



DEBAT PARLEMENTAIRE :
« TOURISME ET ENVIRONNEMENT OUTREMER »

Mardi 28 juin 2011

SOIBAHADINE
IBRAHIM RAMADANI

SENATEUR DE MAYOTTE

Monsieur le Président,
Madame la Ministre,
Mes chers collègues,

Madame la Ministre,

Suite au rapport d'information de notre collègue Michel MAGRAS, réalisé au nom de la Commission de l'Economie sur « **Le tourisme en Guadeloupe et en Martinique** », nous avons le plaisir de débattre aujourd'hui sur **le tourisme et l'environnement en Outremer**, deux thèmes désormais indissociables, car on ne peut imaginer, pour nos territoires insulaires, une politique touristique ignorant les enjeux environnementaux.

A ce propos, je note avec satisfaction l'intérêt renouvelé à l'Outremer à l'occasion du **Conseil interministériel de la mer du 10 juin dernier**, dans le cadre de la politique de protection de l'environnement marin à travers laquelle Mayotte prend toute sa part avec le **Parc naturel marin**, que le Président de la République nous a fait l'honneur de venir lancer la création le 18 janvier 2010. Couvrant une superficie de 70.000 km², le Parc naturel marin de Mayotte jouera un rôle essentiel dans la protection de la biodiversité marine, contribuera à mieux réguler les activités maritimes notamment la pêche, et constituera un élément majeur dans le développement d'une politique touristique moderne.

C'est essentiel, car le département de Mayotte dispose d'atouts incontestables pouvant lui permettre de développer une politique touristique créatrice de richesse et respectueuse de l'environnement.



Située à mi-chemin entre la côte orientale de l’Afrique et Madagascar, protégée d’une double barrière de corail longue de 160 kms, habitée par une faune et une flore abondantes et protégées, l’île de Mayotte, avec un littoral unique composé notamment d’une vingtaine d’îlots inhabités et d’une centaine de plages encore préservées, peut faire figure de « **destination de rêve** » dans l’Océan indien.

L’isolement dont elle a souffert jusqu’à ces dernières années a, d’une part, contribué à préserver ce patrimoine, mais a, de l’autre, constitué un frein à son ouverture dans la région et son inscription dans les grands réseaux touristiques du monde. Mais l’essor des liaisons aéroportuaires, marqué par l’arrivée de plusieurs compagnies aériennes régionales et nationales permettent, petit à petit, un meilleur désenclavement du jeune département, à tel point que nous sommes passés de 6.700 touristes en 1995 à près de 24.000 en 2001 et 39.000 en 2005. En 2010, l’enquête de l’INSEE sur les flux touristiques a relevé l’entrée de près de 53.000 touristes, soit 3.000 de plus par rapport à 2009, en provenance essentiellement de la métropole et de la Réunion.

Malgré une demande touristique en forte hausse, un des plus gros handicaps du département réside dans sa capacité d’hébergement. Car en 2007 l’île ne disposait que de 750 lits avec une dizaine d’hôtels et une trentaine de gîtes. A ce rythme, il sera très difficile de respecter les engagements du Plan d’Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui prévoit l’accueil de 120.000 à 150.000 touristes par an à l’horizon 2020.



Pour répondre à cet objectif, le PADD, véritable document d'urbanisme de référence valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), validé par le Conseil d'Etat le 15 janvier 2008, a identifié neuf sites stratégiques pouvant accueillir des projets hôteliers d'envergure, en dérogation à la « **Loi Littoral** » du 3 janvier 1986, conformément à l'ordonnance n°2005-868 du 28 juillet 2005 relative à l'actualisation et à l'adaptation du droit de l'urbanisme à Mayotte. Cette dérogation spécifique en matière de permis de construire sur la zone protégée des cinquante pas géométriques vise à soutenir la réalisation de projets touristiques prévus et explicités par le PADD, et en total respect des conditions environnementales en vigueur.

C'est dans ce cadre que l'Etat et le département ont lancé, depuis janvier dernier, des appels à projet concernant quatre des neuf sites identifiés par le PADD :

- à Bambo-Est, sur la commune de Bandrélé ;
- à Mstanga Chechi (Mtsanga Beach), sur la commune de Sada ;
- à Mtsanga Gouéla, sur la commune de Bouéni ;
- et à Mariam Lidi, sur la commune de Bouéni.

A ce jour, une dizaine de projets concourent pour la construction de complexes hôteliers sous forme de « **safari lodge** » et « **éco-lodge** », avec pour points communs le respect de l'environnement et leur inscription dans une démarche de développement durable.



Outre le PADD, le Schéma de développement et d'aménagement du tourisme et des loisirs de Mayotte, réalisé par le Comité du tourisme, s'inscrit dans une perspective de développement durable et retient, pour l'horizon 2020, la réalisation de plusieurs actions d'envergure notamment l'aménagement d'équipements structurants tels que l'aéroport et les gares maritimes, l'aménagement du littoral de Mamoudzou, des plages et des pontons, des pôles de mouillage, des centres administratifs et économiques, des circuits de randonnées, de jardins botaniques etc.

De grandes opérations d'investissement dont le coût global est estimé à plus de 500.000 M€ d'euros.

L'autre grand chantier, inscrit dans le Contrat de projet (2008-2015), est la construction d'un complexe aéroportuaire, avec une nouvelle aérogare qui devrait être livrée dans deux ans, ainsi qu'une piste longue adaptée aux longs courriers, capable d'ouvrir Mayotte à l'international à l'horizon 2015, et d'accueillir 715.000 passagers en 2020.

A ce titre, une Commission particulière du débat public, dont les travaux commencent officiellement aujourd'hui, a été mise en place afin de permettre la concertation autour de ce grand projet dont le coût est estimé à 230 M€, projet considéré par la Commission nationale du débat public comme revêtant « **un caractère d'intérêt national** » du fait qu'il « **constitue un élément essentiel du dispositif de continuité territoriale** » et pouvant « **favoriser le développement des activités économiques** » du département, notamment dans le domaine touristique.

Mais face aux craintes déjà exprimées par les associations écologistes, craignant des impacts significatifs sur l'environnement, il incombe à l'Etat de donner les garanties nécessaires quant à l'impact environnemental du projet.



Tout de même, on peut noter que, d'une part, une évaluation a été faite sur les conséquences éventuelles sur l'écosystème marin, et d'autre part, les mesures d'accompagnement, qui pourront être détaillées durant le débat public, concerneront non seulement la période de travaux mais aussi celle de l'exploitation de l'aéroport, car au même titre que les projets d'aménagement touristique arrêtés par le PADD, la construction d'une piste longue à Mayotte bénéficie d'une dérogation à la « Loi Littoral ».

Ce projet est essentiel non seulement pour le développement économique du département de Mayotte, mais aussi pour face à un trafic de plus en plus important. Alors qu'en 2006 l'aéroport de Pamandzi enregistrait un record de plus de 210.000 passagers, l'**Etude des scénarios de réalisation d'une piste longue pour l'aéroport de Mayotte** avançait déjà, en 2002-2003, dans l'hypothèse la plus haute, un trafic dépassant les 400.000 passagers en 2015 et plus de 500.000 en 2020.

Une autre étude, plus récente, préalable à la mise en concession de l'aéroport de Mayotte, démontre que la construction d'une piste longue aura un impact considérable sur le trafic aérien qui, dans l'hypothèse la plus haute prévoit un trafic à hauteur de 751.000 passagers à l'horizon 2020 et 212.000 dans l'hypothèse la plus basse.

Avec de telles prévisions, il convient d'imaginer que le désenclavement aérien de Mayotte dépassera de loin le seul rapprochement avec la métropole. La politique de coopération régionale du département, soutenue par l'Etat, et l'intégration de Mayotte dans l'espace européen à l'horizon 2014 laissent croire que Mayotte devra élargir ses liaisons aériennes, non seulement à destination de l'Europe, mais aussi et surtout en direction de l'Afrique et du grand bassin indo-océanique dans une relation « Sud-Sud ».



Face aux grands enjeux actuels, les pouvoirs publics et les professionnels ont pris conscience que **Mayotte ne pourra se diriger vers un tourisme de masse, potentiellement destructeur** à la fois pour le patrimoine naturel que pour le patrimoine culturel du département. Avec les exigences du PADD, la construction d'un complexe aéroportuaire répondant aux normes environnementales et le Parc naturel marin, Mayotte prend le chemin d'un « **tourisme vert** ».

Une politique touristique qui nécessite un aménagement maîtrisé et équilibré du territoire, une préservation du milieu naturel et du patrimoine culturel, une valorisation des ressources locales, ainsi qu'une impulsion à la création d'emplois et de richesses ; le corollaire du concept de « **développement endogène** » appliqué au secteur touristique.

Je vous remercie.
