



CONTRIBUTION

M. Mansour Kamardine, ancien député de Mayotte

Contribution reçue le 9 décembre 2011

Présidée par Madame Anziza MOUSTOIFA, ancienne conseillère économique et sociale de Mayotte, le débat public sur l'opportunité de la construction de la piste longue de Pamandzi afin de favoriser la liaison directe Mayotte-Paris est engagé par le gouvernement de François FILLON depuis juillet 2011.

Nombreux sont ceux qui, soit de passage, soit en séjour de courte durée dans l'île s'autorisent à donner leur avis sur ce projet sans le plus souvent chercher à comprendre ce qu'est ce territoire, ses attentes et ses atouts pour un développement économique harmonieux.

Parmi ceux-là, il y a plus récemment Madame Eva JOLY qui ne comprend rien à rien à la question de Mayotte et dont Les prises de position tant sur l'histoire politique et institutionnelle de Mayotte que sur la construction du projet ont montré qu'elle est venue ici pour rien.

Il m'est donc apparu important de produire une contribution écrite dans ce débat :

- d'abord pour rappeler l'historique de ce projet au plan politique
- ensuite insister sur ses retombées économiques
- enfin pour relever les difficultés qui s'opposent à sa réalisation

1. Historique du projet sur le plan politique

Sur le plan politique stricto-sensu, il sera rappelé qu'après la promesse faite aux mahorais d'ériger l'île en département, promesse tenue enfin en décembre 2010 par Nicolas SARKOZY, le projet de construction de piste longue reste la plus vieille promesse à réaliser.

Faut-il rappeler que cette promesse fait consensus dans la classe politique française nationale. J'en veux pour preuve les nombreuses déclarations et prises de position faites sur ce sujet depuis ces quinze dernières années.

Ainsi, Jacques CHIRAC, Premier Ministre en visite dans l'île le 19 octobre 1986, promettait « **l'organisation d'une desserte maritime et aérien aux normes internationales** ».

De même le 27 janvier 2001, Lionel JOSPIN alors Premier Ministre en visite dans l'île déclarait aussi dans les jardins du Conseil Général : « **s'agissant de la construction de la piste**

longue à Mayotte, je vous informe qu'une somme de 400 000.00 € sera consacrée cette année aux études préliminaires, techniques et économiques nécessaires à ces travaux »¹.

Le 19 mai 2001, ce fut autour du Président de la République Jacques CHIRAC d'ordonner à Place du Marché à Mamoudzou : **« la réalisation d'une desserte aérienne entre Dzaoudzi et Paris est désormais une ardente obligation. La première convention de développement que j'évoquais à l'instant a permis en 1986 de désenclaver Mayotte en créant une première piste pour des avions de moyenne capacité.**

Il faut aujourd'hui franchir une nouvelle étape en engageant sans tarder les études pour doter vote île des infrastructures aéroportuaires permettant d'accueillir les gros porteurs nécessaires au développement touristique...

Ce projet n'est pas seulement la clef du développement du tourisme dans votre île, avec toutes les retombées économiques que cela suppose. C'est aussi la manifestation tangible du lien qui unit Mayotte à la métropole en même temps que le moyen d'assurer la mobilité des mahorais qui souhaitent poursuivre leurs études en dehors de leur île ou retrouver leur famille après une formation en métropole »².

Reprenant ce projet à son compte, le gouvernement de Jean-Pierre RAFFARIN par la voix de Madame Brigitte GIRARDIN, Ministre des Département et Territoires d'Outre Mer, confirmait dans une allocution prononcée au Conseil Général le 25 janvier 2004, **« ... la mise en place d'une desserte aérienne directe de Mayotte vers l'Europe est indispensable.**

Je voudrais souligner que l'étude du schéma directeur de développement de l'aéroport de Mayotte a été menée dans les délais prévus grâce au financement de 200 0000 € assurée par le Ministère de l'Outre Mer.

Cette étude privilégie la création d'une piste convergente de 2 600m capable d'accueillir des avions gros porteurs assurant la desserte de Mayotte au départ de Paris en 9 heures au lieu des 14 heures qui nécessitent actuellement le passage par la Réunion, des études plus détaillées pourront être engagées afin d'aboutir à un avant projet³.

A son tour et s'adressant aux mahorais dans sa lettre historique du 14 mars 2007, le candidat Nicolas SARKOZY, reconnaissait l'indispensable accélération du développement économique durable du territoire par une politique de désenclavement aérien, maritime et numérique : **« je considère qu'il est fondamental de réaliser le port en eau profonde de Longoni et la piste longue de l'aéroport de Pamandzi.**

¹ Discours de J. CHIRAC, Mayotte le 19 octobre 1986 in M. KAMARDINE – Discours de la République pour Mayotte - Editions ORPHIE 2007 – page 67

² Discours de J. CHIRAC, Mayotte le 19 mai 2001 in M. KAMARDINE – Discours de la République pour Mayotte - Editions ORPHIE 2007 – page 437

³ Discours de B. GIRARDIN au Conseil Général de Mayotte le 25 janvier 2004 in M. KAMARDINE – Discours de la République pour Mayotte - Editions ORPHIE 2007 – page 402

Ces outils sont indispensables à la croissance du commerce, à la structuration des filières d'exportation et au développement du tourisme. Ils seront réalisés sans délai car ils sont la clé du désenclavement de notre territoire »⁴.

Ce condensé des déclarations et autres engagements faits par les plus hautes autorités de l'Etat démontre à n'en plus suffire, que le projet de la piste longue est une promesse faite aux mahorais par tous les gouvernements aussi bien de droite que de gauche ainsi que par les deux derniers présidents de la République dont l'actuel président de la République en exercice.

En engageant et organisant le débat public, le gouvernement de François FILLON intègre les évolutions juridiques de prise en compte des préoccupations environnementales.

C'est doublement une excellente chose :

- d'abord cela traduit une volonté de ce gouvernement de tenir comme il l'a fait au sujet de la départementalisation la promesse présidentielle de doter Mayotte de sa piste longue

- ensuite de manifester son intérêt à la protection de l'environnement dans une perspective de développement durable

Pour ma part, je veux être confiant quant aux conclusions de ce débat compte tenu des éléments politiques qui viennent d'être rappelés et qui sont à verser dans ce débat en faveur du projet de piste longue.

Il reste à nous interroger après l'opportunité politique, sur l'intérêt économique

2. Une infrastructure nécessaire au développement économique et social du département

D'une manière générale et plus prononcée, les îles ont plus besoin que les territoires continentaux d'infrastructures portuaires et aéroportuaires pour asseoir leur développement économique.

En effet, si ces derniers ont besoin au minimum d'un désenclavement terrestre digne de ce nom pour accompagner de manière rationnelle les développements économique et social, les îles ont quant à elles besoin traditionnellement à la base de leur développement rationnel, d'infrastructures aériennes, maritimes et terrestres ou routières.

⁴ In Mansour KAMARDINE et Rouhania KAMARDINE – la départementalisation expliquée à la jeunesse mahoraise – l'ultime étape – Editions ORPHIE 2009 – page 95

Mayotte n'échappe pas à cette règle. Cette analyse est la mieux partagée par tous les acteurs politiques et économiques, locaux et nationaux qui s'intéressent sérieusement à l'avenir du 101^e département.

C'est sans nul doute ce qui explique les engagements pris aux travers des décennies par les gouvernements qui se sont succédé à la tête de l'Etat de 1986 à nos jours.

Faut-il reprendre ces déclarations pour relever à titre d'exemples que Jacques CHIRAC justifiait la réalisation de l'infrastructure aéroportuaire par le fait que « **ce projet n'est pas seulement la clé du développement du tourisme dans votre île avec toutes les retombées économiques que cela suppose** » pendant que Nicolas SARKOZY considère que « **ce projet est un outil indispensable à la croissance du commerce, à la structuration des filières d'exportation et du développement du tourisme** ».

J'ajoute qu'au moment où la réflexion sur le développement endogène bat son plein, l'on peut affirmer sans risque d'un démenti qu'il ne peut y avoir pour nos économies insulaires de développement endogène durable sans un désenclavement aérien digne de ce nom.

Au total, cette piste longue est la clé de voûte du développement de nos industries touristique, agricole et aquacole.

Pour l'ensemble de ces raisons et parce que je suis convaincu que ce projet n'est pas attentatoire à l'environnement, parce que j'ai la conviction que ce projet participe du développement durable, que ses conséquences en matière sociale et notamment du développement de l'emploi dans tous les secteurs économiques qu'il est censés influencer, sont particulièrement importantes, j'affirme que la piste longue est le projet prioritaire du quinquennat qui s'ouvre sauf à privilégier l'assistance.

Dans le cas contraire, il faudra le dire très clairement aux mahorais et pas seulement le dire mais agir dans ce sens sans tarder dans l'intérêt de la paix civile et de la paix sociale.

Ce serait alors la fin de la dignité à laquelle aspire la jeunesse de ce territoire

3. Vaincre l'opposition de la Direction Général de l'Aviation Civile - DGAC

Nous avons vu qu'au plan politique la réalisation de ce projet ne devrait rencontrer aucune opposition.

En revanche, ce projet tarde à voir le jour en raison de l'opposition historique de la DGAC. J'ai encore en souvenir le dernier entretien que m'avait accordé un des anciens préfets de Mayotte le 18 juin 2002 à 11 heures, au lendemain de mon élection en tant que député.

En effet, me recevant pour me notifier les instructions du Président de l'Assemblée Nationale, le Préfet de l'époque a souhaité que nous évoquions les principaux dossiers de Mayotte. A l'endroit de la piste longue, il m'annonçait que je rencontrerai les pires difficultés pour obtenir de l'Etat la réalisation de ce projet en raison de l'opposition à la fois ferme et irrésolue des ingénieurs de la DGAC.

Je puis témoigner aujourd'hui de cette opposition et des artifices mis en œuvre pour enjamber tous les quinquennats sans jamais réaliser le projet.

Ainsi qu'il a été rapporté plus haut, les études d'environnement et de faisabilité sur le projet ont été réalisées dès 2002. Le 25 janvier 2004, Madame GIRARDIN faisait ce constat et annonçait que « **le schéma directeur devrait être prochainement validé par le Ministère des Transports, ce qui fut fait** ».

Les nombreuses réunions tenues durant cette période à la salle Hippocampe à Dzaoudzi en présence de la DGAC de la Réunion sont là pour en témoigner.

J'ai encore en souvenir les oppositions manifestées par les prises de position incongrues dont : la proposition d'allonger la piste de 400 m malgré les contraintes environnementales considérables, les risques de blocage du projet liés aux difficultés d'expropriation du village ainsi que le coût plus élevé du projet par rapport à la construction de la piste convergente, schéma que j'ai eu l'honneur en cette période de remettre au Président de la République à l'Élysée.

Il a fallu la forte personnalité des élus de l'époque pour faire valoir l'intérêt du projet de piste longue dont les conclusions de l'étude de Aéroports de Paris démontrait à n'en plus suffire que la piste convergente était le projet le moins coûteux et le moins attentatoire à l'environnement.

Mais les avatars du projet ne sont pas arrêtés là ; au niveau des études pré-opérationnelles et bathymétriques, les sondes pratiquées sur le platier de Pamandzi tombaient souvent en panne et il fallait attendre plusieurs mois avant leur réparation et la reprise des études.

La XIIe législature s'est donc achevée sans connaître les conclusions finales des études.

Je me souviens également que sur ma demande, une réunion était organisée au cabinet de Dominique PERBEN alors Ministre des Transports en présence de la Directrice Générale du Conseil Général des Ponts et Chaussées (DGAC) et l'ancien président du Conseil Général pour faire évoluer le dossier mais sans succès.

Ainsi, de report en report, la DGAC a réussi à franchir sans heurt la XIIe législature en espérant qu'avec le départ de l'ancien Président de la République, le projet serait abandonné.

Manque de pot, le nouveau Président de la République conscient de l'importance de cette infrastructure pour le développement du territoire, l'a repris à son compte.

Et nous voici repartis des plus belles. D'études en études jusqu'à la fin du quinquennat dans l'espoir que dans le prochain, le projet sera abandonné.

C'est manifestement ne pas connaître l'opiniâtreté des mahorais, surtout quand ils sont convaincus comme c'est le cas en l'espèce de la pertinence de leur droit. Le combat en faveur de la départementalisation est là pour le rappeler à juste raison.

La DGAC doit être convaincue que ce projet de piste longue est un projet qui unit et rassemble les mahorais. Elle doit savoir que les mahorais ont vu comment fut organisé le développement de l'aéroport de Pamandzi durant la période qui vient de s'écouler.

Pourquoi le développement de cette infrastructure qui constitue l'un des poumons économiques de l'île aux côtés du port de Longoni a été toujours conçu non point au gré des intérêts supérieurs de l'île mais au service exclusivement d'une compagnie aérienne pour des motifs que nous avons encore du mal à éclaircir.

Est-ce que cela doit s'expliquer par la proximité naturelle qu'il y a à la Réunion entre la DGAC compétente aussi pour Mayotte et la compagnie aérienne en question ?

L'affaire de la liaison directe annoncée puis annulée récemment en est encore le meilleur reflet.

Nous y parviendrons un jour !

En attendant, il faudra que les élus de Mayotte se mobilisent pour obtenir du prochain Président de la République la reprise de la promesse de réaliser ce projet prioritaire pour le prochain quinquennat.