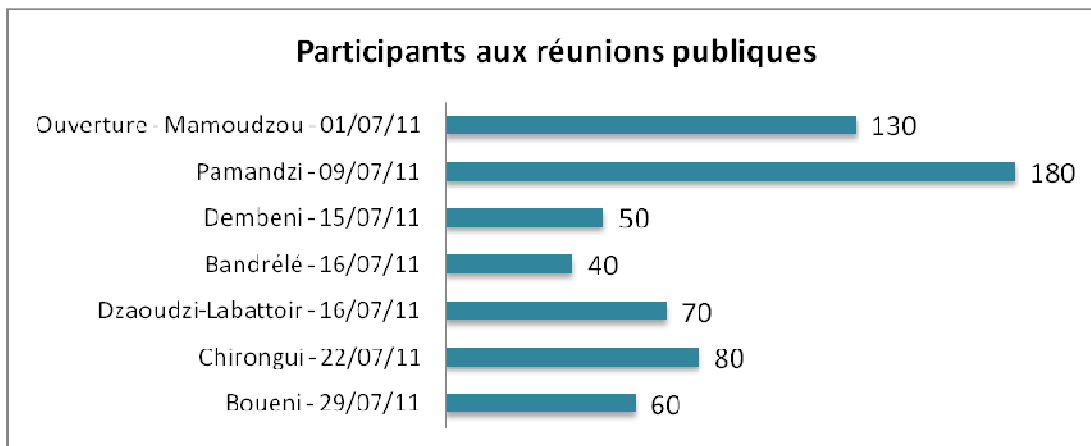


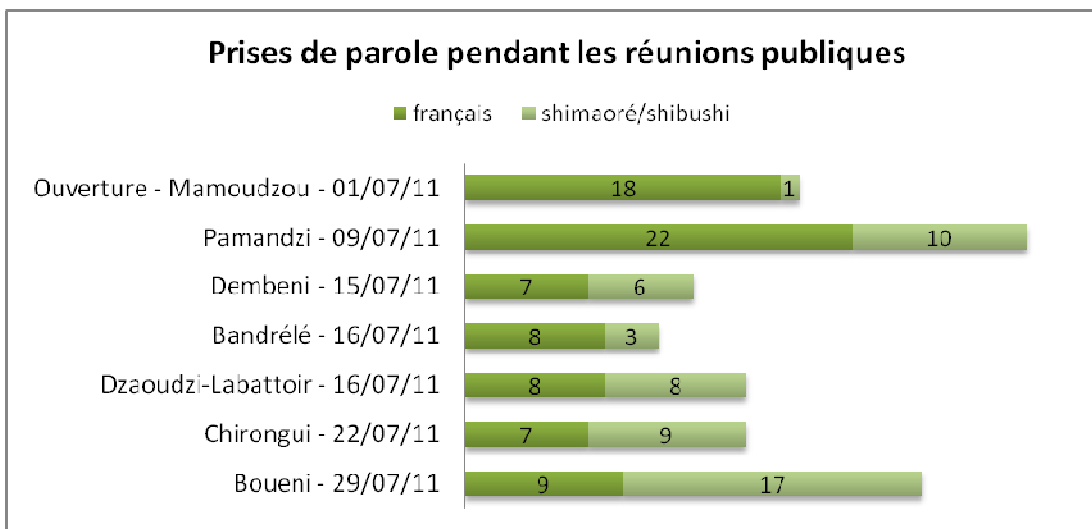
BILAN DE LA PREMIERE PHASE DU DEBAT PUBLIC

(27 JUIN AU 31 AOÛT 2011)

LES REUNIONS PUBLIQUES

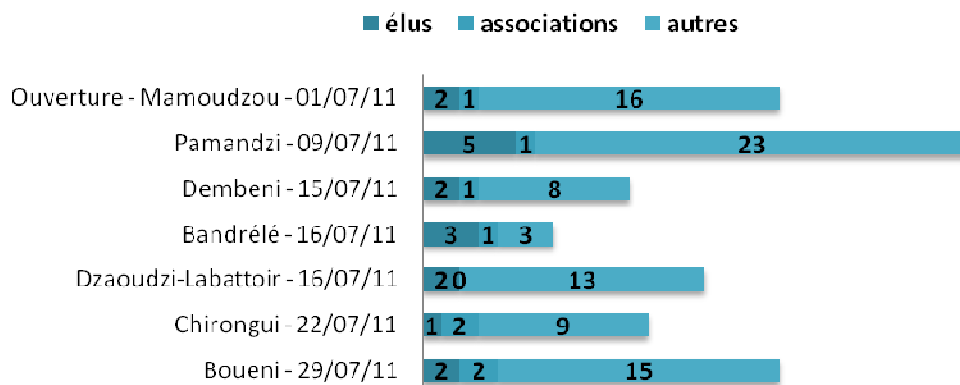


→ 610 participants aux 7 premières réunions. La Commission Particulière du Débat Public est satisfaite de cette participation, alors que le mois de juillet était particulièrement chargé en festivités liées à la période des mariages. La population est intéressée par ce projet de piste longue, même dans les communes a priori moins concernées par le projet.



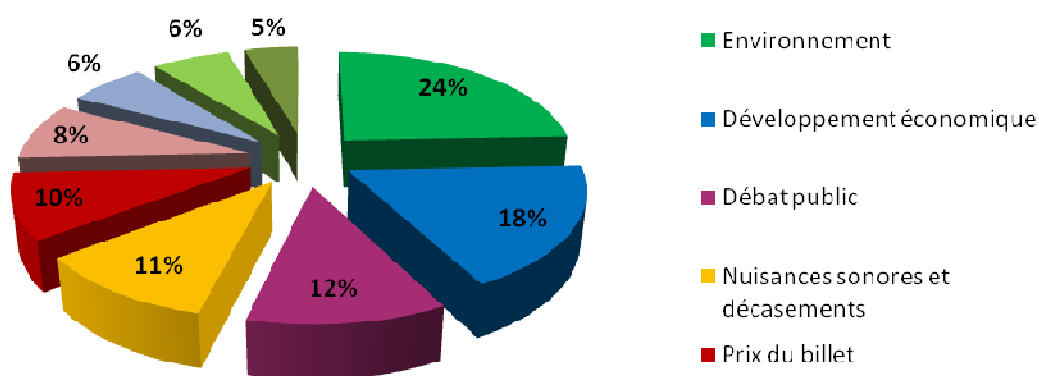
→ 133 prises de parole (60% en français et 40% en shimaoré). La traduction de l'ensemble des prises de parole lors des réunions contribue donc à la participation du public, même si elle rallonge la durée totale des réunions.

Interventions des citoyens, des élus et associations



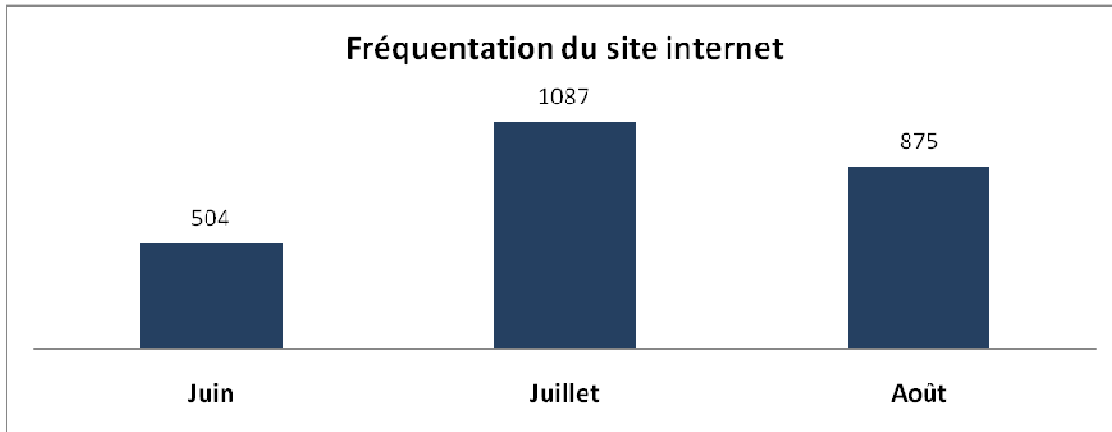
➔ 17 élus, 8 représentants associatifs et 112 citoyens sont intervenus au cours des réunions. Le grand public se sent donc concerné et participe activement au débat, avec plus de 80% des interventions. Les élus représentés sont principalement les maires et leurs adjoints (interventions aux 7 réunions) et les conseillers généraux (interventions à 3 réunions). L'association des Naturalistes a pris la parole à plusieurs réunions.

Thèmes abordés pendant les réunions publiques

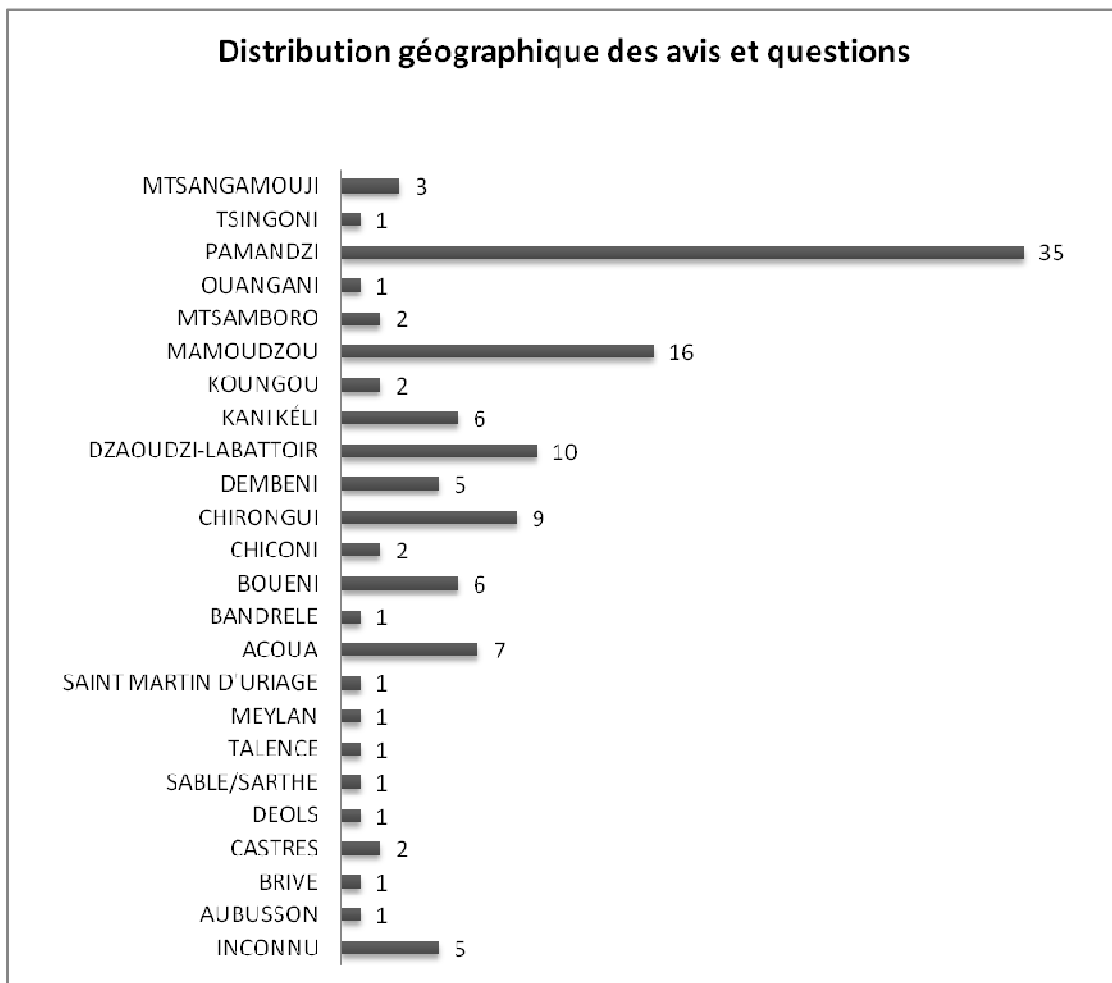


➔ Grande variété des thèmes abordés, avec une prédominance des interventions sur l'environnement, le développement économique, le rôle et le fonctionnement du débat public, les nuisances sonores pour la population de Petite-Terre et le prix du billet. Il faut noter que ces préoccupations ne relèvent pas de groupes sociaux particuliers, mais sont largement partagées.

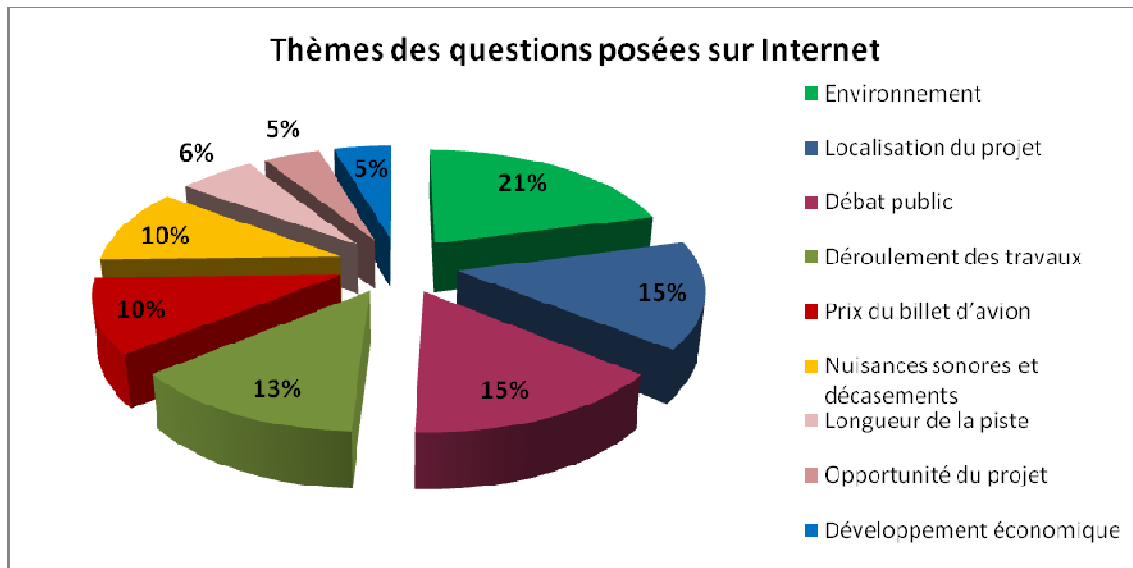
LE SITE INTERNET



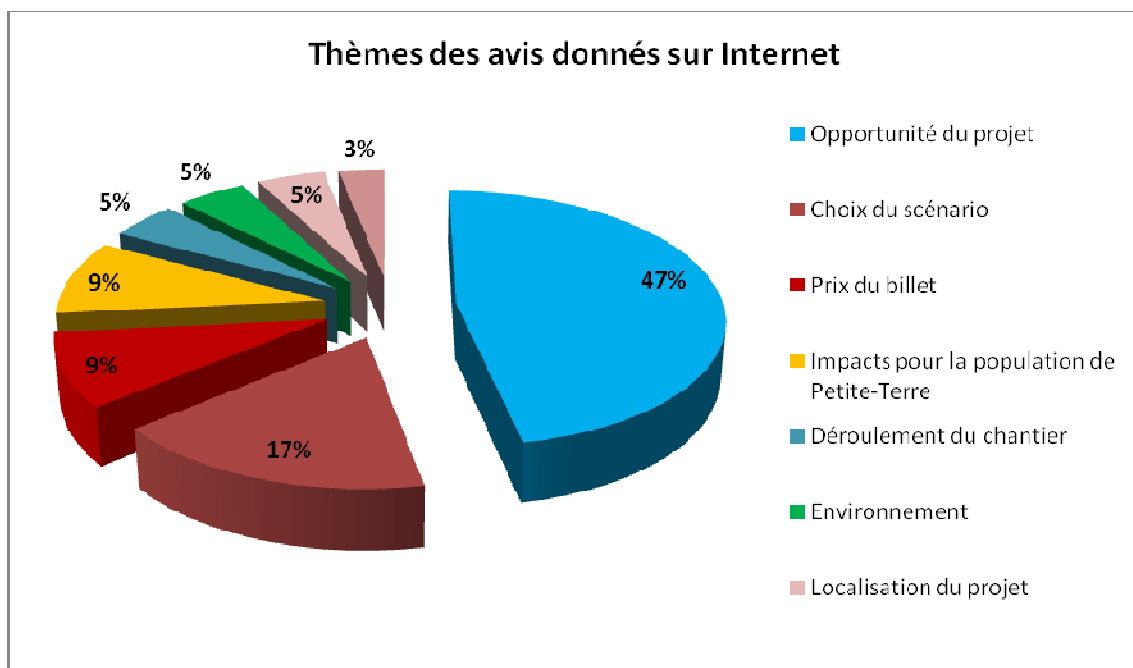
➔ 2 466 visites depuis l'ouverture du site, le 27 juin 2011 (environ 30 connexions/jour)



➔ 120 contributions sur Internet (68 questions et 52 avis). Les intervenants sur le site Internet du débat résident principalement à Mayotte (90%) ou sont originaires de l'île et résidents en Métropole.



→ Variété des questions posées, avec une prédominance des questions sur l'environnement, la localisation du projet (notamment les autres sites possibles), le poids et le fonctionnement du débat public, le déroulement des travaux et le prix du billet d'avion.



→ Une majorité de participants sur le site s'exprime sur l'opportunité du projet et le choix du scénario.

LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

LE DÉBAT PUBLIC

Le débat public est accueilli favorablement. Toutefois, plusieurs questions concernent le poids du débat dans la décision et la prise en compte des avis exprimés par le public. La Commission Particulière du Débat Public précise donc que les avis seront intégrés dans le compte-rendu du débat qui sera transmis au maître d'ouvrage. Celui-ci devra tenir compte de ces avis au moment de prendre la décision sur le projet. La Commission indique ainsi que 8 projets sur 10 sortent modifiés d'un débat public, en raison des avis exprimés par la population.

LA PISTE LONGUE

Le projet de piste longue est largement soutenu par les participants au débat public.

Les délais de réalisation du projet

Plusieurs intervenants, y compris des élus, considèrent toutefois que les délais de réalisation du projet de piste longue sont trop longs. À leur sens, Mayotte attend cette piste longue depuis trop longtemps.

L'ENJEU ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

L'enjeu économique et social de la piste longue est très fortement mis en avant par la population. Les principales attentes ont trait au désenclavement de l'île, à son ouverture à d'autres destinations que la Métropole, au développement du tourisme spécialisé, à l'ouverture de l'aéroport à la concurrence afin de bénéficier d'une baisse du tarif sur les transports (fret et passagers). En marge de cet aspect, plusieurs intervenants font part de leur défiance vis-à-vis des compagnies aériennes – notamment Air Austral – actuellement implantées à Mayotte.

Développement économique versus préservation de l'environnement

La prévalence du développement économique sur la préservation de l'environnement est soulignée par plusieurs intervenants. La population estime, en effet, que les ressources écologiques de Mayotte forment une richesse qui doit nécessairement être prise en considération mais que la volonté de préservation de ces ressources ne doit pas constituer un frein au projet de piste longue. Certaines associations de protection de l'environnement défendent une position différente, en soulignant que l'influence de la piste longue sur le développement économique de l'île n'est pas prouvée alors que ce projet aura de forts impacts environnementaux.

LE CHOIX DU SCÉNARIO ET LA LONGUEUR DE LA PISTE

Deux scénarios sont proposés par la DGAC :

Scénario 1

- *Étape 1 : allongement de la piste actuelle à 2310 m*
- *Étape 2 : création ultérieure (d'ici 10 ans) d'une piste convergente partant de l'extrémité allongée (extrémité sud) de la piste*

Scénario 2

- *Création d'une piste convergente partant de l'extrémité sud de la piste actuelle*

Choix du scénario

À ce stade, seuls quelques intervenants se sont exprimés sur le scénario. Pour l'instant, les avis sont équilibrés, excepté sur le site internet où les intervenants s'expriment majoritairement en faveur du scénario 2.

Une mise en chantier immédiate des deux étapes du scénario 1

Les élus du Conseil général et des communes de l'île sont majoritairement favorables au scénario 1 et à la suppression du délai entre la mise en chantier des deux étapes. Pour la DGAC, l'écart de dix ans entre les deux étapes du scénario 1 est justifié par les contraintes budgétaires et par l'économie du transport aérien : l'étape 1 du scénario 1 (piste de 2310 m) permettra aux appareils des compagnies actuelles d'assurer une bonne régularité des vols entre Mayotte et la métropole.

Les motifs de choix des scénarios

Scénario 1

- *Eloigne la piste de Pamandzi : diminution des nuisances sonores et des risques pour la population*

Scénario 2

- *Permet une mise en chantier plus rapide de la piste de 2600 m*

Une piste de 3000 m

Plusieurs participants (dont le président du Conseil général et le maire de Mamoudzou) affirment que la piste doit être conçue sur une longueur de 3000 m et non de 2600 m, afin de pouvoir accueillir les appareils très gros porteurs, tel que l'Airbus A380. Ce besoin est justifié par les variations du prix du pétrole : privilégier le volume au trafic permettra de faire baisser le prix du billet. Par ailleurs, quelques intervenants craignent qu'une longueur de piste de 2600 m défavorise l'aéroport de Mayotte au profit des aéroports de la Réunion ou de Madagascar. De son côté, la DGAC estime que le trafic aérien de Mayotte, y compris à long terme (année 2040), ne permettra pas de rentabiliser une liaison avec un très gros porteur de type A380 et impliquerait un redimensionnement de la piste en largeur.

COUT DU PROJET ET FINANCEMENT

Les hypothèses de coût et financement

Les hypothèses de coût portent sur 230 millions d'euros HT pour le scénario 1 (étapes 1 et 2) et 210 millions d'euros HT pour le scénario 2. Concernant le scénario 1, la DGAC fait savoir que la mise en œuvre des deux étapes en un seul chantier avoisinerait les 290 millions d'euros HT. Quelques intervenants s'enquière des modalités de financement du projet. En réponse à ces interrogations, la DGAC fait savoir que l'État et le Conseil général de Mayotte ont signé un contrat de projet mentionnant leur engagement dans le financement de la piste longue. L'Europe pourrait également contribuer au financement des travaux.

IMPACTS DE LA PISTE LONGUE SUR L'ENVIRONNEMENT

Les principales sources de préoccupation environnementale concernent l'impact de l'extension de la piste longue sur le lagon et la constitution du remblai (lieu de prélèvement, transit).

Le lagon

Plusieurs participants témoignent de leur attachement au lagon. Quelques uns d'entre eux estiment que la piste convergente est une menace pour ce lieu hautement représentatif de Mayotte. Des mesures de protection des dugongs, des tortues et des autres espèces sous-marines sont également évoquées.

Pour la DGAC, la construction de la piste longue entraînera les conséquences environnementales suivantes :

- *la destruction d'herbiers* du fait de la construction sur le lagon ;
- *la détérioration d'une zone de mangrove* par la construction sur le platier ;
- *les prélèvements de matériaux nécessaires à la constitution du remblai* (plusieurs millions de mètres cubes) ;
- *le transport des matériaux* : une hypothèse de base prévoit le transport par camion, ce qui entraînerait des problèmes de trafic routier, notamment sur la commune de Pamandzi. Une solution palliative pourrait être envisagée avec la création d'une bande transporteuse le long de la côte.

Mesures compensatoires

Face à ces futures détériorations, l'établissement de garanties liées aux mesures compensatoires est évoqué plusieurs fois au cours du débat. Certains intervenants considèrent que les impacts environnementaux, qui conditionnent le choix du scénario par le public, sont insuffisamment détaillés par la DGAC. Sur cet aspect, la DGAC rappelle que les mesures relatives à la réduction et à la compensation des impacts seront produites lors de l'étude d'impact qui succèdera au débat public.

IMPACTS DE LA PISTE LONGUE SUR LA POPULATION DE PAMANDZI

Les habitants de Pamandzi sont les plus touchés par les activités de l'aéroport. Leurs principales sources d'inquiétude ont trait aux nuisances sonores, aux conséquences de ces nuisances sur la santé, et aux éventuelles opérations de décasement.

Les nuisances sonores

Plusieurs intervenants évoquent le trafic aéroportuaire et ses conséquences négatives sur la santé des habitants de Pamandzi en général et sur celles des riverains de l'aéroport en particulier. Le bruit au décollage et à l'atterrissage et le souffle des réacteurs des avions survolant à basse altitude la commune de Pamandzi sont les nuisances les plus mises en avant. Certains intervenants estiment que le bruit généré par les activités de l'aéroport a un effet direct sur le développement de maladies cardio-vasculaires, de pathologies liées au stress et à l'hypertension, de troubles du sommeil et de l'apprentissage chez les enfants. L'installation d'une station de mesure des bruits, la mise en place d'un Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) et d'un Plan de Gêne Sonore (PGS) sont autant de mesures demandées pour rendre compte de ces nuisances.

En réponse à ces préoccupations, la DGAC prépare des éléments complémentaires sur le bruit qu'elle présentera à la réunion thématique sur les impacts du projet pour la population de Petite-terre. La DGAC rappelle également que dans le cadre des deux scénarios proposés, les appareils ne survoleront plus la commune à très basse altitude. Par ailleurs, la DGAC précise que la loi ne prévoit d'indemnisation des riverains que dans les cas des 10 plus grands aéroports français (aides financières consenties par les compagnies aériennes pour l'insonorisation des habitations proches de l'aéroport).

Les décasements

La population riveraine de l'aéroport s'inquiète des nouveaux décasements qui pourraient survenir et contribuer à la destruction du patrimoine culturel et historique de Pamandzi. D'autres habitants, sont, au contraire, favorables à ces décasements, sous réserve d'être relogés dans de bonnes conditions. Pour sa part, la DGAC rappelle qu'aucun des scénarios proposés ne prévoit de décasements.

CONCLUSION

Les habitants de Mayotte se sentent concernés par le projet de piste longue et n'hésitent pas à s'exprimer sur des sujets variés lors des réunions de proximité et sur le site Internet. Des questions restent en suspens à l'issue de ces premières réunions publiques, notamment sur :

- les impacts environnementaux du projet et les mesures compensatoires envisagées,
- l'impact du projet sur le développement économique et, plus généralement, les priorités de développement pour Mayotte,
- les impacts pour la population de Petite-terre et notamment les nuisances sonores, le prélèvement et le transport des matériaux de remblais.

Des réponses seront donc apportées par la DGAC et les experts invités par la Commission Particulière du Débat Public au cours des réunions thématiques. Par ailleurs, les acteurs socio-économiques et politiques sont invités à détailler leur position sur le projet à travers des contributions écrites, que la Commission propose d'imprimer et de diffuser (cahiers d'acteurs).