

AÉROPORT DU LAMENTIN :

Plaidoyer pour un allongement de la piste actuelle et pour la création d'une seconde piste de 1 800 mètres.

par Louis BOUTRIN

Monsieur le Président,

Chers (es) Collègues

La Collectivité Régionale est appelée à formuler son avis sur l'Avant Projet de Plan de Masse de l'Aéroport du Lamentin. Cet avis devra être transmis au Préfet avant septembre 2011, ce qui nous laisse pratiquement pas de marge pour y apporter nos réserves et propositions.

Ceci est d'autant plus regrettable qu'il s'agit là d'un projet qui aura un impact important tant sur l'aménagement du territoire que sur le développement économique futur du pays. Certes, il est précisé dans le dossier que l'APPM n'est pas opposable au tiers. Néanmoins, il faut rappeler qu'il sert de guide pour les services concernés par le développement de l'aéroport et les Collectivités. Les bases techniques de l'APPM sont utilisées pour établir les autres documents de planification

Une première précision qui ne figure pas dans le dossier : **la demande émane des gestionnaires actuels de l'aéroport**. Une concertation en amont avec les responsables de la CCIM nous aurait permis d'avoir un débat politique de fond plutôt que de s'engager d'emblée dans des considérations techniques qui risquent de nous diviser voire même de retarder le projet. Il importe en pareille circonstance de séparer le débat politique du débat technique.

La deuxième précision, et pas des moindres, **c'est l'Etat qui apporte le financement** ! Peu d'Etats de la Caraïbe orientale sont en mesure de financer des telles infrastructures, ce qui nous positionnent à l'horizon 2020 (dans à peine 9 ans !) en pool position, notamment dans l'optique de l'accueil de l'A380.

Quelles sont les dispositions prévues par l'APPM de l'aéroport ?

Elles sont de 3 ordres :

1. L'allongement et l'élargissement de la piste principale d'environ 300 mètres vers la baie de FDF
2. La création d'une deuxième piste d'une longueur de 1 500 mètres

3. La création d'une aire de stationnement pour le stationnement longue durée et la maintenance.

Le groupe des Patriotes Martiniquais et Sympathisants est unanimement favorable à la première disposition qui concerne l'allongement et l'élargissement de la piste et à la création d'une aire de stationnement pour le stationnement longue durée et la maintenance.

Cependant, s'agissant de la création d'une deuxième piste les avis sont beaucoup plus nuancés.

Personnellement, **je dis bien à titre personnel**, et c'est la position que j'ai défendu en Commission BTP, **je serais favorable à cette deuxième piste pour 3 raisons essentielles** (conditionnel !) :

- C'est une option sur l'avenir pour le développement futur de notre aéroport à travers le Trafic Régional. Tout grand aéroport doit pouvoir gérer la séparation des flux entre trafic international et trafic régional, c'est que nous offre la deuxième piste. De plus, l'idée d'un HUB - REGIONAL préconisée par la Région Martinique dans le cadre des négociations avec l'A.E.C. pourrait enfin trouver une traduction concrète. On pourrait ainsi développer des dessertes vers la Caraïbe et les Amériques. Mais, ce trafic régional doit être en mesure d'accueillir des Airbus A320, ceux qui font la desserte, Cayenne - FDF - Port au Prince - Miami. **Ceci nécessite une piste d'environ 1 800 mètres**, or le projet de deuxième piste qui nous est soumis est estimé à 1 500 mètres.
- **Une deuxième piste serait également nécessaire pour des raisons de sécurité.** Actuellement, d'après les services de la DRAC, en cas d'accident, ne serait-ce que d'un petit avion de l'aéroclub, le trafic long courrier serait dérouteré vers Pointe-à-Pitre avec les inconvénients que cela suppose.
- Enfin, **nous sommes obligés de nous situer dans une perspective d'avenir** avec une augmentation du trafic de passagers et de l'activité touristique. Or, aux dires des gestionnaires et des responsables de l'Aviation Civile, la Zone d'activité Nord de l'aéroport est actuellement saturée. Il faut donc envisager une zone d'activité sud. Nous avons cette opportunité qui s'offre à nous, ne l'écartons pas sans avoir mesurer tous les enjeux.

A propos d'enjeux, et c'est là que le débat politique en amont trouverait toute sa pertinence, **la construction d'une seconde piste est incompatible avec le maintien de l'Hippodrome de Carrère** et l'exploitation de la Ferme Perrine. Ceci nécessite un vrai débat où l'intérêt général doit primer sur les intérêts particuliers car il s'agit là d'avis qui vont engager l'avenir du pays et des générations à venir.

Enfin, chers (es) collègues, l'écologiste que je suis ne pourrais terminer son propos sans vous alerter sur la principale insuffisance de cet Avant Projet de Plan de Masse : **l'absence d'étude environnementale** telle que le prévoit la circulaire du 8 mai 1979. Curieusement, en page 3 du rapport, dans la partie « *B. Assises réglementaires* », le cadre réglementaire de cet APPM est précisé sans faire référence à la circulaire du 8 mai 1979. Que dit-elle cette circulaire ? : « *l'Etude d'environnement doit être jointe au dossier d'APPM de chaque extension ou de chaque création de plateforme aéroportuaire, quelle que soit l'importance de ce projet* »

Cette absence de l'APPM, en cas de contentieux, risque d'entacher de nullité, la procédure qui est actuellement initiée.

- C'est à ce stade de la planification que se décident les grandes options d'aménagement telles que les emprises et les infrastructures. APPM doit OBLIGATOIREMENT prendre en compte les impacts du projet sur l'environnement, ce dotant que nous sommes dans un milieu fragile et qu'il convient d'étudier l'impact de la modification du sous-sol sur l'écoulement des eaux souterraines et sur la stabilité des sols

Deux choses l'une :

- Soit cette étude d'environnement de l'APPM a été conduite et elle n'a pas été jointe au dossier pour lequel on nous demande un avis.
- Soit cette étude d'environnement de l'APPM n'a pas été faite et dans ce cas, nous nous engageons dans un processus sans respecter les procédures et sans connaître l'impact de cette extension sur l'environnement. C'est mauvais pour l'environnement. C'est aussi mauvais pour le projet car il s'agit d'implanter des installations dans des zones liquéfiables et sans jeu de mots, il faut savoir où on met les pieds !

Louis BOUTRIN
Conseiller régional de Martinique