

Desserte aérienne

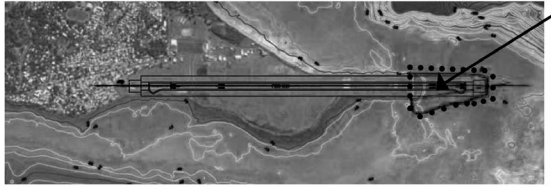
Le débat public sur la piste longue est lancé

Mardi matin, Philippe Deslandes, le président de la Commission nationale du débat public (CNDP), a lancé officiellement le débat public sur la piste longue de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, qui se tiendra du 27 juin au 6 novembre, avec interruption d'un mois en août. L'extension de la piste de 1.930 à 2.600 mètres de longueur doit permettre de faire face à la forte croissance du trafic aérien et d'assurer des liaisons directes entre la Métropole et Mayotte, en accueillant des avions long-courrier qui pourraient décoller à pleine charge. Ce projet d'au moins 210 M€ permettrait de répondre à une très forte attente locale en favorisant les échanges, le développement économique et touristique, avec toutefois des impacts sur l'environnement, qu'il conviendra de limiter.

LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

Allongement de la piste actuelle (étape 1) puis création d'une piste convergente de 2600 m (étape 2)

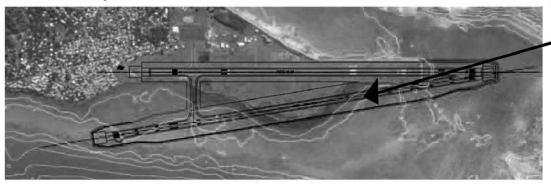
Scénario 1 Etape 1



Etape 1: Allongement de la piste à 2310 m

Avantages:
• régularité des vols directs pour le B 777 - 200 LR, quelle que soit la météo
• vols directs pour les avions A 330 - 200, en fonction de la météo

Scénario 1 Etape 2

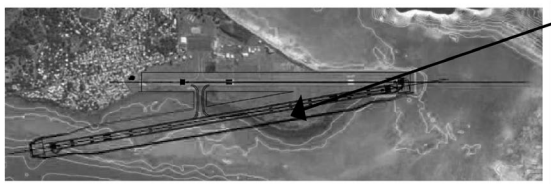


Etape 2: Réalisation ultérieure d'une piste convergente de 2600 m s'appuyant sur l'allongement de la piste actuelle

Avantages:
• vols directs pour les avions actuels, quelle que soit la météo
• vols directs avec des avions de plus grande capacité

Réalisation d'une piste convergente de 2600 m sans allongement de la piste actuelle

Scénario 2



La piste convergente prend directement appui sur l'extrémité sud de la piste actuelle

Avantages:
• Identiques à ceux de l'étape 2 du scénario 1

C'est un projet dont on parle depuis 30 ans. Le débat public a lieu aujourd'hui parce que c'est la loi." M. Deslandes, président de la CNDP depuis 2008, rappelle que son institution, qui est devenue une autorité administrative indépendante par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui répondent à certains critères ou qui excèdent les seuils fixés par le Conseil d'Etat, soit plus de 100 M€ dans le cas de la création ou de l'extension des pistes d'aérodromes. Les projets soumis à la CNDP doivent en outre "avoir un intérêt national, un impact environnemental et des enjeux socio-économiques", ce qui est le cas du projet de piste longue.

Le projet d'extension de la piste de 1.930 m à 2.600 m de longueur, chiffré à 230 M€ pour le premier scénario en 2 étapes (100 M€ pour la 1ère étape), et 210 M€ pour le second, doit permettre de faire face à la forte croissance du trafic aérien : +12% par an, avec 300.000 passagers en 2010. La piste longue permettrait ainsi d'accueillir des Boeing

777-300 ER et des Airbus de plus grosse capacité qu'aujourd'hui, et de faire décoller avec le plein de passagers pour un vol direct vers la Métropole les B777-200ER et les A330-200 qui fréquentent déjà aujourd'hui l'aéroport, mais sont contraints d'effectuer une escale technique pour s'avitailer en kérosène à St-Denis, Tananarive ou Nairobi.

Dans 15% des cas, les Boeing "modifiés" d'Air Austral ne pourront pas décoller sur la piste actuelle

Dans son document de synthèse, la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), maître d'ouvrage qui devra répondre à toutes les questions des citoyens et des associations,

signale que les vols directs vers la Métropole assurés par les deux B777-200LR d'Air Austral à partir du 31 octobre, "ne pourront pas décoller avec le plein de passagers par tous les temps". Dans 15% des cas, avec une piste mouillée et des vents venant du Nord, les Boeing "modifiés" d'Air Austral "ne pourront pas décoller à pleine charge depuis la piste actuelle".

Le premier scénario, en deux étapes, envisage justement une solution intermédiaire consistant à allonger dans un premier temps la piste à 2.310 m, ce qui permettrait des vols directs d'Air Austral par tous temps et des vols directs en A330-200 en fonction de la météo. La DGAC prévient également que "malgré la suppression de l'escale, le billet d'un vol direct ne sera pas nécessairement moins cher qu'un vol semi-direct", mais un vol direct permettrait un gain de temps considérable, en reliant Paris en 11 heures, contre 14 à 15 heures dans les meilleurs des cas aujourd'hui.

Le second scénario serait plus économique en remblais : 3,47 millions de m³, contre 4,67 millions de m³ (1,27 pour la première étape) pour le premier, qui seraient prélevés sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir. La seconde étape du premier scénario prévoit 630.000 m³ de remblai dans la lagune, contre 440.000 m³ pour le second.

Dans tous les cas, les impacts environnementaux seraient bien sûr significatifs, en raison de la très grande richesse floristique et faunistique du lagon de Mayotte et du secteur concerné en particulier, et des effets du remblai sur le fonctionnement du milieu récifal et du lagon. Les habitats des tortues marines et des dugongs, qui broutent actuellement sur les herbiers, seraient pour le moins perturbés, mais le maître d'ouvrage promet que "des mesures seront prises pour éviter, réduire, voire compenser de tels impacts", qui seront définies par l'étude d'impact environnemental.

"En aucun cas, nous ne portons un avis sur le projet, nous aidons seulement tous les acteurs à s'exprimer", tient à souligner M. Deslandes, qui ajoute que le débat public est "une expérience enrichissante qui transforme la perception d'un projet. 8 projets sur 10 sortent modifiés à l'issue du débat, parce que le maître d'ouvrage ne connaît pas forcément bien le territoire".

À L'AFFICHE

Nos sénateurs débattent du tourisme ultramarin

Nos deux sénateurs Soibahadine Ibrahim Ramadani et Adrien Giraud sont intervenus ce mardi 28 juin au Palais du Luxembourg, lors du débat consacré à "Tourisme et environnement Outremer". Ils ont félicité le travail de leur collègue Michel Magras qui a rendu un rapport intitulé "Guadeloupe et Martinique : d'un tourisme subi à un tourisme intégré".

Selon Adrien Giraud, celui-ci a fait l'effort de différencier la situation antillaise de celle des autres collectivités ultramarines pour valoriser les atouts et spécificités propres à chaque territoire. Pour le propriétaire du Rocher, le développement du tourisme à Mayotte passe notamment par des formations qualifiantes sur place (le CDTM aurait finalisé un accord avec la Dieccte pour prendre en charge une formation qualifiante de niveau bac+2 pour les élèves titulaires d'un BEP), des séjours combinés avec les autres destinations de la région, le développement de l'artisanat local, de l'hébergement chez l'habitant, l'amélioration des gîtes et chambres d'hôtes. Le sénateur Soibahadine Ibrahim Ramadani insiste également sur la nécessité de construire des éco-lodges ou safari-lodges sur les sites Padd, afin de dynamiser le nombre de visiteurs de l'île dans des structures haut de gamme. Pas de développement du tourisme sans développement des infrastructures et notamment de l'aéroport.

Au vu des besoins actuels et à venir, l'aéroport d'aujourd'hui ne suffit plus. Les prévisions les plus optimistes tablent sur plus de 750.000 voyageurs annuels en 2020. Pour Soibahadine Ibrahim Ramadani, le tourisme à Mayotte doit s'ouvrir principalement vers la zone océan indien. Adrien Giraud pour sa part souligne qu'en raison des richesses culturelles et naturelles de notre île, un tourisme de masse n'est pas souhaitable. D'autre part, il souhaite que l'initiative privée soit encouragée et non confisquée par les acteurs publics du tourisme.

Dans une question au gouvernement, M. Ramadani s'est par ailleurs inquiété de la baisse du montant du dispositif Nacre (Nouvel accompagnement à la création/reprise d'entreprise). Le gouvernement avait promis 40 millions d'euros pour accompagner les créations pendant un an et un prêt à taux zéro de 100 millions d'euros qui devaient aider 40.000 bénéficiaires. Aujourd'hui, seuls 23 millions d'euros sont prévus pour 20.000 bénéficiaires, ce qui inquiète le sénateur de Mayotte.

Les réunions publiques de juillet

- ▶ Vendredi 1er juillet à 16h : Mamoudzou, place de la République (ouverture)
- ▶ Samedi 9 juillet à 16h : Pamandzi, place de la mairie
- ▶ Vendredi 15 juillet à 16h : Dembèni, parking de la mairie
- ▶ Samedi 16 juillet à 9h : Bandréélé, parking de la mairie, à 18h : ACL Dzaoudzi-Labattoir
- ▶ Vendredi 22 juillet à 16h : Chirongui, foyer
- ▶ Vendredi 29 juillet à 16h : Bouéni, salle de réunion de la mairie
- ▶ Samedi 30 juillet à 16h : ACL Dzaoudzi-Labattoir (Thème : "Impact pour la population de Petite Terre")

Certains sont même carrément abandonnés, comme l'extension du port de Nice, ou les contournements autoroutiers de Toulouse et Bordeaux. "Il n'y a pas de contraintes, mais tout est public. Souvent, au cours d'un débat, le maître d'ouvrage s'engage publiquement. Le débat a ainsi un rôle d'influence sur la décision du maître d'ouvrage." Anziza Moustoifa présidente de la Commission particulière du débat public (CPDP) nommée il y a un an, ajoute que "ce débat n'est pas inutile, parce que le projet n'est pas encore ficelé". L'objectif est que tous les citoyens puissent s'informer et s'exprimer, d'abord à travers les 23 réunions publiques, entièrement traduites en shimaoré et/ou en kiboushi par l'association Shimé, qui sont programmées dans les 17 communes d'ici le 6 novembre. Tout le monde y aura le même temps de parole de 3-4 minutes, même les élus qui ne pourront pas monopoliser la parole. Le verbatim de toutes les réunions sera mis en ligne sur le site internet.

Les citoyens qui n'osent pas parler en public pourront poser des questions par internet ou par courrier,

et les collectivités territoriales, associations, chambres consulaires, partis politiques et entreprises pourront s'exprimer grâce aux "cahiers d'acteurs". La CPDP devra ensuite communiquer son compte-rendu à la CNDP avant le 6 janvier, puis le maître d'ouvrage devra rendre publique sa décision, en motivant ses choix en fonction de tous les arguments développés au cours du débat.

L'arrêté ministériel interviendra in fine avant le 6 avril 2012. Les travaux commenceraient alors en 2015, mais les financements n'ont pas encore été définis par le maître d'ouvrage : outre les pouvoirs publics et l'Union européenne, les compagnies aériennes pourraient également y participer.

Julien Perrot

Poser vos questions ou apporter votre contribution sur www.debat-public-pistelonguemayotte.org La CPDP est située au-dessus du M'biwi café, quartier des Hauts Vallons, à Mamoudzou, et est ouverte du lundi au vendredi de 8h à 17h. Tél. : 0269.62.54.71.

LE CHIFFRE

1,5 et 0,9

Ce sont les nouveaux taux de cotisations, respectivement patronales et salariales, communiqués par la CACM et applicables à compter du 1er juillet 2011. Le plafond de 1.070 euros reste inchangé. Cette augmentation du taux doit permettre de se rapprocher du droit commun et de bénéficier de la solidarité nationale pour l'indemnisation du chômage à Mayotte. Celle-ci interviendra dès que seront rendues publiques les ordonnances modifiant le code du travail à Mayotte, vers le deuxième semestre 2012.

LA PHRASE

"Madagascar exportera des moutons et des chèvres à Mayotte"

C'est ce qu'annonce l'agence de presse Xinhua dans une dépêche datée du mercredi 29 juin. En effet, les régions de Boeny, avec qui Mayotte entretient de très bonnes relations, Sofia, Betsiboka (à l'ouest de la Grande île) et de Fort Dauphin (dans le sud-est) se préparent à mettre en place ce projet d'exportation vers toutes les îles de la région, dont Mayotte. De 75 à 80% de la population malgache travaille dans le secteur agricole et un recensement de 2007 révélait l'existence de 1,8 million de chèvres et moutons. Une campagne de déparasitage des ovins et caprins en vue de l'exportation a déjà été lancée dans la région de Boeny la semaine dernière, où un village compte environ 28.000 moutons et chèvres et près de 3.000 boeufs.

LES HOMMES

Philippe Trétiack et Guillaume Herbaut

Respectivement grand reporter et photographe pour le magazine féminin ELLE, ils sont arrivés à Mayotte samedi dernier pour un reportage qui devrait être publié en septembre prochain. Ils ont pu rencontrer une foule de personnalités de l'île, que ce soit la chatouilleuse Zéna Méresse, la chanteuse Saandati ou encore l'équipe des Big mamas de M'gombani qui participera à la course de pneus de samedi.

Les deux hommes ont envie de répondre à une question : "Qui sont ces Français du canal du Mozambique ?", et pour tenter d'y répondre ils ont visité la maternité de Dzoomogné, assisté à un mariage traditionnel, vécu l'isolement dû au bas débit d'internet ou encore été surpris par le poids que prend la problématique de l'immigration dandestine. Il s'agit de leur 24ème reportage en binôme et lors de son séjour à Mayotte Guillaume Herbaut a appris qu'il était lauréat du prestigieux prix Niecep 2011 pour son travail sur Themobyl. Philippe Trétiack est aussi chroniqueur à D'Architectures, ELLE Décoration, L'Arbre et à Radio France Internationale. Guillaume Herbaut, membre fondateur de l'Oeil Public, a travaillé sur Themobyl, la ville de Shkodra en Albanie ou encore Auschwitz de nos jours. Ils reprennent l'avion ce samedi.