



CONTRIBUTION

M. Gilles Perzo

Contribution reçue le 12 octobre 2011, (en réaction à la contribution de M. Adrien Michon du 26 septembre 2011, intitulée « Une piste longue à Pamandzi, mais pour quoi faire ? »)

La piste longue permettra de faire baisser le prix du billet d'avion

Il me semble évident que le fait de construire une piste longue aura une incidence positive sur le prix des billets d'avion, comme nous pouvons le constater ailleurs. Car qui dit piste longue dit accès à la concurrence et donc baisse des prix. De plus, le volume de voyageurs augmentant avec l'augmentation de l'offre touristique, tous les prix baisseront de fait, y compris le prix du kérosène, en raison de la massification des flux.

Le projet coûte extrêmement cher mais il ne me paraît pas possible d'envisager des solutions alternatives pour effectuer des vols directs, comme d'aider les compagnies à s'équiper de nouveaux réacteurs. Il s'agirait, en effet, de subventions déguisées.

La piste longue est indispensable au développement du tourisme dans l'île

Si la capacité d'accueil de Mayotte est limitée, c'est justement parce que le prix d'accès à Mayotte est exorbitant. Car qui va payer près de 2 000 € un billet d'avion, pour voir des poubelles dans nos mangroves, lorsque pour beaucoup moins cher, il est possible d'aller aux Antilles, à La Réunion, à Maurice ou aux Seychelles ? L'Histoire a fait la démonstration qu'il faut d'abord construire les infrastructures publiques, et ensuite seulement, des privés installeront leurs activités. En effet, est-ce que des entrepreneurs privés auraient pu faire notre révolution industrielle, si Louis Napoléon n'avait pas décidé de construire d'abord 80 000 km de voies de chemin de fer ? Que seraient devenus les petits commerçants de Paris, si Haussmann n'avait pas fait ses percées dans la ville ? Que serait devenue Paris, si elle était restée Montmartre ? Une bourgade charmante, mais sans aucun intérêt économique. Est-ce que des monopoles historiques doivent craindre la concurrence ? Non, bien sûr et l'Histoire a démontré qu'ils devraient dans leur intérêt, la rechercher ! 2 exemples seulement : la construction du tunnel sous la Manche et du pont routier sur le SUND¹. Aucun de ces 2 ouvrages n'a détruit les trafics de ferries entre la France et l'Angleterre d'une part et le Danemark et la Suède d'autre part, mais de surcroît, ces lignes de ferries se sont développées grâce à eux ! Ils ont été à l'économie, ce qu'un turbo est au moteur de voiture : la concurrence a suralimenté le moteur économique et lui a permis de développer encore plus de puissance.

Le développement du tourisme est directement lié aux capacités à répondre aux exigences des voyageurs. Aujourd'hui si Mayotte n'est pas capable de traiter ses déchets, ses eaux usées et pluviales, c'est justement parce que l'économie de Mayotte est prise en otage, en raison des prix des billets d'avion exercé par un duopole bien compris.

La piste longue contribuera à l'amélioration du cadre de vie et au dynamisme de Mayotte

Vivre convenablement, ce n'est pas vivre dans des bangas insalubres. Pour donner les moyens à tous de vivre à Mayotte, il faut créer des activités source de revenus. Le tourisme en est une, mais aussi l'exportation des produits locaux, comme les poissons d'élevage, et pourquoi pas des poulets de

¹ Le SUND est un détroit situé à l'est du Danemark

souche locale, ce qui nous éviterait de les importer à grands frais. Cela passe par un prix d'accès à Mayotte raisonnable et concurrentiel avec d'autres destinations comparables et par conséquent, par l'allongement de la piste.

La piste longue s'inscrit dans le développement durable de Mayotte

N'y a-t-il pas une incohérence à refuser des effets temporairement gênants pour les populations riveraines de petite terre, et tolérer en même temps pour l'éternité et les enfants de nos enfants, qu'on rejette des gaz à effet de serre dans la haute atmosphère entre Mayotte et la Réunion, de surcroît sur l'aller et le retour quand on vient de Métropole ?

Il est évident qu'en pouvant voler directement de la métropole vers Mayotte, sans passer par La Réunion, la pollution atmosphérique ne pourra que diminuer.

Certes, la construction d'une piste longue induira des désagréments momentanés... Mais la démonstration est faite à Mayotte, que l'absence de tourisme nuit gravement à l'environnement. Aujourd'hui, Mayotte est une vaste poubelle, alors que ses 200 000 habitants ne connaissent que 35 000 touristes par an, ce qui est très peu et sans aucun rapport avec le taux de fréquentation des sites touristiques bien connus qui sont de parfaits petits bijoux. Pour protéger l'environnement, il faut avoir des ressources et donc évidemment quand on n'a rien à exporter, faire du tourisme, afin de créer des emplois pour encadrer les touristes, d'autres pour nettoyer les plages, créer des stations de traitement des eaux usées, faire de forages artésiens...

De même, ce remblai peut conduire à la destruction du platier et la mise en danger de toute la faune y habitant et des coraux,... Mais malheureusement, EL NINO - phénomène parfaitement naturel – a un impact majeur sur le blanchiment des coraux. Nous n'avons donc pas besoin de rallonger cette piste pour observer aujourd'hui le déclin du platier et la mise en danger de toute la faune y habitant.

Conclusions

Pour conclure, les questions qui méritent véritablement d'être posées sont : que veut-on vraiment pour Mayotte et ses habitants, y compris pour ceux qui sont de passage ? Maintenir Mayotte dans l'état d'insalubrité que l'on connaît aujourd'hui ? Continuer à rejeter des gaz à effet de serre dans la haute atmosphère entre La Réunion et Mayotte, lorsque l'on vient de Paris ? Ne pas permettre aux acteurs économiques locaux comme l'aquaculture, d'exporter leurs produits dans les mêmes conditions concurrentielles que les autres îles ? L'actualité récente avec les grèves contre la vie chère à Mayotte s'inscrit complètement dans le débat de la piste longue. Car a-t-on intérêt à faire venir des mabawas, des fruits, des salades, des yaourts à grands frais, ou plutôt à créer à Mayotte la chaîne complète de la production de poulets de souche (par exemple comme le fait l'AGEPAC), depuis la production de la nourriture, jusqu'à l'abattage ? Mais pour cela, il faut offrir à ces producteurs la possibilité d'exporter à des prix raisonnables. Cela passe par des prix d'avions normaux, et donc une piste rallongée. Personne ne veut faire de Mayotte un petit Miami avec ses buildings, ses boulevards 6 voies, son béton ! Est-ce qu'on a fait des Antilles un petit Miami ? Les Antilles, c'est en tout cas beaucoup plus accueillant et rieur que le spectacle déplorable des carcasses de voitures dans les mangroves de Mayotte ! Je ne crois pas qu'on ait trahi et absorbé la culture antillaise, mais au contraire, qu'on a su la conserver. Les Antilles, ce n'est pas la Côte d'Azur, qui elle, a été complètement ravagée par les constructions béton dans les années 60. Or en Bretagne, on a su faire du tourisme, sans nuire à la culture locale. Ce qu'on a su faire en Bretagne, pourquoi ne serait-on pas

capable de le faire à Mayotte ? Manque-t-on vraiment d'imagination à Mayotte ? Voulons-nous léguer une poubelle à nos enfants ? N'avons-nous pas d'autre espoir à leur offrir ?