

DÉCEMBRE 2011

**LA PISTE LONGUE : OUTIL EN FAVEUR DE LA CONTINUITÉ TERRITORIALE.**

La mise en place des vols directs permettra d'assurer la continuité territoriale pour les mahorais et permettra de réduire les temps de transport par un gain de trajet d'environ 5 heures. Au-delà, la piste longue, adaptée à divers types d'appareils permettra de favoriser l'ouverture à la concurrence entre les compagnies et ainsi de tendre vers une réduction des coûts des billets à terme. Cependant, les tarifs du carburant restent plus élevés à Mayotte et limiteront la répercussion des gains de coût du transport aérien sur les prix du billet à court terme.

**CONCLUSION**

La construction d'une piste longue à l'aéroport de Mayotte apparaît aujourd'hui comme une adaptation de l'infrastructure aéroportuaire indispensable pour permettre aux mahorais de disposer de l'outil du développement touristique, et ainsi économique, de l'île. C'est aussi permettre aux mahorais d'être reliés directement à la métropole, sans escale, et ainsi de réduire des temps de parcours. Il s'agit également, à terme, de favoriser l'ouverture à la concurrence pouvant aboutir à la réduction des prix des billets d'avions.

Néanmoins, le Conseil Général est conscient de l'importance de la prise en compte de l'impact environnemental du projet. Le rapport présenté dans le cadre du débat public par Bernard A. THOMASSIN plébiscite la mise en œuvre du scénario 2 pour son respect des environnements marins et pointe des impacts négatifs dans le cadre du scénario 1. Il est impératif que le scénario 2 soit privilégié.



101<sup>e</sup> département français depuis le 29 mars 2011, les enjeux pour Mayotte imposent aux élus de mettre en place des leviers importants permettant le développement du territoire.

Le Conseil Général en tant qu'acteur principal du développement du territoire planifie les politiques publiques en matière d'aménagement, de développement touristique, économique, agricole, social, environnemental, de l'emploi et de l'énergie.

Pour le Président du Conseil Général, la réalisation de la piste longue est indispensable pour le développement des autres projets (complexes touristiques, emploi, économie...).

Contact :  
Conseil Général de Mayotte  
B.P. 101 - 97 600 Mamoudzou - Mayotte  
Tél. 0269 64 90 00

**Conseil Général  
de Mayotte**

Aujourd'hui, les mahorais sont appelés à prononcer leur avis sur le projet de construction d'une piste longue à l'aéroport de Mayotte. Je souhaite, à travers ce cahier, faire part à l'ensemble de la population des enjeux liés à ce débat et de la position des élus du Conseil Général : doter notre territoire d'une piste longue, c'est donner aujourd'hui aux mahorais l'outil du développement touristique, et ainsi économique, de notre île de demain. C'est aussi permettre aux mahorais d'être reliés directement à la métropole, sans escale, et ainsi de réduire des temps de parcours aujourd'hui artificiellement allongés par le recours à des vols semi-directs. Il s'agit également, je l'espère, de la possibilité à terme de réduire les prix des billets d'avion en favorisant l'ouverture à la concurrence.

Mayotte est aujourd'hui le 101<sup>e</sup> Département français et le 5<sup>e</sup> Département d'Outre-Mer. Ces territoires ont vu, au fil des années, leurs infrastructures aéroportuaires être adaptées aux évolutions des exigences techniques et de sécurité des avions. En 1995, l'île de La Réunion bénéficiait d'un allongement de piste adapté à l'atterrissage des Boeings B747. Aujourd'hui, l'aéroport de Roland Garros se dimensionne pour accueillir les Airbus A380. Si des aménagements sont actuellement envisagés pour organiser une liaison directe avec la métropole, le report *sine die* de la mise en œuvre effective de cette liaison, pourtant annoncée par Air Austral le 31 octobre dernier, montre bien la fragilité de cette alternative. De plus, ces liaisons directes resteront liées à des conditionnalités météorologiques ne pouvant pas, par définition, être contrôlées. Ces aménagements ne sont donc pas suffisamment satisfaisants pour envisager un développement pérenne de la desserte de notre territoire.

Notre île dispose d'un potentiel fort de développement touristique qui sera vecteur d'emplois pour la population et ainsi de développement économique. Mayotte ne représente que 3% de la fréquentation touristique des îles de l'Océan Indien, contre 24% pour l'île de La Réunion. Les freins actuels du développement touristique sont cependant la résultante de l'absence de liaison directe avec la métropole. Doter notre territoire d'une piste longue, c'est réaliser l'étape préalable pour les débloquent.

Vous comprendrez ainsi que mon souhait le plus cher est de voir ce projet aboutir, pour que Mayotte se donne les moyens de ses ambitions.

Daniel ZAIDANI

archipel

## UNE LONGUEUR DE PISTE ACTUELLE NE PERMETTANT PAS UNE DESSERTE EN DIRECT VERS LA MÉTROPOLE.

En 10 ans, le trafic passagers de l'aéroport de Mayotte a enregistré une croissance annuelle moyenne de près de 10%, multipliant ainsi son trafic par 2,5. Il s'agit de la plus forte progression des aéroports d'outre-mer : sur la même période, l'aéroport de La Réunion Roland Garros a enregistré une croissance moyenne de 2,8% par an alors que les plateformes de Guadeloupe, de Martinique et de Guyane ont accusé une diminution de trafic.

Cette progression a accompagné l'évolution des besoins en déplacements des mahorais dont la croissance soutenue de la population devrait se poursuivre. Le trafic aérien a également permis d'ouvrir l'île au tourisme qui présente un potentiel de développement important.

Néanmoins, avec une piste de 1 930 m, les liaisons directes vers la métropole au départ de Mayotte ne peuvent être assurées. Les passagers à destination de la métropole sont aujourd'hui contraints de transiter via La Réunion (Air Austral), Madagascar (Corsairfly, Air Madagascar) ou encore Nairobi (Kenya Airways).

*La longueur de la piste actuelle constitue un frein au développement de liaisons aériennes directes vers la métropole et pour conséquence d'allonger les temps de desserte de l'île au détriment de la mobilité des populations résidentes et de l'attractivité touristique.*

## DES SOLUTIONS TECHNIQUES ALTERNATIVES INSATISFAISANTES.

Actuellement, seule la compagnie Corsairfly propose un vol direct en provenance de la métropole avec un temps de trajet de 9h55 opérant un Airbus A330-200. Le décollage depuis la piste actuelle n'est cependant pas possible avec le plein de carburant pour rejoindre la métropole en direct. Le temps de parcours est alors de 14h45 avec une escale à Madagascar.

Des aménagements sont actuellement envisagés pour organiser une liaison directe avec un Boeing B777-200 LR visant au renforcement de la barrière anti-souffle au seuil de piste 16. Cependant, des études sur la faisabilité technique de cette option sont en cours et les garanties permettant d'assurer la protection des riverains au regard des normes internationales ne sont pas acquises. Ainsi, le report sine die de la mise en œuvre effective de cette liaison, pourtant annoncée par Air Austral le 31 octobre dernier, montre bien la fragilité de cette alternative.

De plus, ces liaisons directes resteront liées à des conditionnalités météorologiques. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) estime que les conditions devraient être favorables dans 85% des cas. A contrario, pour 15% des vols (piste mouillée, vent arrière) le décollage à pleine charge sera impossible et une escale technique sur le parcours devra être opérée, créant ainsi des retards conséquents à l'arrivée.

En outre, cette solution reste liée à l'utilisation exclusive du B777-200 LR et ne permettra pas aux appareils de Corsairfly d'améliorer les conditions actuelles de desserte. Ainsi, la desserte de l'île en direct se fera dans des conditions de concurrence restreinte et restera liée à la stratégie de la compagnie dont le hub est à La Réunion.

*Ces aménagements ne sont donc pas suffisants pour envisager un développement pérenne de la desserte du territoire. Mayotte doit s'affranchir des contraintes liées aux conditions météorologiques et bénéficier d'une opportunité d'ouverture entière à la concurrence de la desserte.*

## UNE ÉVOLUTION SIMILAIRE À CELLE DES AUTRES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER AUJOURD'HUI NÉCESSAIRE À MAYOTTE.

Mayotte est aujourd'hui le 101<sup>e</sup> département français et 5<sup>e</sup> Département d'Outre-Mer. Les aéroports principaux des autres DOM disposent de pistes de plus de 3 000 mètres pouvant ainsi accueillir des appareils gros porteurs effectuant des vols directs avec la métropole. Mayotte fait ainsi office d'exception dans ce domaine avec une piste de 1 930 mètres.

Ces territoires ont vu, au fil des années, leurs infrastructures aéroportuaires être adaptées aux évolutions des exigences techniques et de sécurité des avions. En 1995, l'île de La Réunion bénéficiait d'un allongement de piste adapté à l'atterrissage des Boeing B747. Aujourd'hui, l'aéroport de Roland Garros se dimensionne pour accueillir les Airbus A380. De plus, ces infrastructures ont permis le développement de liaisons concurrentielles.

*Mayotte, comme les autres Départements d'Outre-mer par le passé, doit voir son infrastructure aéroportuaire s'adapter à l'évolution de ses besoins.*

## L'ABSENCE DE DESSERTE DIRECTE : UN FREIN AU DÉVELOPPEMENT DU TOURISME.

53 000 touristes ont fréquenté Mayotte en 2010 dont 25 900 touristes d'agrément. Mayotte ne représente cependant que 3% de la fréquentation touristique des îles de l'Océan Indien contre 10% pour les Seychelles, 11% à Madagascar, 52% à l'île Maurice et 24% à l'île de La Réunion. Néanmoins, l'activité touristique à Mayotte a enregistré une croissance annuelle moyenne de 6,4% depuis 2005, notamment sur le tourisme d'agrément (+ 9,6% en moyenne par an). Ainsi, ce segment représente aujourd'hui 49% des visiteurs. Si le tourisme mahorais était majoritairement tourné vers l'accueil de résidents de La Réunion, la croissance enregistrée sur les cinq dernières années a montré une évolution de la fréquentation des Métropolitains qui représentent aujourd'hui 48% des touristes à Mayotte. A titre de comparaison, 82% de la clientèle touristique à La Réunion est en provenance de la métropole. Il s'agit donc d'une cible de clientèle prioritaire pour Mayotte.

Le Comité Départemental du Tourisme (CDT) attribue les faibles résultats actuels à l'insuffisante capacité d'hébergement (65 établissements en janvier 2011, 1 016 lits contre 582 établissements à La Réunion et 13 194 lits), au manque d'implication des populations actuelles du fait de retombées économiques actuellement limitées. Ces freins sont cependant la résultante de l'absence de liaison directe avec la métropole dont les temps de trajet réduisent l'attractivité de la desserte.

*Doter le territoire d'une piste longue permettrait de constituer l'étape préalable pour débloquer les freins du développement touristique de l'île.*

## LA PISTE LONGUE : ACCOMPAGNEMENT DE LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE.

Le Conseil Général de Mayotte, via le CDT s'engage en faveur du développement du tourisme.

Un budget de 1,5 M€ est consacré à la promotion du territoire en 2011 et des actions concrètes, en faveur du développement touristique sont en cours. Ainsi, Mayotte a notamment intégré le groupement des « Îles Vanilles » dont l'ambition vise la promotion de l'ensemble des destinations Océan Indien permettant à Mayotte de bénéficier de cette communication de marque. En décembre 2010, les 1<sup>res</sup> assises du Tourisme de Mayotte ont été organisées afin de déterminer les enjeux du développement de l'activité. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Mayotte identifie 9 sites stratégiques en vue de l'implantation maîtrisée de complexes d'accueil : 4 appels d'offres sont actuellement en cours en partenariat entre le Conseil Général et l'Etat. Ces projets permettront d'augmenter la capacité d'accueil et d'attirer la commercialisation de séjours par les principaux Tours-Opérateurs. L'association des populations locales sera prise en considération dans les critères d'attribution. Néanmoins, la réussite de ces projets dépend de la mise en place d'une desserte directe.

Le développement du tourisme permettra également de bénéficier à la population : les retombées économiques de cette activité sont en effet évaluées par l'INSEE à 71 € de dépenses moyennes par jour et par personne sur une durée de séjours de 27 jours. Atout France estime la création d'un ½ emploi par chambre, 2 emplois directs permettant la création d'un emploi indirect.

*La piste longue constitue l'outil d'accompagnement de la politique de développement touristique mise en place par le Conseil Général dont des actions concrètes sont aujourd'hui mises en œuvre.*

