



CONTRIBUTION

Mme Christine CHAPUT

Contribution reçue le 3 octobre 2011

Depuis le départ, le débat sur le projet de piste longue est coupé du contexte international, en étant exclusivement centré sur Mayotte et vu de Mayotte.

Bien sûr, les avantages et les inconvénients seront à Mayotte, mais le contexte international peut donner un autre éclairage.

Du tourisme international

A l'occasion du salon mondial du tourisme de Berlin, le WTTC, le conseil mondial du voyage et du tourisme, a publié ses dernières estimations sur le secteur :

(Références : <http://www.veilleinfotourisme.fr>, www.tourisme.gouv.fr)

- Les dépenses touristiques ont reculé de 8,5% l'an dernier,
- les arrivées touristiques se sont contractées à hauteur de 5,1% à 877 millions,
- la crise a également détruit près de 5 millions d'emplois dans le secteur touristique mondial l'an dernier et 5,6 millions depuis 2008,
- les recettes devraient néanmoins augmenter de 1,1% cette année, pour atteindre 5,500 milliards d'euros,
- le budget voyage s'est réduit et la tendance aux petites escapades se confirme. Les ménages ont comprimé leur budget voyage, en privilégiant des séjours de courte durée et des destinations moins exotiques, donc plus proches. Ce qui explique d'ailleurs que les dépenses en vols et voyages domestiques soient les seules à avoir augmenté (+0,7%),
- les entreprises ont elles aussi rechigné à envoyer leurs salariés en voyage d'affaires, effectuant une coupe de 8% dans ce budget,
- Quant aux investissements dans le secteur du tourisme, nombre de programmes "ont été abandonnés ou reportés" et ils devraient être en baisse en 2010 pour la deuxième année consécutive (-1,7%).

Pronostic pour 2020

Selon le WTTC, il faudra attendre 2011 pour discerner des signes concrets de reprise : l'année prochaine, la croissance devrait ainsi atteindre 3,2%. La tendance aux petites escapades ira croissante. Sur dix ans, le secteur du tourisme devrait croître de 4,4% en moyenne par an et fournir à l'horizon 2020 "plus de 300 millions d'emplois, soit 9,2% des emplois de la planète", pronostique le WTTC.

En octobre 2011, on sait que ces prévisions sont toutes en baisse au vu de la reprise de la crise et de l'instabilité générale.

Les perspectives du tourisme longues distances sont donc en baisse.

De l'industrie aéronautique

<http://www.aerobuzz.fr/spip.php?article1932>

Le transport aérien revoit ses prévisions à la baisse pour 2011.

Le coût du carburant est la principale cause de la réduction de la rentabilité.

Les économistes prévoient maintenant que le prix moyen du pétrole en 2011 sera de 110 \$ le baril de Brent, une augmentation de 15 % par rapport à la prévision précédente de 96 \$. Pour chaque dollar d'augmentation du prix annuel moyen du pétrole, les compagnies aériennes doivent assumer des coûts supplémentaires de 1,6 milliard de dollars. Comme IATA estime que la moitié du carburant requis par l'industrie fait l'objet d'opérations de couverture garantissant le prix de 2010, la facture de l'industrie pour 2011 devrait augmenter de 10 milliards de dollars pour s'établir à 176 milliards de dollars. Le carburant représente 30 % des coûts d'exploitation des compagnies aériennes, soit plus du double par rapport à 2001, alors que la proportion était de 13 %.

Le nombre de voyageurs de tourisme, une clientèle sensible au prix, a diminué de 3 à 4 % au cours des cinq derniers mois. Cela est attribuable au prix du pétrole qui a entraîné une augmentation des coûts des voyages et aux nouvelles taxes aériennes en Europe.

Le taux d'utilisation des aéronefs est également en baisse. La diminution de l'utilisation des actifs, qui se traduit par des coefficients d'occupation plus faibles et moins d'heures de vol par aéronef, représente le plus important facteur de diminution de la rentabilité des compagnies aériennes.

Des perspectives sur le pétrole

« Tout laisse penser que l'offre mondiale de pétrole s'épuisera plus vite que prévu » (Daniel Howden, The Independent, le 14 juin 2007)

Article original : "[World oil supplies are set to run out faster than expected, warn scientists](#)"

Des scientifiques ont critiqué un rapport majeur sur les réserves mondiales restantes de pétrole, prévenant que la fin du pétrole arrive plus vite que ce que les gouvernements et les compagnies pétrolières veulent bien admettre.

Le Rapport Statistique sur l'Energie Mondiale, publié hier par BP, semble montrer que le monde a encore assez de réserves "prouvées" pour répondre, au rythme actuel, à 40 années de consommation. Cette affirmation, basée sur des chiffres officiels rapportés, a une fois de plus fait reculer la date où l'on estime que le monde sera asséché.

Cependant, des scientifiques, emmenés par le Oil Depletion Analysis Centre [le centre d'analyse sur la diminution du pétrole], dont le siège est à Londres, disent que la production globale de pétrole doit atteindre son apogée dans les quatre prochaines années avant d'entrer dans un déclin rapide qui aura des conséquences massives pour l'économie mondiale et la manière dont nous vivons.

Selon la théorie du "pic pétrolier", notre consommation de pétrole rattrapera, puis dépassera la découverte de nouvelles réserves et nous commencerons à épuiser les réserves connues.

Colin Campbell, le chef du centre sur la diminution, a déclaré : "C'est une théorie assez simple que tout buveur de bière peut comprendre. Au début, le verre est plein et à la fin il est vide. Et plus vite vous le buvez, plus vite il est vide". Le Dr Campbell est un ancien géologue en chef et ancien vice-président d'une kyrielle de compagnies pétrolières comprenant BP, Shell, Fina, Exxon et ChevronTexaco. Il explique que le pic de pétrole standard — celui qui est facile et peu coûteux à extraire — a déjà été atteint et qu'il a été dépassé en 2005. Même lorsque vous prenez en compte le pétrole lourd plus difficile à extraire, les réserves dans les profondeurs de l'océan, les régions polaires et le liquide prélevé du gaz, le pic arrivera aussi tôt que 2011, déclare-t-il.

Ainsi le pic du pétrole est probablement dépassé, selon de nombreux experts. Comme les pays émergents accroissent leur demande en permanence, le prix du pétrole va inexorablement augmenter, provoquant des crises ingérables, puisque toutes les industries sont basées sur le pétrole, comme matière première (fertilisants, pétrochimie, plastiques, pharmaceutique...) ou matière énergétique. Le monde sera donc à sec de pétrole dans 40 ans pour les prévisions les meilleures et tout le monde fait semblant de ne pas le savoir et surtout de ne pas l'anticiper.

Une grande inconnue rajoutée est la véracité des chiffres donnés par certains pays gros producteurs dont les réserves exploitables seraient beaucoup plus basses que celles annoncées.

Donc, Mayotte, belle île qu'ont légué les ancêtres à la population d'aujourd'hui serait défigurée, dessus et dans le lagon pour qu'une petite frange de population puisse gagner quelques heures de vol pendant une ou deux ou trois dizaines d'années. Peut-être moins, car les choses vont si vite que le patron d'Air Austral met l'un de ses avions en vente ou en location, pour cause de surcoûts tout azimut.

Des coûts de la piste: enveloppe autour de 200M€

Le coût de ce genre de grands travaux augmente régulièrement au fur et à mesure de leur avancée. On peut vraisemblablement prévoir un doublement de ce coût si le lagon est bien protégé, ainsi que les « petits terriens », pendant les travaux.

Il ne faudrait pas oublier que les caisses de la France sont vides, que l'Europe et l'Euro sont en très mauvaise posture et que la reprise économique mondiale n'est plus qu'une utopie.

Par ailleurs, la presse locale fait état des travaux d'assainissements de Tsoudzou pour un coût de 2M€.

Donc avec la moitié du budget de la piste longue, Mayotte pourrait assainir sur le long terme une cinquantaine de villages soit toute l'île. La typhoïde, la leptospirose et d'autres maladies dues à la malpropreté des rivières pourraient ainsi disparaître, ce qui est bien le moins pour devenir une nouvelle destination touristique. Et là, il y aurait un impact réel sur la vie de tous les habitants.

Du développement de Mayotte et des ordures

Avec le reste de l'enveloppe, Mayotte pourrait devenir une île aux standards touristiques usuels, avec tri sélectif des ordures et des rivières où coulerait de l'eau plutôt que des ordures.

Pour le moment, les rivières qui déversent le tout venant des ordures drainées par les eaux pluviales, sont filtrées par la mangrove. Le lagon, richesse majeure de l'île est épargné à peu près, mais les taux d'accumulation sont tels que l'on peut penser qu'un effet de seuil va survenir. Il en est de même, à une échelle encore plus dangereuse, de tous les déchets des petites industries de la zone de Kawéni où aucune norme européenne de protection de la nature n'est appliquée.

Donc, brutalement et sans prévenir, en très peu d'années, la richesse du lagon va se détériorer et disparaître tout simplement car les milieux coralliens sont des équilibres très sensibles et fragiles.

Un bon exemple en est l'île de la Réunion qui a vécu toute la chaîne avant Mayotte et les conséquences sont là, bien réelles: voir les rapports de l'Institut de Recherche pour le Développement: <http://www.ird.fr/la-mediatheque/fiches-d-actualite-scientifique/354-les-coraux-reunionnais-sont-en-mauvaise-sante>

Alors, ces priorités ne sont-elles pas des urgences avant de rajouter, à l'équilibre fragile du lagon, le désastre supplémentaire de la piste longue, très bien étayé par de nombreux regards avertis.

De l'utopie du développement venant exclusivement de l'extérieur

Certains propos autour de la piste longue relèvent de l'utopie, comme un mythe succédant à celui de la départementalisation. Mythe du développement, comme un miroir aux alouettes. Partout où le modèle capitaliste s'applique trop rapidement, la nature et les hommes sont les premiers à en souffrir. Et ensuite, c'est à coup de milliards qu'il faut tenter de limiter les dégâts. Alors comme s'en font heureusement écho les Jeunes Agriculteurs de Mayotte, privilégions le développement local.