

NOVEMBRE 2011

L'efficacité économique :

L'attente locale porte sur la baisse des prix des produits importés et sur la diminution significative des tarifs des transports. Or nous venons de voir que le projet de piste convergente pourrait, contre toute attente, aller à l'encontre de ces espoirs. En voyant plus loin, quel est le coût à long terme de la lutte contre l'envasement du lagon et des ports, la pollution des eaux et les catastrophes naturelles ? Peut-on parler d'efficacité économique sans évaluer les coûts des services gratuits rendus par les milieux naturels que l'on détruit ? Quel sera l'impact du dépérissement des récifs coralliens sur l'économie de la pêche côtière et du tourisme ?

UN RÊVE POUR LES MAHORAI ?

Ce rêve a un coût important que les Mahorais devront, d'une manière ou d'une autre assumer. Ce coût n'est pas seulement financier, mais également environnemental (perte de valeur d'usage, patrimoniale ou d'existence). Si l'on pouvait nous apporter les garanties que ce projet est justifié économiquement, socialement et environnementalement, qu'il va atteindre les objectifs escomptés, qu'il n'engendrera pas des coûts induits, qu'il ne demandera pas des efforts financiers aux Mahorais (il est sensé leur apporter des avantages) et qu'il ne réduirait pas inutilement la valeur associée aux ressources naturelles, nous y opposer serait inutile. Or, ce projet va demander beaucoup de sacrifices aux Mahorais. Au niveau individuel, on demandera aux Mahorais, d'augmenter leur participation financière (répercutée sur le billet d'avion). Cette participation nécessite pour les usagers des « garanties », qui passent par une transparence au niveau financier (coût induit), pour que les populations sachent ce qu'elles vont réellement payer, car, comme l'écrit P. Baudy « une difficulté particulière pour sensibiliser les usagers à la gestion d'un service tient au fait qu'ils n'en mesurent pas toujours le coût »⁽¹⁾.

Une autre garantie supérieure que la population attend, c'est la préservation d'un bien environnemental (le lagon+espaces naturels connexes), dont la particularité est de ne pas être monétarisable et dont on ne peut pas mesurer la valeur éventuelle de manière directe, sur le court terme.

QUEL TYPE DE DÉBAT POUR AVANCER ?

L'histoire récente nous a appris qu'il conviendrait d'approfondir les débats sur les grands dossiers concernant Mayotte. Nous savons combien cela est difficile, voire impossible de faire entendre une opinion différente à Mayotte. Les personnes ayant un autre avis sont cataloguées comme des opposants au développement de Mayotte.

Qu'y a-t-il à craindre d'un débat démocratique et constructif ? Le tsunami social, actuel et à venir, témoigne d'un dogmatisme dont il faut impérativement se défaire. C'est pour cette raison que Mayotte Nature Environnement essaie d'apporter un autre éclairage pour enrichir le débat de la piste longue.

En résumé, il n'y aura de justification économique à l'allongement de la piste longue qu'à condition que les coûts d'investissement, d'exploitation et de pollutions soient inférieurs aux avantages sociaux, économiques et environnementaux.

Pour conclure, un scénario zéro d'allongement de la piste sans projet ultérieur de piste convergente nous semble bien plus dans l'intérêt de la population que les deux scénarios proposés.

(1) P. Baudy dans « Le service public », Flammarion, 1997 (p52)



Mayotte Nature Environnement est une fédération d'associations de protection de la nature et de l'environnement créée en juin 2011 et affiliée à France Nature Environnement (<http://www.fne.asso.fr>). À l'heure où les enjeux environnementaux débordent largement le cadre géographique d'un département, les associations fondatrices ont voulu marquer leur intégration dans les problématiques nationales en adhérant à la plus importante fédération française d'associations de protection de l'environnement : France Nature Environnement.

Associations fondatrices de MNE :

ADEDUPASS, association pour le développement durable de Passamaity, AMASE Mangajou, association Mangajou socio éducative, Matulay Explorer, pour la pratique du sport de pleine nature et la protection des sentiers, Mayotte Astronomie, pour développer l'éveil aux sciences et sensibiliser le public aux pollutions lumineuses, Mégaptera, pour la connaissance, l'observation et la protection des mammifères marins, Naturalistes, environnement et patrimoine de Mayotte, Zaza Layruvi, protection et valorisation du littoral et de la forêt de Sohoa.

Contacts MNE :

Président : Houlam Chamssidine
chamssidine.houlam@yahoo.fr
Vice-président : Sidimoukou Hamada Sidi
adedupass@passamaity.fr

Mayotte Nature Environnement

Lancé pour participer au désenclavement de l'île, le projet d'une piste longue s'est orienté dès 2003 vers la construction d'une piste convergente en appui sur la barrière de corail. Ce projet visait les objectifs suivants : permettre une desserte aérienne directe entre Mayotte et la métropole, stimuler la concurrence, faire diminuer le prix du transport aérien.

Depuis 2003 l'offre aérienne a évolué, si bien qu'aujourd'hui il convient de constater que les objectifs fixés à l'époque ont déjà été en partie atteints :

- Les liaisons directes seront effectives en mars 2012,
- Quatre compagnies aériennes desservent la ligne Mayotte/Métropole⁽¹⁾, six compagnies proposent des vols régionaux.
- Le prix du billet Mayotte/Métropole varie peu depuis 2004 et cela malgré la forte hausse du prix du pétrole⁽²⁾.

Le projet présenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile privilégie des scénarios de pistes convergentes (scénario 1 et 2) ignorant un scénario 0 (zéro = état actuel) avec ses avantages et ses inconvénients par rapport aux deux autres scénarios présentés.

Nous pensons que ce projet tel qu'il est présenté pourrait nuire au développement durable de Mayotte. Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs⁽³⁾.

On entend souvent dire que ce projet « est un rêve pour les Mahorais ». Ce rêve risque d'être suivi d'un réveil douloureux.

Afin de rendre le débat contradictoire nous avons rédigé ce cahier d'acteur qui argumente en faveur de l'abandon du projet de piste convergente.

(1) Air Austral, Corsairfly, Kenya Airways, Air Madagascar.

(2) Le prix du baril de pétrole brut est passé de 32\$ en 2004 à 90\$ en 2011.

(3) Rapport Brundtland, ed Fleuve, 1987.

UNE PISTE PLUS LONGUE EST-ELLE NÉCESSAIRE POUR AMÉLIORER LA LIAISON DIRECTE ENTRE MAYOTTE ET LA MÉTROPOLE ?

Une piste convergente permettrait d'une part la régularité des vols directs et d'autre part d'accueillir des aéronefs de plus grosse capacité⁽⁴⁾. Cependant, la piste convergente n'est pas la seule réponse envisageable.

La régularité des vols directs serait aussi bien atteinte par l'allongement de la piste actuelle.

La réalisation d'une piste convergente est elle nécessaire à l'accueil d'aéronefs de grosse capacité tels que les B 777-300ER, B747-400, A340 et A380 ? Nous avons de bonnes raisons d'en douter.

Ces « gros » appareils (sauf A380) effectuent depuis des années des rotations directes ou semi-directes entre Paris et l'île de Saint-Martin⁽⁵⁾ (Antilles franco-néerlandaises) dont la piste ne mesure que 2180 m. Ces appareils seraient capables de desservir l'aéroport de Mayotte moyennant un simple allongement de la piste actuelle.

Le choix du type d'appareil effectuant un vol long-courrier obéit avant tout à des critères de rentabilité. Ce n'est pas la construction d'une piste convergente qui décidera les compagnies aériennes à utiliser ces très gros porteurs sur la ligne Mayotte/Métropole mais la réalité économique du marché des passagers. Les prévisions de la DGAC indiquent que ce marché ne sera pas suffisant pour justifier l'utilisation régulière de ces aéronefs avant au moins une décennie⁽⁶⁾. Les difficultés actuelles d'Air Austral pour exploiter la ligne directe en portent témoignage.

UNE PLUS GRANDE PISTE POUR PLUS DE CONCURRENCE ? POUR PLUS DE PASSAGERS ?

La piste longue est souvent présentée comme la solution au manque de concurrence sur la desserte Mayotte/Métropole. Regardons en détail la fréquentation des aéroports d'outre-mer et le nombre d'opérateurs en concurrence sur la liaison avec la Métropole.

AÉROPORT	FRÉQUENTATION (2010) ⁽⁷⁾	LONGUEUR DE PISTE	NOMBRE DE COMPAGNIES VERS LA MÉTROPOLE ⁽⁸⁾
Mayotte (DZA)	304 775 pax	1930 m	4 (Air Austral - Corsairfly Kenya Airways - Air Madagascar)
Réunion (RUN)	1 970 575 pax	3200 m et 2670 m	4 (Air Austral - Air France Corsairfly - Air Madagascar)
Nouvelle-Calédonie (NOU)	479 803 pax	3250 m	2 (Air France - Air Austral)
Guadeloupe (PTP)	1 836 223 pax	3800 m	3 (Air France - Corsairfly Air Caraïbes)
Martinique (FDF)	1 680 647 pax	3300 m	3 (Air France - Corsairfly Air Caraïbes)
Saint-Martin (SXM)	1 625 964 pax ⁽⁹⁾	2180 m	4 (Air France - Corsairfly Air Caraïbes - KLM)

(4) P.GANDIL, DGAC, dossier du débat public p 01.

(5) Vol direct A/R A340 AF 3510/3515 quotidien ou semi-directs A/R 747-400 KL 785 et MD-11 KL763 entre Paris, Londres ou Amsterdam et l'île de Saint-Martin, Antilles, distance 7000 Km.

(6) Dossier du débat public p14 et 27-29.

(7) Publication de l'Union des aéroports français, février 2011.

(8) D'après les sites internet des gestionnaires des aéroports concernés.

(9) Traffic Statistics 2009/2008, Juliana International Airport.

Contrairement aux idées reçues, en matière de concurrence Mayotte n'est pas la plus à plaindre, une nouvelle piste ne garantit en rien l'arrivée de nouveaux opérateurs. Une piste longue attire-t-elle plus de visiteurs ? Encore une idée reçue qui ne se vérifie pas dans les faits. Saint-Martin est aussi choyée que les autres îles des Antilles, malgré sa piste beaucoup plus courte.

UNE PISTE LONGUE POUR FAIRE BAISSER LES PRIX ?

Pour les vols long-courriers, les gains liés à la suppression d'une escale et d'un détour de 3000 km sont importants, cependant la DGAC annonce que malgré ce gain « le prix du billet Mayotte/Métropole ne sera pas forcément sensiblement différent de celui d'un vol semi-direct ».

Pour ces vols long-courriers, une légère baisse des prix est prévue (entre 4 et 8 % par rapport au prix du billet direct actuel). Pour les vols régionaux aucune économie ne sera réalisée puisqu'il n'y a pas de suppression d'escale possible. Bien au contraire la part des redevances aéroportuaires, liées à l'entretien d'une nouvelle piste va fatalement influencer la hausse du prix du billet. Au final, pour deux tiers des usagers (ceux qui effectueront un vol régional) le prix du transport aérien va ainsi augmenter.

UNE PISTE LONGUE POUR DÉVELOPPER LE TOURISME ?

Le projet de piste convergente nécessite la transformation de Petite Terre en un gigantesque chantier, que les touristes devront traverser à leur arrivée comme à leur départ et qui constituera une nuisance énorme pour les habitants.

Qui plus est, les efforts de développement du tourisme vont dans le sens d'un tourisme spécialisé en visant les niches de l'écotourisme et de la plongée sous marine⁽¹⁰⁾. Ces touristes sont évidemment sensibles à la cause environnementale et à la protection du récif corallien. Il y a donc fort à parier que la construction d'une piste convergente et la destruction du milieu naturel ne suscitent chez eux plus d'amertume que de joie.

À la lecture du livre d'or du Comité du Tourisme de Mayotte nous constatons que les touristes sont plus affectés par l'insalubrité de l'île et l'insécurité des plages que par la durée ou le coût des vols.

PEUT-ON PARLER DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

Pour être durable, le développement doit concilier trois éléments majeurs :

L'équité sociale :

Pour la majorité des habitants aucune baisse significative des prix n'est à espérer. Quelques emplois seront créés mais il ne faut pas perdre de vue qu'ils sont conditionnés par l'augmentation du trafic de passagers et non par la longueur de la piste. La piste longue sera un investissement qui va servir à la petite partie de la population ayant les moyens de voyager vers la Métropole. Pour la majorité des habitants, la piste longue n'apportera aucun progrès social. Investir dans l'assainissement, la gestion des déchets, la santé, l'éducation, le logement, les transports en communs serait plus profitable à l'amélioration du quotidien de tous les habitants de Mayotte.

La préservation de l'environnement :

Les quatre millions de mètres cube de remblais vont détruire des habitats naturels d'espèces protégées tel que le dugong, en danger critique d'extinction à Mayotte, et les tortues marines. Ces espèces emblématiques de l'île font actuellement l'objet de plans nationaux de conservation. Protéger d'une main et détruire de l'autre, voilà qui semble contradictoire. Mayotte n'est elle pas désormais un Parc Naturel Marin considéré comme une aire marine protégée ? L'année des travaux de remblais du port de Longoni et malgré les études et les précautions prises, l'ensemble des récifs coralliens périphériques a déperlé. Quelle garantie avons nous qu'il n'en sera pas de même pour les récifs de la réserve de la passe en S à forts enjeux touristiques et ceux de la seule et première Réserve Naturelle Nationale de l'îlot M'bouzi ?

(10) Dossier du débat public P26.

