

SEPTEMBRE 2011

QUELS SONT LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX SUR LE SITE ?

L'aéroport de Mayotte se situe au sein d'un milieu naturel remarquable. Le projet de piste longue entrainera une forte perturbation de l'écosystème et de l'écoulement des eaux du lagon ainsi que la destruction d'habitats naturels.

Le risque de pollution accidentelle du lagon durant le chantier a été identifié comme étant élevé (dossier du maître d'ouvrage, p. 61-62). En cas de pollutions, des zones à forts enjeux, telle que la passe en S, principal spot de plongée à Mayotte ou la réserve nationale M'Bouzi pourraient être impactées par le projet.

Sur les récifs de l'aéroport se situe une zone de nourrissage pour des espèces emblématiques telles que les tortues et les dugongs ; la destruction des herbiers marins aura un impact fort sur ces espèces protégées, notamment les dugongs, très fortement menacés.

QUELLES SERONT LES CONSÉQUENCES POUR LES COLLINES DE PETITE-TERRE ?

Il est envisagé d'araser une partie des collines de Petite Terre pour les matériaux de construction dont le besoin est estimé à 4 à 5 millions de m³ (dossier du maître d'ouvrage, p. 56). Là encore les écosystèmes s'en trouveraient fortement perturbés voire détruits.

La colline de Labattoir représente un enjeu de conservation très élevé : une espèce végétale protégée, très rare, et treize espèces animales à valeur patrimoniale (dont quatre endémiques) y ont été recensées (source : dossier d'étude d'impact, juin 2010, p. 91).

QUELS SERONT LES IMPACTS SUR LA VIE ET LA SANTÉ DES HABITANTS ?

Pendant la durée du chantier, 700 000 à 900 000 rotations de camions (dossier du maître d'ouvrage, p. 60-62), soit 100 camions à l'heure, 8 heures par jour, traverseront Petite Terre, avec les nuisances associées : bruit, poussière, dangers de la route. La réalisation de la piste perturbera l'écoulement des eaux du lagon. Une zone lagunaire sera ainsi créée entre la piste convergente et la plate-forme actuelle entraînant envasement et risques sanitaires (moustiques) d'après le maître d'ouvrage (dossier, p. 61-62).

ARGUMENTS EN FAVEUR DU PROJET

- « On fera le nécessaire pour limiter les conséquences sur l'environnement, mais on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs ».

EN RÉALITÉ

- Le patrimoine naturel est une richesse de Mayotte, le détruire c'est se priver demain d'un fort atout touristique.
- Le projet de piste longue est en contradiction avec la logique d'un développement durable

EN CONCLUSION :

La justification économique de ce projet est contestable ; il s'y ajoute des risques environnementaux importants qui pourraient à terme remettre en cause l'atout touristique que constituent actuellement la richesse et la diversité du patrimoine naturel de Mayotte. Cet investissement n'est sans doute pas nécessaire et certainement pas prioritaire.

D'autres investissements publics d'intérêt général, plus utiles et plus urgents, auraient en outre l'avantage de profiter à toute la population (éducation, santé, assainissement, transports en commun, logements sociaux...)

Améliorer la vie du plus grand nombre plutôt que faire des investissements de prestige, c'est un autre choix de développement, respectueux de Mayotte et de ses habitants.



Rue du Commerce, Immeuble Sana
n°8, BP 1391 Kawéni, 97600 Mamoudzou
naturalistes.mayotte@wanadoo.fr
<http://naturalistes.info>

Créée en 1999, l'association regroupe 750 adhérents de toutes origines, dont 240 jeunes Mahorais. Elle est investie sur toutes les problématiques environnementales et culturelles de l'île. Elle gère notamment l'écomusée de la vanille et de l'ylang ainsi que la réserve naturelle nationale de l'îlot M'Bouzi. A diverses reprises, elle a produit des contributions concernant l'avenir de l'île, notamment sur un tourisme durable, sur Mayotte et la mer et sur un projet de musée de Mayotte. Elle s'investit dans l'éducation à l'environnement : en 2010-2011 près de 5000 jeunes ont bénéficié de ses activités. L'association est elle-même un acteur économique et social de l'île en ayant créé six emplois salariés.

Les Naturalistes

Environnement et patrimoine de Mayotte

Le projet de construction d'une piste longue de l'aéroport de Mayotte est à l'étude depuis 2003.

Ce projet était motivé par un double argument :

- le souci, légitime, d'établir une desserte aérienne directe Mayotte-Paris,
- la conviction que cette piste longue aurait pour conséquences le développement économique et touristique, l'augmentation de la concurrence aérienne et la diminution des tarifs.

Notre souci est d'examiner la pertinence de ces arguments dont certains ont perdu du poids depuis 2003. En effet depuis cette date la concurrence entre les compagnies a déjà permis d'améliorer significativement la desserte : Corsairfly, nouvel opérateur sur la destination, assure régulièrement des vols semi-directs. Air Austral pour sa part, vient d'acquiescer un type d'appareil (B777-200LR) qui n'existait pas en 2003 ; cet appareil lui permettra d'assurer dès fin octobre 2011 des vols directs réguliers vers la métropole.

Le choix du site de l'aéroport n'est pas soumis au débat public. Il a été tranché antérieurement. Ce choix maintient les inconvénients du site actuel : problème du transfert de passagers entre Petite Terre et Grande Terre, difficulté d'approche aérienne en raison des collines de Labattoir, nuisances sonores pour les habitants. A cela il faut ajouter l'impact du projet sur l'environnement et certaines espèces protégées : le récif de l'aéroport est considéré comme un des sites marins les plus riches de Mayotte.

De 2003 à 2011 le contexte a évolué, les conditions ne sont plus les mêmes. Dans ce territoire où il y a encore beaucoup à faire et où tout ne pourra pas être fait en même temps il importe de ne pas se tromper de priorité. De ce point de vue le débat sur le projet de piste longue participe d'un débat plus général sur les choix de développement et le projet de société pour Mayotte.

A travers ce cahier d'acteurs nous voulons contribuer à ce débat en nous interrogeant :

- sur les résultats économiques attendus,
- sur l'impact environnemental,
- sur la pertinence de cet investissement au regard d'autres priorités de développement.

MAYOTTE EST-ELLE ENCLAVÉE ?

Le projet de piste longue est présenté comme un « désenclavement » de Mayotte qui lui permettrait de s'ouvrir vers la métropole et le monde.

Il y a actuellement 12 à 15 vols par semaine pour Paris, avec transit à la Réunion, Tananarive ou Nairobi : il est donc très exagéré de parler d'enclavement. Corsairfly assure la liaison avec Paris en semi-direct (Paris-Mayotte en direct et Mayotte-Paris via Tananarive).

Il est vrai qu'à l'échelle régionale les liaisons directes avec les pays voisins sont peu nombreuses (Comores, Madagascar, Réunion, Kenya). Ce trafic n'est cependant assuré ni par des gros porteurs ni par des longs courriers ; la piste actuelle est donc suffisante pour développer ce trafic régional. Si les lignes sont si peu nombreuses c'est sans doute que les compagnies estiment qu'elles ne seraient pas suffisamment rentables.

LA PISTE LONGUE EST-ELLE INDISPENSABLE POUR ASSURER LES VOLS DIRECTS VERS LA METROPOLE ?

Jusqu'à présent le décollage des avions long-courriers en vol direct vers la métropole n'est pas possible. Néanmoins, de tels vols directs auront lieu dès le 31 octobre 2011 grâce à de nouveaux avions (B777-200LR) capables de décoller à pleine charge sur la piste actuelle.

Seuls 15% des vols directs ne pourront pas être assurés en cas de conditions météorologiques défavorables, essentiellement entre janvier et mars. Les progrès techniques dans le secteur de l'aéronautique étant continus, il se pourrait que les limites que rencontrent actuellement certains vols puissent disparaître à moyen terme.

LA PISTE LONGUE PERMETTRA T-ELLE LA DIMINUTION DU PRIX DES BILLETS ?

C'est une attente forte de la population. La baisse des prix des billets et des produits importés serait une des principales motivations pour réaliser cette piste longue. La réduction du temps de vol devrait en effet diminuer le prix du billet mais il faudra s'attendre à des coûts plus élevés des taxes et redevances d'aéroport et surtout du carburant qui est environ 50% plus cher qu'à la Réunion. En outre, dans la longue durée, le prix du pétrole n'est pas orienté à la baisse.

Il ne faut donc pas s'attendre, malheureusement, à une démocratisation significative du transport aérien. Le maître d'ouvrage en convient lui-même en indiquant que « le prix d'un billet en vol direct ne sera pas forcément sensiblement différent de celui d'un vol semi-direct ».

LA PISTE LONGUE VA-T-ELLE FAVORISER LA CONCURRENCE ?

La construction d'une piste longue n'implique pas automatiquement l'installation de nouvelles compagnies aériennes. A la Réunion où le potentiel de voyageurs est quatre fois plus élevé qu'à Mayotte il n'existe que trois compagnies aériennes desservant Paris, soit autant qu'à Mayotte.

COMMENT SERA FINANCÉE CETTE PISTE LONGUE ?

Le maître d'ouvrage précise qu'il « ne sait pas encore comment sera assuré le financement » mais que « selon toute probabilité, il y aurait une augmentation des redevances d'usage des installations, en particulier la redevance d'atterrissage ». C'est dire que le coût des nouveaux équipements sera en partie répercuté sur le billet d'avion.

ARGUMENTS EN FAVEUR DU PROJET

- La piste longue permettra des vols directs vers la métropole.
- La baisse des prix des billets facilitera les voyages vers la métropole.

EN RÉALITÉ

- Dès le 31 octobre des vols directs desserviront Paris à partir de la piste actuelle.
- Le prix du carburant et l'élévation des taxes va réduire la baisse espérée.

LA CONSTRUCTION DE LA PISTE VA-T-ELLE CRÉER DES EMPLOIS ?

Pour un investissement prévu de 230 millions d'euros le maître d'ouvrage annonce la création de 50 à 100 emplois.

LA PISTE LONGUE VA-T-ELLE PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME ?

Si le tourisme est peu développé à Mayotte ce n'est pas la longueur de la piste qui en est responsable (qu'on se souvienne comment Mayotte a perdu le marché des croisières). Le coût élevé des séjours, l'insuffisance en quantité et en qualité de l'hébergement touristique, l'offre d'activités très réduite en dehors du lagon, l'absence d'équipements culturels, le mauvais état du réseau routier ne plaident pas en faveur de l'accueil touristique. Enfin la malpropreté générale de l'île et la recrudescence des agressions sur les plages véhiculent une très mauvaise image de l'île. Si l'objectif recherché est le développement touristique, il y a plus urgent et plus efficace à faire que construire une piste longue.

LA PISTE LONGUE EST-ELLE LA SOLUTION AU DÉVELOPPEMENT DE MAYOTTE ?

Contrairement au seul argument avancé localement par les partisans du projet, la longueur de la piste n'est pas l'unique condition pour amorcer le développement économique. La construction d'une infrastructure n'est pas en soi une garantie de développement, d'autres atouts sont nécessaires au développement économique. La Grande Comore possède une piste de 2900m, pourtant le développement tarde à venir.

La construction du deuxième quai à Longoni a été présentée à l'époque comme une nécessité pour le développement de l'île. Sans doute les échanges en ont-ils été facilités, mais peut-on évaluer réellement quelles ont été les retombées économiques en terme de créations d'entreprises et d'emplois, d'augmentation des exportations ?

Une politique de développement pour Mayotte ne peut pas se réduire à la construction d'équipements de prestige.

LA PISTE LONGUE EST-ELLE UN INVESTISSEMENT PRIORITAIRE POUR MAYOTTE ?

Nous sommes résolument favorables au développement de Mayotte, mais le développement consiste t-il seulement à construire de grands équipements dont l'utilité et la pertinence sont contestables ? Et si investissement il y a, ne doit-on pas en attendre une amélioration significative pour la population ? Les choix de développement méritent d'être discutés. Peut-on s'interroger sur d'autres priorités, plus utiles et plus urgentes pour Mayotte : l'assainissement, la gestion des déchets, la résorption de l'habitat insalubre et la construction de logements sociaux, la création d'équipements culturels, la construction d'équipements scolaires, l'ouverture d'un réseau de transports en commun, le développement d'énergies renouvelables, le raccordement au réseau haut débit internet, etc. Ce sont là des investissements d'intérêt général qui auraient des retombées positives pour l'ensemble de la population.

ARGUMENTS EN FAVEUR DU PROJET

- La piste longue va développer le tourisme.

EN RÉALITÉ

- Dès le 31 octobre les touristes pourront arriver directement de Paris.
- La saleté de l'île, l'insécurité sur les plages, le coût de la vie sont des obstacles majeurs au développement touristique.

