

NOVEMBRE 2011

Sur les scénarios proposés, le CESE est interpellé non seulement par les contraintes techniques de la piste actuelle, mais surtout les contraintes environnementales qui, de par la loi, doivent faire l'objet de mesures compensatoires. En effet, les risques de rejet dans le lagon demeurent des éléments intrinsèques aux 2 scénarios.

Le CESE se positionne donc pour le scénario 1, soit la construction de la nouvelle piste de 2600 m et l'allongement de la piste actuelle. Celle-ci, mieux aménagée, pourrait servir de piste de réserve en cas d'interventions sur la piste principale.

Ceci étant, à la différence de ce qui est proposé par le maître d'ouvrage dans le scénario 1, les 2 variantes doivent se faire en une seule fois, et non décalées dans le temps, ce qui permet :

- de limiter dans le temps les rejets dans le milieu marin en intervenant qu'une seule fois,
- d'avoir une piste de réserve allongée,
- dans le très long terme, d'augmenter encore la longueur de la piste principale au-delà de 2600 m si le besoin se faisait sentir.

Enfin, le CESE souhaite qu'au terme de la consultation, une décision rapide de poursuite du projet soit prise.



Le Conseil Economique, Social et Environnemental de Mayotte est une assemblée consultative qui émet des avis (saisines) et contributions (auto-saisines). Via ses propositions, il traduit l'expression de la société civile dans toute sa diversité pour éclairer les choix des décideurs dans l'ensemble des domaines économiques, sociaux et environnementaux.

Immeuble Briqueterie
1, rue du Stade-Cavani
97600 Mamoudzou

Téléphone : 02 69 61 16 64
Télécopie : 02 69 61 93 60
Courriel : cesmayotte@wanadoo.fr

<http://www.cesdefrance.fr>

Conseil Economique, Social et Environnemental de Mayotte

Avec la réalisation de la piste longue de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, permettant en premier lieu d'effectuer des vols directs long-courriers par tout temps, la plateforme aéroportuaire devrait connaître son développement ultime et ce, pour de nombreuses années.

En effet, depuis plusieurs années, il est apparu clairement à l'ensemble des acteurs socio-économiques du territoire, la nécessité de soutenir et de porter, par tous les moyens, le projet de la desserte aérienne, qui est « un élément clé du désenclavement de l'île notamment interne, de son développement économique, du développement du tourisme, de son ouverture à l'international comme de son lien avec la métropole ».

Aussi, cette ouverture, par la construction de la piste longue doit véritablement être considérée comme le chaînon manquant de cette formidable aventure pour notre territoire.

Les évolutions multiples que connaîtra Mayotte, dans les prochaines années nous interrogent fortement sur la capacité de nos infrastructures à répondre aux défis futurs pour l'épanouissement de nos populations.

Face à l'enjeu crucial que représente la piste longue à Mayotte, c'est tout naturellement que le Conseil Economique, Social et Environnemental entend contribuer au débat sur ce sujet qui, au-delà des enjeux propres à l'équipement, touche au positionnement de Mayotte au sein du concept « îles vanille » et comme première destination au départ des grandes villes métropolitaines. Par ce cahier d'acteurs, le CESE apporte sa contribution à ce premier débat public organisé à Mayotte.

Le Président du CESE de Mayotte
Abdou S. DAHALANI

archipel

L'OUVERTURE DE MAYOTTE ET SON DÉVELOPPEMENT : UNE SITUATION BLOQUÉE AUJOURD'HUI

En desservant jusque là cinq principales destinations : Réunion, Madagascar, Kenya, Métropole, et les Comores, avec plus de 300 000 passagers en 2010, l'aéroport de Dzaoudzi se situe au 8ème rang des aéroports d'outre-mer et au 35ème rang au niveau national.

A ce jour, le trafic aérien se fait sur une seule piste de 1930 m ; l'aéroport étant classé en catégorie C2 conformément aux instructions techniques sur les aéroports civils (services à moyenne distance, assurés normalement en toutes circonstances).

Il est clair que la configuration actuelle de la piste de l'aéroport n'a pas permis jusqu'à présent le décollage des avions long-courriers en vol direct vers la métropole, ce qui implique une escale systématique dans les hubs régionaux. Cela engendre bon nombre de difficultés en termes d'allongement du temps de trajet, de perte de bagages et de continuité territoriale avec la métropole.

Dans une perspective d'ouverture de Mayotte vers l'extérieur, **la construction d'une nouvelle piste de 2600 m, en plus d'une nouvelle aérogare s'avère donc vitale.**

LA NÉCESSITÉ D'UNE PISTE LONGUE ADAPTÉE AUX VOLS LONGS COURRIERS

Pour accompagner le dynamisme et l'ouverture de Mayotte

Mayotte a un besoin crucial de cette piste longue, à plusieurs titres :

Tout d'abord, **le projet de piste longue** peut constituer un levier significatif pour développer le tourisme à Mayotte, dont la beauté du lagon est un atout incontestable. En effet, la position géostratégique de notre île dans le canal de Mozambique est un élément de son attractivité, à condition qu'elle puisse être facilement accessible. La liaison directe avec la métropole contribuera donc à doublement renforcer **l'attractivité de Mayotte** : plus proche géographiquement de la métropole (8 heures de vol), Mayotte se positionnerait comme **Tère destination pour la clientèle des « îles vanilles »** et à terme, pourrait rapidement devenir une **plateforme régionale importante ouverte sur la côte est-africaine.**

De plus, Mayotte est un territoire en construction, où les **opportunités de développement sont nombreuses**, conjuguées au fort dynamisme de **la population qui ne cesse de croître.** Dans ce contexte, le projet de piste longue sera **un outil propulseur du développement économique** du territoire grâce à l'afflux d'échanges conséquents avec l'environnement régional et international. En effet, une meilleure desserte en fret aérien permettra d'abaisser les coûts de transport, d'intensifier le flux d'échanges et d'impulser la baisse du prix des produits importés.

A cela, s'ajoute le fait que, Mayotte, 101ème département et future région ultrapériphérique de l'Europe, se doit de s'ouvrir **davantage vers nos compatriotes nationaux et surtout européens.** L'avènement d'une plus grande concurrence entre compagnies aériennes avec l'aménagement de la piste, permettra un accès plus abordable du transport aérien pour tous et notamment pour la population de l'île, pour laquelle le prix des billets d'avion est actuellement une contrainte forte. La liaison directe avec la métropole facilitera donc l'accès à un plus grand nombre de voyageurs et permettra de conforter la position de Mayotte.

D'autre part, la piste longue permettra l'ouverture vers de nouvelles **destinations comme l'Asie et le Moyen Orient, qui présentent un réel potentiel** au niveau économique. La réalisation de la piste longue prédisposera donc l'ouverture de Mayotte vers le monde.

Avec toutes ces opportunités, le gestionnaire de la plateforme aéroportuaire aura à définir une stratégie commerciale qui positionne Mayotte en articulation cohérente avec les autres aéroports de la région.

Pour accompagner le désenclavement intérieur de Mayotte

Les conditions **d'un vrai développement** demeurent incontestablement la construction de grosses infrastructures.

A Mayotte, la problématique du désenclavement se pose à 4 niveaux : **terrestre, aérien, maritime et numérique.** Les deux dernières sont en passe d'être résolues, alors que **le désenclavement terrestre et aérien, est à construire.**

La congestion particulièrement forte entre Koungou et Dembeni, en raison d'une importante concentration des activités économiques du territoire, compromet à la fois l'approvisionnement de Mamoudzou, les déplacements domicile- travail et l'accès à la barge...

Il convient donc de ne pas ignorer ces difficultés et d'interpeller les politiques publiques sur la nécessité de poursuivre les outils de développement, à l'instar du **schéma régional des infrastructures de transport.**

Il serait ainsi souhaitable d'articuler **le projet de piste longue à un projet de modernisation des accès terrestres et maritimes au départ de la Grande Terre jusqu'à l'aéroport.**

Cela permettrait de rééquilibrer les accès et les modes de desserte pour rendre l'aéroport proche de sa zone de chalandise. La combinaison des 2 projets serait de nature à assurer une rentabilité économique à la plateforme aéroportuaire, en contribuant à l'attractivité de l'aéroport de Mayotte.

CONCLUSION

Indépendamment des exigences purement réglementaires obligeant la tenue de ce premier débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte, **le Conseil Economique, Social et Environnemental ne peut que se réjouir qu'enfin, l'Etat veuille bien entendre la revendication légitime des Mahorais d'une piste permettant de rallier la métropole en vol direct.**

Sur ce même registre, le CESE prend acte de l'argument avancé par le maître d'ouvrage selon lequel **« l'évolution du trafic aéroportuaire permet d'envisager aujourd'hui la construction d'une piste longue adaptée aux vols longs courriers »** (elle serait viable économiquement).

A ce stade, pour le CESE, les enjeux de Mayotte d'aujourd'hui mais surtout de demain, **interdisent d'envisager un scénario sans piste longue.**

Le CESE rappelle que l'aéroport de Mayotte est aujourd'hui propriété de l'Etat et de ce fait, assure incontestablement des missions de service public.

