

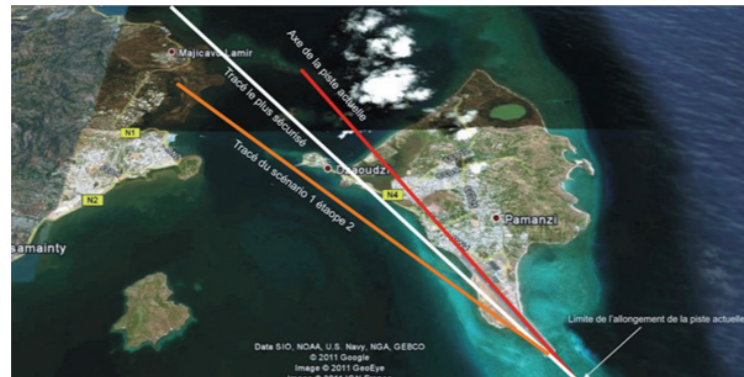
UN PROJET RESPECTUEUX DES POPULATIONS

La piste actuelle est orientée en direction de l'ancien centre-ville de la commune de Pamandzi et de celui de la commune de Labattoir (scénario 1 étape 1). Deux zones à forte densité de population. Avec l'accroissement des rotations aériennes, les populations de ces zones sont directement exposées aux nuisances sonores à très faible altitude, au décollage comme à l'atterrissage.

Le survol de ces secteurs fortement urbanisés présente manifestement des risques graves pour la population. Un avion qui aurait des problèmes au décollage ou à l'atterrissage pourrait se trouver en plein centre ville et entraîner des dégâts considérables dans ces communes, en plus des passagers à bord (voir tracé rouge).

C'est pour des raisons de sécurité de la population et de respect de leurs conditions de vie que le COMADEP considère le tracé du scénario 1 étape 2 comme le meilleur tracé, dans la mesure où ce tracé ne survole pas les zones de Mamoudzou ou Majicavo. Or, à y regarder de près, on peut penser que ce tracé (orange), dans son état actuel passe pleinement sur Kawéni – Mamoudzou ! Si tel est le cas, le COMADEP propose le tracé (blanc) qui ne survole que le village de Dzaoudzi très faiblement peuplé tout en passant par le large de Sandravouangue (Pamandzi). On appellera par la suite ce Tracé le « scénario 1 Etape 2 BIS ».

Ce tracé considère toutes les mesures de sécurité pour minimiser les risques de crash dans les zones très fortement habitées.



En Blanc « Scénario 1 Etape 2 BIS », meilleur tracé.

A cela, on rajoutera que ce tracé vient soulager la commune de Pamandzi dans son aménagement urbain. La commune devra sans doute revoir son plan d'urbanisme maintenant que le périmètre de sécurité sera revu (pas de survol des zones urbaines denses lors des décollages et atterrissages, grâce à l'orientation de la piste scénario N°2 et protection renforcée contre le bruit grâce aux barrières prévues à cet effet)

Le COMADEP demande solennellement la prise en compte de ces facteurs relatifs au bruit et à l'axe de la piste.

CONCLUSION ET POSITION DE COMADEP

Le COMADEP et l'ensemble de ses membres, à l'unanimité :

- considèrent ce projet comme indispensable au développement touristique, économique et industriel de la Région - Département Mayotte,
- identifient ce projet comme prioritaire afin de désenclaver l'île et attirer des entreprises en faveur du développement régional,
- confirment l'intérêt du projet et soutiennent le scénario 1 Etape 2 BIS pour la sécurité et pour l'environnement,
- demandent que le maître d'ouvrage fasse appel en priorité aux entreprises installées sur le territoire avec obligation de recruter localement plus de 70% des locaux,
- souhaiteraient être associés aux différentes phases de la réalisation du projet.

NOVEMBRE 2011



Comité Mayotte Département

L'association Comité Mayotte Département (COMADEP) est une association de la loi 1901, qui milite pour la promotion et le développement de Mayotte dans tous les domaines. Ses actions sont essentiellement focalisées sur le lobbying, les réflexions sur l'aménagement et la promotion des idées nouvelles pour notre île.

Contacts COMADEP :
Président : El-Habibe MADI
Tél : 06 58 14 77 48
email : elhabibe2@hotmail.fr

Conseiller technique : Nassufdine MOHAMED
Tél : 06 63 91 81 80
email : mnassufi@gmail.com

33, avenue de l'Opéra
75002 Paris

UN PROJET PRAGMATIQUE, RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES POPULATIONS, QUI VIENT DONNER UN NOUVEAU SOUFFLE A NOTRE RÉGION

Les débats publics organisés par la Commission Particulière de Débat Public suivent leur cours et commencent déjà à montrer l'intérêt économique et social de la création d'une piste longue pour l'aéroport de Mayotte. Il se confirme ainsi, une forte demande de la population et des acteurs socio-économiques pour désenclaver notre nouveau département-région. Assurer une continuité territoriale, ouvrir Mayotte au monde, valoriser les atouts touristiques et rapprocher notre région à l'Europe, à l'Afrique et à l'Asie, c'est donner un nouveau souffle à cette île qui a tant de défis à relever. Ce projet a été retenu parmi les projets d'intérêts nationaux par le conseil des ministres ; le COMADEP se réjouit de cette décision en saluant la volonté des pouvoirs politiques à inscrire notre île dans une véritable stratégie de développement pérenne pour les années à venir.

Ainsi, le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte a mobilisé tous nos techniciens de diverses origines professionnelles. Si les opposants, les naturalistes et les défenseurs de l'environnement pour la plupart, se sont rassemblés pour défendre leurs arguments contre le projet, notre association favorable à la création d'une piste longue, comme la grande majorité des habitants de Mayotte, juge utile de transmettre cette contribution pour soutenir ce projet. Le COMADEP est donc particulièrement sensible au développement et au renforcement des infrastructures d'accès, quelles soient routière ou portuaire,... et soutient sans réserve le projet de création de la piste longue.

LA PISTE LONGUE : UNE NÉCESSITÉ POUR NOTRE ÎLE

Le projet d'un grand aéroport, donc d'une piste longue est un vieux rêve, aussi vieux que la départementalisation. Il s'agit non seulement de nous ouvrir de nouvelles opportunités, mais aussi de placer notre île et nos enfants dans la meilleure position pour vivre dans une région dynamique, performante et ouverte sur le monde. Dès lors que cette piste atteindra la longueur de 2 600 mètres, voire 3 000 mètres comme l'envisage le Président du conseil général, Mayotte s'ouvrira au reste du monde et se donnera toutes les chances de devenir un point stratégique dans l'océan indien. De manière évidente, cette piste longue fera de l'aéroport de Mayotte un vrai aéroport international par sa capacité à accueillir tous les aéronefs, même les plus gros porteurs longs courriers comme le A380.

archipel

CAHIER D'ACTEURS COMADEP

Avec la création de cette infrastructure, le 101^{ème} département se dotera d'une infrastructure à la hauteur de ses ambitions et prendra toute sa place dans le développement régional afin de susciter un développement économique équilibré, attirant de nouvelles activités à forte valeur ajoutée et profitant aux populations.

Cet aéroport jouera ainsi un rôle essentiel en termes d'infrastructure de transport, servant à relier, par le déplacement de personnes et de marchandises, Mayotte à la région de l'océan indien et au reste du monde. Son attractivité sera renforcée par cet avantage concurrentiel dans la région.

UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Comme partout dans le monde, son rôle économique majeur sur le développement de Mayotte ferait ressortir des impacts directs, indirects et induits. Son activité se chiffrerait autour de plusieurs millions d'euros par an sur l'économie locale et créerait environ plus de 3 000 emplois liés à son fonctionnement direct ou indirect et environ 1 000 emplois pendant la période de chantier.

En ce qui concerne les 3000 emplois, l'estimation s'appuie sur le recueil des « métiers des exploitants d'aéroport » édité en aout 2007 par l'Association des Aéroports de Langue Française Associés à l'Aéroport Council International (l'ALFA ACI). Une estimation poste par poste des besoins avec une extrapolation sur l'aéroport de Mayotte a été réalisée. A cela s'ajouteraient les postes existants à renforcer et les emplois indirects qui pourraient être générés. Pour la période de chantier, le chiffre de 1000 emplois se base sur la décomposition des travaux prévus. Entre les rotations de camions, les aménagements, les déplacements d'espèces pour l'environnement, les terrassements et l'implication de municipalités environnantes, ce chiffre nous a semblé compatible et en cohérence avec les besoins pour répondre aux délais de réalisations. Il est bien évident que des telles approches peuvent être surjettent à discussion. Toutefois, il s'agit d'une prévision que nous estimons réalisable.

Une telle infrastructure agit toujours comme un générateur important d'activités économiques. Ainsi,

- l'impact direct, ce sont les activités générées en grande partie ou en totalité par le fonctionnement de l'aéroport et qui se situent physiquement sur le site de l'aéroport ou dans ses environs immédiats : autorités aéroportuaires, compagnies aériennes, agents d'assistance, entreprises de restauration, sociétés de maintenance, transitaires, concessionnaires, aviateurs (carburant), instances officielles (police, douane), création de zone de fret aéroportuaire etc.

- l'impact indirect, ce sont les activités économiques exercées en dehors du site et qui sont attribuables à l'aéroport. Les dépenses principales faites en dehors du site émanent des voyageurs qui viennent dans la région en tant que visiteurs, à titre privé ou professionnel. Sans oublier les habitants de la Grande-terre en partance ou en arrivée. Ces dépenses portent essentiellement sur la nourriture, le logement, les loisirs et les services connexes (taxis), etc.

- l'impact induit est généré par les cycles additionnels de dépense des revenus provenant de l'emploi direct et indirect. Il reflète donc les relations intersectorielles de l'économie régionale et prend clairement en compte un effet multiplicateur sur cette économie (des recettes pour le conseil général par exemple).

A cela il faut ajouter l'impact catalyseur de l'activité économique de la région Mayotte-Comores, voire même au-delà. L'impact catalyseur est le pouvoir d'attraction que constituera cette plate-forme aéroportuaire de Mayotte dans l'établissement d'activités économiques extérieures dans la région. Ainsi, l'installation ou le développement des activités des multinationales ou des organisations internationales qui souhaitent agir dans la région seront facilités par une desserte aérienne complète et sécurisés par la stabilité de Mayotte et un avitaillement sûr des aéronefs, à l'instar du Grand Roissy. Notre proximité de l'Afrique devient là, un atout majeur de développement économique pour des sociétés françaises (PME) qui souhaitent se lancer dans la conquête de la première économie du monde en devenir, l'Afrique. D'autant plus, que cette année, le français est déclaré langue officielle dans les pays d'Afrique de l'est.

LE RAYONNEMENT DE NOTRE ÎLE DANS LE MONDE

Depuis la départementalisation, Mayotte a été mise au devant de la scène médiatique, ce qui a permis d'être connue dans le monde entier. Des nombreux touristes souhaitent s'y rendre pour un séjour. Malheureusement l'offre aérienne ainsi que l'offre hôtelière restent limitées. La réalisation de cette infrastructure et l'attractivité touristique de Mayotte, feront sans doute passer le nombre de visiteurs à un chiffre respectable. Ainsi, le développement économique suivra immédiatement avec la volonté des responsables et élus Mahorais et la mise en application du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et de ses 9 sites choisis pour la construction des hôtels de standards internationaux. Le monde viendra chez nous, le monde parlera de nous ailleurs ! Cette piste nous permettra de faire de Mayotte une plaque tournante du tourisme dans l'océan indien et offrira aux aéronefs un lieu d'escale technique préférentiel.

Par ailleurs, le COMADEP fera remarquer que la non-réalisation de cette piste longue aura des conséquences néfastes pour l'avenir de notre département - région, et en particulier pour la population. Par ce temps où le monde est devenu un village, où le temps et les distances se réduisent énormément, Mayotte ne peut pas rater son « envol ». Et, pour ce faire elle a besoin d'une piste longue pour décoller dans tous les sens du terme.

UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Si jusqu'ici le bilan carbone rapporté au passager à destination de Mayotte n'a jamais été évalué ni connu du public, il est bien évident que pour un voyageur au départ de Paris, qui passe par la Réunion pour aller à Mayotte, le bilan carbone est particulièrement élevé au regard de la distance entre le départ et l'arrivée. Ainsi, la création d'une piste longue permettra d'optimiser le temps de vol et donc de faire l'économie de quelques tonnes de CO2 et autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère (actuellement la consommation de kérosène est de : 4,5/100 km/passager en moyenne – source Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM)). Cette consommation diminue avec la mise en circulation des Aéronefs de type A380 et A350. Notre île s'inscrit donc dans cette dynamique de préservation de l'environnement en se dotant de sa piste longue.

D'autre part, le tracé proposé du scénario 1 étape 2 prend en compte les problématiques relatives au respect de la faune et de la flore du lagon. On se rappellera des informations détaillées et convaincantes données par l'équipe de la DGAC lors des débats publiques à ce sujet. Ces réponses sont synthétisées dans le dossier du débat public page 60 à 62 pour chaque scénario. On remarquera aussi que le tracé ne passe pas par les réserves marines identifiées, même s'il s'inscrit dans le parc marin nouvellement créé.

Pour limiter de manière concrète les impacts sur l'environnement, des mesures d'atténuation et des mesures compensatoires sont envisagées. Elles comprennent notamment la mise en place de rideaux anti-pollutions pour limiter les écoulements des eaux polluées vers le lagon, et l'utilisation des blocs artificiels en béton. La perturbation de la faune et la flore est limitée le temps de leur déplacement du site impacté à un lieu qui sera précisé lors de l'étude d'impact.

Quoi qu'il en soit, le dossier présenté par la DGAC apporte des éléments suffisants pour la protection de la nature. Nous sommes convaincus que les mesures nécessaires et suffisantes sont déjà envisagées. Leurs mises en applications devraient sans doute limiter les effets négatifs sur l'écosystème.

