavement irremplaçable.

D'où cette question : si l'État impose sa vision, sera-t-il de nouveau possible de créer une compagnie aérienne réunionnaise ?

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergès
77e année

Directeurs de publication :

1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergès ; 1957 - 1964 : Paul Vergès ; 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

Si lété lo pèp li mèm k'i prandrè la déssizyon !.. kan sa i pé pa dépende in pouvoir an CDD

Mézami, nou na pi lo Roi dopi lontan é noute bande zélu lé an kontra pou in duré détèrminé kissoi lo mèt ; kissoi bande konséyé départmantal osinonsa réjyonal. Poitan néna dé shoz a fèr é sa i aksèpt pa in vakanss lo pouvoir. Zordi sé lo ka la défanss l'anvironeman é sa sé in n'afèr k'i pé pa aksèpt in pouvoir pou in duré détèrminé... finalman kan wi kalkil bien wi apèrsoi néna in bon pé zaksyon pou fé dsu la duré.

Na dé foi lé ankòr pli pir é la réalité i dépass la fikssyon : konm kan in lassanblé i travaye sink sizan dsu in dossyé épi in n'ot assanblé i ariv épi li kass toute sak la fini fé, toute sak la fini fé avanssé. Lo pli gayar ka ké ni oi kan ni pass Sindni sé lo gran térin vag dovan Pti Marshé é sa i fé omoïnss in kar d'syèkl sa lé konmsa. La kontinuité la manké ! Lo karaktèr détèrminé la pran lo plass lo karaktèr indétèrminé.

Mé a bien rogardé néna dé shoz lé pa an CDD, zot lé pèrmanan. Kossa par ébzant ? Lo pli pèrmanan mi oi sé lo pèp é mi demande amwin pou kossa lo pèp i pé pa suiv in n'afèr i dir dann tan, i dépass lo sinp manda d'in élu... Lo pouvoir judissyère li ossi li lé pèrmanan. L'administrassion ossi lé pèrmanan mé a bien rogardé sa lé sou lé zord d'in pouvoir an CDD. Alor lapa zot la solission.

A bien kalkilé pou kossa in konstitission i diré pa ké dann déssèrtin domène — konm l'anvironeman — sé lo pèp k'i pran la déssizyon par référandome dsu la késtyon lanvironemen. Si lo pèp la désside i fo fé par ébzant in foré in l'androi pou in duré d'karantan. Si i la voté par référandome, pèrsone i dovré gingn rovnir dsu in désizyon konmsa.

Néna lo kour tèrme, néna lo moiyn tèrm, é néna lo lon tèrm é sète-la arienk lo pèp lé mètr ladan — a bon ékoutèr, salu.

Justin