



27 JUIN - 11 DÉCEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC

PROJET DE PISTE LONGUE DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

Ce compte-rendu est établi par la Commission particulière du débat public
sur le projet de piste longue avec le concours de Sup Rédac.
Création graphique et maquette : Archipel Communication
Photos : Moncef Mouhoudhoire, 1 Impactcom et MD conseil, CDTM
Impression : Imprimah - février 2012



Le débat public sur le projet de piste longue s'est déroulé du 27 juin au 11 décembre 2011 sur l'ensemble du territoire de Mayotte.

Ce compte-rendu, rédigé par la Commission particulière du débat public, décrit les modalités de l'organisation et le déroulement du débat et rend compte des opinions et questions formulées par les participants.

Les principaux enseignements du débat public sont présentés dans la synthèse.

SYNTHÈSE

Un premier débat public sur un projet emblématique, attendu depuis de nombreuses années

Tout au long du débat, les participants ont rappelé que le projet de piste longue a été annoncé à la population depuis plusieurs années et constitue le dernier des 3 projets identifiés comme prioritaires pour Mayotte par le premier député de l'île, Younoussa BAMANA. Après l'agrandissement du port et l'accession au statut de département, ce projet est ainsi considéré comme acquis par nombre d'entre eux. Aussi, la légitimité d'une consultation portant sur l'opportunité d'un projet attendu depuis plus de 30 ans a été régulièrement questionnée. Malgré le rappel du contexte réglementaire et de l'occasion offerte aux Mahorais de participer plus activement à leur développement à travers ce débat, quelques participants ont exprimé leur doute sur le poids des avis exprimés et la volonté réelle de l'Etat de mener à bien ce projet. Alimenté par l'historique des investissements réalisés à Mayotte et la longue attente de la réalisation de ce projet, ce sentiment de défiance s'est exprimé, tout au long du débat, à l'endroit des différents acteurs impliqués dans ou à la marge du projet : les pouvoirs publics, l'île voisine de la Réunion, la compagnie Air Austral et les associations de défense de l'environnement. Malgré ce contexte, de nombreux Mahorais ont participé activement à ce premier débat public en s'informant et en réagissant sur l'opportunité et les caractéristiques du projet présenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

LE DÉBAT EN CHIFFRES

21 réunions publiques

1 570 participants aux réunions publiques

422 interventions

5 500 visites du site Internet

145 questions et **461** avis écrits
(Formulaires, site Internet, stands d'information)

16 contributions

6 cahiers d'acteur



La piste longue considérée comme nécessaire pour améliorer la desserte aérienne de Mayotte

Les participants au débat ont attesté des difficultés rencontrées lors de leurs voyages vers la métropole et d'autres destinations, comme la Mecque, en raison des escales et de la durée des temps de vols. L'amélioration de la desserte aérienne de Mayotte est donc considérée comme une nécessité, pour réaliser des vols directs avec la métropole, permettre la diminution du prix du billet et ouvrir Mayotte à d'autres destinations. Pour de nombreux participants, le projet de piste longue est le meilleur moyen d'atteindre cet objectif. Toutefois, certains ont considéré que la mise en service du Boeing 777-200LR, annoncée en mars 2011 par la compagnie Air Austral le remplirait en grande partie. Plus performant que les appareils exploités actuellement à Mayotte, le Boeing 777-200LR pourrait effectuer le vol direct vers Paris avec le plein de passagers sous réserve de conditions météorologiques favorables, soit dans plus de 85% des cas. Prévus pour le 31 octobre 2011, la mise en service de ces appareils a été repoussée à une date ultérieure dans l'attente d'aménagements sur la piste actuelle. Pour les nombreux partisans du projet, la mise en service de ces appareils ne constitue pas un contre-argument à l'opportunité de la piste longue. Ils considèrent, en effet, que l'amélioration de la desserte aérienne de Mayotte doit passer par la diversification des opérateurs et leur mise en concurrence, afin de provoquer la baisse des tarifs aériens et l'ouverture de nouvelles liaisons. Sur ces points, si les attentes ont été clairement formulées, le maître d'ouvrage a précisé qu'ils dépendaient fortement du coût du kérosène à Mayotte et des stratégies commerciales des opérateurs aériens.

La piste longue : un moteur pour le développement économique de Mayotte ?

Les arguments en faveur du rôle moteur du projet pour le développement économique de l'île ont été exprimés tout au long du débat. Pour de nombreux participants, ce projet permettrait de créer des emplois, de développer les échanges commerciaux, d'ouvrir l'espace aérien de Mayotte à la concurrence et surtout, de développer le tourisme. En accompagnant les investissements réalisés dans le secteur du tourisme et en améliorant l'attractivité de l'île, la piste longue devrait donner l'impulsion nécessaire à la croissance de ce secteur, perçu comme la principale voie de développement pour Mayotte. Certains intervenants ont souligné, au contraire, que le développement du tourisme ne se ferait pas sans l'amélioration préalable des conditions d'accueil et la préservation de l'environnement naturel de l'île. Pour eux, le développement économique de l'île dépendrait de la réalisation d'un certain nombre de chantiers, parmi lesquelles l'éducation, l'assainissement et la santé sont régulièrement cités.

La question de l'impact du projet sur l'économie mahoraise a donc vu s'opposer deux tendances : l'une considère la piste longue comme le moteur de l'activité économique grâce, notamment, à la croissance du tourisme ; l'autre estime que le développement nécessite des investissements préalables au projet de piste longue.

Des atteintes à l'environnement naturel à préciser et compenser dans une perspective de développement durable

Reconnu par la majorité des participants au débat public comme une richesse écologique et touristique, l'environnement naturel de l'île a été régulièrement évoqué lors des réunions publiques et sur le site Internet. Les intervenants ont notamment pointé l'absence d'études détaillées et chiffrées sur les dégradations environnementales causées par le projet et les mesures compensatoires envisagées. En l'absence de l'ensemble des études d'impact, prévues pour les prochaines étapes de l'instruction du projet, l'éclairage du Pr Thomassin, océanographe et expert du lagon de Mayotte a été sollicité par la Commission particulière du débat public. Cette expertise a souligné les conséquences océanographiques et écologiques négatives du prolongement de la piste actuelle, prévu comme 1^{ère} étape du scénario 1. Elle a également mis en évidence les impacts positifs du scénario 2 grâce à la formation d'une lagune favorable à l'implantation d'herbiers et d'une mangrove. En marge de cette expertise, les participants ont exprimé leurs inquiétudes sur les atteintes portées par le projet aux écosystèmes du lagon et aux conséquences sur les espèces menacées et relevé l'appartenance de la zone du projet au Parc Naturel Marin créé en 2010. Les impacts du projet sur l'environnement terrestre, où seraient prélevés et transportés les matériaux de remblai ont également soulevé plusieurs questions.

Si les participants ont généralement confirmé l'intérêt accordé à l'environnement en demandant que les impacts du projet et les mesures compensatoires envisagées soient précisés, le thème de l'environnement a également nourri un débat animé sur la question du développement durable de Mayotte. De nombreux intervenants ont ainsi témoigné de la priorité



accordée au développement économique et social de l'île, à l'exemple d'autres territoires insulaires comme les Seychelles. D'autres, au contraire, ont fait prévaloir la préservation des ressources naturelles de l'île, qui constituent un atout touristique mais également un patrimoine écologique. Enfin, quelques participants ont souligné la nécessité de concilier ces deux approches en réfléchissant le projet dans une globalité économique, sociale, culturelle et environnementale.

Les effets du projet sur l'environnement humain : entre nuisances et bénéfices

Les effets du chantier sont liés au prélèvement et au transport des matériaux et concernent particulièrement les habitants de Petite Terre. En effet, le maître d'ouvrage prévoit le prélèvement de 80 % des matériaux dans les collines de Labattoir et de Four à chaux, le reste provenant de carrières existantes ou à créer en Grande Terre. Tout en affirmant leur adhésion au projet, de nombreux participants de Petite terre se sont inquiétés des nuisances subies lors des prélèvements et du transport des matériaux et ont souhaité l'adoption de mesures limitant le bruit et la poussière. Une proposition, formulée par le maître d'ouvrage, est l'utilisation de bandes transporteuses qui permettrait de réduire le trafic de camions entre 80 et 120 rotations par jour. Quelques participants ont également proposé d'importer une partie des matériaux afin de limiter les nuisances du chantier.

Lors des réunions publiques organisées en Petite Terre, les habitants des communes de Dzaoudzi-Labattoir et surtout de Pamandzi ont également témoigné des fortes nuisances provoquées par le trafic aérien pour la population. Les problèmes de sécurité, de nuisances sonores et des conséquences sur la santé des riverains de l'aéroport ont ainsi été régulièrement évoqués. Ces habitants ont donc exprimé une attente forte de voir leurs conditions de vie s'améliorer. La construction d'une piste convergente, qui éloignerait la trajectoire des avions des communes de Pamandzi et de Dzaoudzi-Labattoir a été présentée comme une solution par le maître d'ouvrage. Les décasements et les mesures d'isolation des habitations ont également été proposés par les participants. Sur le premier point, le maître d'ouvrage a précisé qu'aucun décasement n'était prévu dans le cadre du projet de piste longue. La mairie de Pamandzi a, pour sa part, indiqué que le Plan local d'urbanisme prévoyait le gel de la zone située au sud de la route nationale de Pamandzi, le temps d'étudier la reconversion de ces quartiers en zone d'activités liées à l'aéroport.

Un scénario de piste convergente en une étape privilégié

Au vu de la défiance ressentie envers les pouvoirs publics, des contraintes du chantier pour les populations riveraines et des risques pour l'environnement, la majorité des participants s'est exprimée en faveur d'un scénario de piste convergente en une seule étape. Un grand nombre d'entre eux ont privilégié le scénario 2 pour des raisons environnementales, en référence notamment à l'expertise du Pr. Thomassin. Pour leur part, les élus et participants de Petite Terre se sont plutôt exprimés en faveur d'un scénario 1 en une seule étape, qui limiterait les nuisances sonores liées au trafic aérien et les problèmes de sécurité pour la population. Certaines associations environnementales ont, quant à elles, proposé un « scénario 0 » d'allongement limité de la piste actuelle.

Un projet intégré dans une réflexion globale sur l'aménagement et le développement de Mayotte

Dès son ouverture et tout au long du débat public, la question de l'intégration du projet de piste longue dans une réflexion plus globale sur l'amélioration des transports a été soulevée. La localisation du projet sur le site actuel de l'aéroport a parfois été remise en cause par des participants de Grande Terre, en raison des difficultés rencontrées pour y accéder. Les liaisons entre Grande Terre et Petite Terre ont ainsi été régulièrement évoquées, de même que la saturation du trafic routier à proximité de Mamoudzou. Les participants ont donc souligné la nécessité de réfléchir à la gestion des flux de passagers entre Petite Terre et Grande Terre, déjà difficile lors des périodes de vacances scolaires et qui devrait être impactée par la mise en place du projet.

Plus généralement, le débat a révélé le souhait que ce projet s'intègre dans une réflexion globale sur l'aménagement et le développement de Mayotte.



SOMMAIRE

Introduction	9
Partie 1 : Organisation et déroulement du débat	10
Chapitre 1. La préparation du débat public	11
I. La décision d'organiser un débat public	11
II. La mise en place de la CPDP	11
Une commission aux compétences variées	
Une équipe salariée aux profils complémentaires	
Un bureau adapté	
Des prestataires spécialisés	
III. La préparation du débat public avec la Direction Générale de l'Aviation Civile	13
La représentation locale du maître d'ouvrage	
L'élaboration du dossier du débat	
IV. La préparation du débat public avec les acteurs	13
Chapitre 2. L'organisation du débat public	14
I. Les modalités d'organisation retenues	14
Des réunions organisées dans l'ensemble des communes de l'île	
Des réunions thématiques complémentaires des réunions de proximité	
Des jours et horaires ajustés aux disponibilités du public	
Des réunions entièrement traduites en langues locales	
II. Un calendrier adapté aux événements locaux	15
Les événements culturels et religieux	
L'actualité	
III. Les outils d'information privilégiés	16
Les spécificités des supports de communication	
La conception et la diffusion des outils de communication	
IV. La mobilisation des relais sociaux	18
Chapitre 3. Le déroulement du débat public	19
I. La publicité des réunions publiques dans les villages	19
La pose des affiches et la distribution des tracts	
Le passage en véhicule équipé d'un mégaphone	
Le stand d'information	
II. Les réunions publiques	20
Le calendrier des réunions publiques	
Les lieux des réunions publiques	
La durée et le déroulement des réunions publiques	
III. Le site Internet du débat	21
IV. Le débat dans la presse	22
Les relations avec la presse	
Les retombées dans la presse	
Chapitre 4. La participation au débat	23
I. Les réunions publiques	23
Les participants aux réunions publiques	
Les interventions en réunions publiques	
II. Les questions et avis transmis par écrit	25
III. Les contributions	26
IV. Les cahiers d'acteurs	27
Chapitre 5. Le budget	28

Partie 2 : Les enseignements du débat	29
Chapitre 1. Un premier débat public sur un projet ancien	30
I. La piste longue, un projet emblématique attendu par la population	30
Un projet annoncé depuis plusieurs années	
Une attente ravivée par l'accession au statut de département	
II. Un contexte de défiance	32
Les pouvoirs publics et les élus locaux	
L'île de la Réunion	
Air Austral	
Les associations de défense de l'environnement	
III. La perception du débat public	33
Un premier débat globalement bien accueilli	
La légitimité du débat parfois questionnée	
Le poids des avis exprimés : une question récurrente	
Chapitre 2. L'opportunité et le coût du projet de piste longue	35
I. L'opportunité du projet : l'amélioration de la desserte de Mayotte	35
Le vol direct avec la métropole	
La baisse du prix du billet	
L'ouverture de Mayotte au monde	
II. Le coût et le financement du projet	38
Chapitre 3. Les impacts économiques du projet	40
I. L'emploi	40
Pour certains, la perspective de nombreux emplois pour les Mahorais	
Pour d'autres, un impact limité sur l'emploi local	
La réponse du maître d'ouvrage	
II. Les échanges commerciaux	41
Des potentialités d'échanges renforcées	
Quelles ressources à exporter ?	
La position du maître d'ouvrage	
III. L'ouverture à la concurrence	42
Un contexte attractif pour un nouvel opérateur ?	
Quelle rentabilité pour un nouvel opérateur ?	
La position du maître d'ouvrage	
IV. Le tourisme	44
Un projet considéré comme vecteur de développement touristique	
... mais perçu comme un investissement secondaire par d'autres	
V. Un choix de société	46
Chapitre 4. Les impacts de la piste longue sur l'environnement naturel de Mayotte	47
I. Les études du maître d'ouvrage	47
L'étude sur l'état initial de l'environnement	
Les hypothèses d'impact du projet	
II. L'expertise complémentaire du Pr Thomassin	48
Les impacts du premier prolongement de piste de 1995	
Les impacts environnementaux du scénario 1, étape 1	
Les impacts environnementaux du scénario 2	
III. Les inquiétudes exprimées par le public	49
La perception partagée d'un environnement exceptionnel mais menacé	
Les inquiétudes concernant le lagon	
Les inquiétudes concernant le milieu terrestre	
Des études en amont jugées insuffisantes	
Quelles mesures compensatoires ?	

IV. Un débat animé sur la durabilité du développement de Mayotte	55
Pour certains, un développement économique et social prioritaire	
Pour d'autres, une préservation de l'environnement nécessaire au développement économique de l'île	
Concilier la préservation de l'environnement et le développement économique à travers le développement durable	
Chapitre 5. Les impacts du projet sur l'environnement humain	57
I. Les effets du chantier pour la population	57
Le prélèvement des matériaux nécessaires au chantier	
Les nuisances et les risques liés à l'acheminement routier	
II. Les effets du trafic aérien en Petite Terre	61
La sécurité des habitants de Pamandzi	
Les nuisances sonores	
Les décès	
Chapitre 6. Les caractéristiques du projet	65
I. La localisation du projet	65
Les propositions de piste longue en Grande Terre	
Le rappel des choix passés	
La réponse du maître d'ouvrage	
II. Le choix des scénarios	66
Les avis sur les scénarios proposés par le maître d'ouvrage	
Un scénario 1 en une seule étape privilégié	
Les propositions alternatives	
Chapitre 7. Les autres thèmes abordés pendant le débat	70
I. L'accès terrestre et maritime de l'aéroport	70
II. Une aérogare de qualité internationale	71
Conclusion	72
Annexes	73

INTRODUCTION

Avec plus de 300 000 passagers en 2010 et une augmentation annuelle de ce trafic d'environ 12 %, l'aéroport de Mayotte connaît une croissance forte et atteint actuellement les limites de sa capacité. Deux projets ont été conçus pour accompagner son développement :

- la construction d'une nouvelle aérogare d'une capacité d'accueil de 600 000 passagers/an a été confiée à la société SNC-LAVALIN et devrait être achevée en 2013 ;
- la réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers a pour objectif d'améliorer la desserte aérienne de Mayotte à moyen et long termes.

Depuis 2003, le projet de piste longue a fait l'objet d'études approfondies qui ont abouti à la proposition de deux scénarios sur le site actuel de l'aéroport de Pamandzi, pour des coûts estimés en 2010 entre 210 et 230 millions d'euros.

Conformément au décret 2002-1275 du 22 octobre 2002, qui prévoit sa saisine pour tout projet de création ou d'extension de piste d'aérodrome de plus de 100 millions d'euros, la Commission nationale du débat public a été saisie du projet de piste longue par le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en avril 2010. Au vu du caractère d'intérêt national du projet, de l'importance de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts sur l'environnement, elle a décidé l'organisation d'un débat public et en a confié l'animation à une Commission particulière du débat public.

Le débat public sur le projet de piste longue s'est déroulé du 27 juin au 11 décembre 2011, dans un contexte particulier : celui de la départementalisation très attendue de Mayotte, rendue effective le 31 mars 2011 après une longue évolution statutaire. C'est donc un contexte d'attente et d'espoirs qui a accompagné le démarrage de ce premier débat public organisé à Mayotte. Cependant, ce contexte a rapidement évolué avec, au mois de septembre et octobre 2011, une période intense de grève contre la vie chère. Les réunions du débat public ont été suspendues durant toute la période de grève et la date de clôture du débat reportée de plus d'un mois.

Malgré cette actualité chargée, le débat public a permis d'informer largement la population de Mayotte sur le projet de piste longue et lui a proposé, à travers les 21 réunions publiques organisées dans l'ensemble de l'île et le site Internet du débat, des espaces pour débattre de l'opportunité, des impacts et des caractéristiques de ce projet.

Le présent document, rédigé par la Commission particulière du débat public s'attache à rendre compte des opinions et des questions formulées durant le débat public. La première partie décrit l'organisation et le déroulement du débat, tandis que la seconde en résume les principaux enseignements. Ce compte rendu sera remis à la Commission nationale du débat public qui l'adressera avec son propre bilan au maître d'ouvrage du projet avant le 11 février 2012. Dans un délai de trois mois, le ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement indiquera, par un acte motivé et publié, les conséquences qu'il tire de ce débat public pour la suite du projet.





PARTIE 1

Organisation et déroulement du débat

Chapitre 1. La préparation du débat public

Chapitre 2. L'organisation du débat public

Chapitre 3. Le déroulement du débat public

Chapitre 4. La participation au débat

Chapitre 5. Le budget

Chapitre 1. La préparation du débat public

I. La décision d'organiser un débat public

Le 14 avril 2010, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, la ministre chargée de l'Outre-mer, le secrétaire d'État chargé des transports et la secrétaire d'État chargée de l'écologie ont saisi conjointement la Commission nationale du débat public sur le projet d'une piste longue adaptée aux vols longs courriers à Mayotte (annexe 1.a). Ce projet, annexé au Contrat de plan Etat-Région 2008-2014, s'inscrit dans le contexte de l'évolution statutaire de l'île et répond à la forte augmentation du trafic aérien et à un souhait des Mahorais : « depuis le référendum de 1974, les Mahorais expriment une attente forte de vols directs entre Mayotte et la France métropolitaine ».

Le 2 juin 2010, la Commission nationale du débat public a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public en raison de son caractère d'intérêt national, de ses enjeux socio-économiques importants et de son impact significatif sur l'environnement. La décision précise que le débat sera organisé par la Commission elle-même, qui en confiera l'animation à une Commission particulière du débat public (CPDP) (annexe 1.b).

II. La mise en place de la CPDP

Une commission aux compétences variées

La CPDP est composée de sept membres nommés par la Commission nationale du débat public. Ils sont choisis pour leurs compétences et profils complémentaires : expériences de l'entreprise et de l'administration publique dans les domaines de la santé, du social, du tourisme, de l'urbanisme et des transports. Les membres exercent tous leur activité professionnelle à Mayotte depuis plusieurs années.



Franck MADJID, Anziza MOUSTOIFA, Jean VAN OOST, Martial HENRY, Nadira MALECK BERTRAND, Zoubair ben Jacques ALONZO, Mohamed MOINDJIE

La présidente de la CPDP a été nommée le 7 juillet 2010 :

- Anziza MOUSTOIFA, ancienne assistante sociale et conseillère technique à la Direction des Affaires Sanitaires et Sociales de Mayotte, conseillère économique, sociale et environnementale de Mayotte (2004 à 2010) et présidente de plusieurs associations.

Les six autres membres de la Commission ont été désignés entre le 1^{er} décembre 2010 et le 6 avril 2011 :

- Franck MADJID : chef d'entreprise
- Jean VAN OOST : architecte urbaniste
- Martial HENRY : médecin et président du Conseil d'administration du Centre Hospitalier de Mayotte
- Nadira MALECK BERTRAND : responsable de la communication au Comité Départemental du Tourisme de Mayotte
- Zoubair ben Jacques ALONZO : directeur des concessions portuaires de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mayotte
- Mohamed MOINDJIE : chargé de mission au Conseil général de Mayotte

La Commission s'est réunie environ quatre fois par mois à compter de février 2011, pour planifier les réunions publiques, participer au choix des prestataires, définir les modalités de l'information et de la mobilisation, analyser le dossier du débat puis rencontrer les acteurs concernés par le projet.

Pendant la durée du débat, les membres ont relu et commenté les cahiers d'acteurs ainsi que les verbatim et comptes-rendus des réunions. La densité des réunions publiques (2 par semaine en général) a entraîné une forte mobilisation des membres, en activité pour la plupart, qui ont dû gérer un emploi du temps chargé.

Une équipe salariée aux profils complémentaires

Une équipe salariée de trois personnes a été constituée pour assister les membres dans la préparation et l'organisation du débat. La secrétaire générale, Carol DEVELTER, ingénieur agronome expérimentée en gestion administrative, a pris ses fonctions le 1^{er} décembre 2010. Elle a été assistée, à compter du 1^{er} février 2011, par Faïza MADI, secrétaire et assistante commerciale depuis plusieurs années. Moncef MOUHOUDHOIRE a complété l'équipe en avril 2011 en tant que régisseur. Il a également contribué à la mobilisation sociale grâce à sa bonne connaissance du terrain. Les trois salariés de la Commission ont été embauchés comme contractuels par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Un bureau adapté

Le siège de la Commission a été installé au 43, immeuble Canopia, dans le quartier des Hauts-Vallons, à Mamoudzou.

Les locaux ont été aménagés pour l'accueil du public, les réunions de travail de la Commission et le stockage des documents du débat. Les locaux ont été fonctionnels en janvier 2011. La superficie des bureaux a également permis d'y organiser les conférences de presse. Une signalisation a été installée sur la façade extérieure du bâtiment, afin d'améliorer sa visibilité.



Des prestataires spécialisés

Après appels d'offres, trois agences spécialisées ont été sélectionnées pour assister la CPDP :

- Sup Rédac a été chargé de la rédaction des verbatim et synthèses des réunions. Ce prestataire a également assisté la Commission pour la rédaction du compte-rendu du débat.
- CDV Evènements a assuré la publicité du débat, l'organisation logistique et la traduction simultanée au cours des réunions.
- Archipel a conseillé la Commission dans le domaine de la communication et a réalisé les outils (journaux, affiches, tracts, panneaux...).

Les procédures d'appel d'offre de ces trois prestations se sont déroulées de février à début juillet.

L'absence de compétences locales pour la rédaction des verbatim et synthèses du débat a obligé à relancer le marché en modifiant les termes de référence de cette prestation, après un premier appel d'offre infructueux.

En raison d'un recours déposé au tribunal de Saint-Denis par l'un des soumissionnaires à l'appel d'offre, l'assistance en communication n'a été effective qu'à compter du 11 juillet, soit 2 semaines après le lancement du débat.

III. La préparation du débat public avec la Direction Générale de l'Aviation Civile

La représentation locale du maître d'ouvrage

Mandatée par le ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement pour rédiger le dossier du débat public et porter le projet au cours du débat, la DGAC est représentée à Mayotte par le directeur de la Délégation territoriale de Mayotte. Cette délégation fait partie de la Direction de la sécurité de l'aviation civile océan Indien, basée à la Réunion, qui gère la délégation de crédits pour l'organisation du débat public de Mayotte. Les aspects plus techniques du projet ont été placés sous la responsabilité d'autres services de la DGAC basés en métropole, dont le Service national d'ingénierie aéroportuaire.

La CPDP a donc préparé le débat avec plusieurs interlocuteurs de la DGAC, principalement basés hors de Mayotte. Cette situation a conduit à certaines difficultés dans la mise en place du fonctionnement de la CPDP, notamment dans la définition des procédures d'engagement et de paiement des dépenses. Elle a aussi soulevé la question de la représentation du maître d'ouvrage pendant le débat public. La Commission a ainsi demandé à la DGAC de clarifier ce point en nommant, à Mayotte, un représentant chargé de porter le projet pendant le débat. Une réponse positive a été reçue avec l'affectation à Mayotte pour la durée du débat de M. Yves DEBOUVERIE, ingénieur général de l'aviation civile. Ce dernier était accompagné, pour toutes les réunions publiques, de M. Pierre PINSON, directeur de la Délégation territoriale de Mayotte et, pour certaines d'entre elles, de M. Christian MARTY, directeur de la Direction de la sécurité de l'aviation civile Océan indien et de MM. Jérôme ROSSI et Alain SZUBA, experts du Service national d'ingénierie aéroportuaire.



L'élaboration du dossier du débat

Rédigé par le maître d'ouvrage, le dossier du débat présente le projet soumis au débat et sert de base aux discussions. A la demande du directeur général de l'aviation civile, La Commission nationale du débat public a décidé, le 6 avril 2011, une prolongation de 2 mois du délai de remise du dossier du débat.

Une première version du dossier a été remise à la Commission particulière du débat public le 8 mars 2011. La CPDP a fait part de ses commentaires sur ce dossier lors d'une réunion organisée avec le maître d'ouvrage le 5 avril puis par courrier le 11 avril. Une nouvelle version du document a été transmise le 17 mai à la CPDP, qui l'a jugée complète et sincère. Le dossier du débat a été approuvé par la Commission nationale du débat public le 8 juin 2011.

IV. La préparation du débat public avec les acteurs

Les membres de la Commission particulière du débat public ont souhaité rencontrer un grand nombre d'acteurs dans le cadre de la préparation du débat, afin de :

- mieux appréhender les attentes de la population par rapport au projet de piste longue,
- diffuser l'information sur le lancement prochain du débat,
- impliquer les acteurs dans l'organisation du débat et la mobilisation du public.

La Commission a ainsi rencontré une soixantaine d'acteurs sur l'ensemble de l'île, de mars à juillet (Etat, Conseil général, communes, parlementaires, acteurs économiques, associations) (annexe 2). Les informations recueillies lui ont permis d'avoir une lecture plus critique du dossier préparé par le maître d'ouvrage et l'ont aidée à préciser l'architecture du débat, tant dans le choix des thèmes que dans les modalités pratiques de son organisation. Cette première action d'information était également nécessaire pour sensibiliser les principaux relais d'opinion sur les modalités et règles du débat public, dans un contexte où cette procédure était peu connue et parfois confondue avec l'enquête publique.

Chapitre 2. L'organisation du débat public

I. Les modalités d'organisation retenues

Des réunions organisées dans l'ensemble des communes de l'île

En raison des enjeux du projet pour l'ensemble de Mayotte, la Commission a souhaité offrir à toute la population de l'île la possibilité de participer au débat public. Les déplacements entre les communes étant coûteux et irréguliers, la Commission a décidé d'organiser au moins une réunion publique dans chacune des 17 communes de l'île. Cette stratégie a été approuvée par l'ensemble des acteurs rencontrés lors de la préparation du débat. De plus, pour faciliter les déplacements des participants provenant des différents villages de la commune, une navette gratuite a été mise en place pour chacune des réunions de proximité organisée en Grande Terre.

Des réunions thématiques et de proximité complémentaires

Quatre grands thèmes ont été identifiés lors des rencontres préalables avec les acteurs :

- les enjeux environnementaux du projet
- les enjeux économiques du projet
- l'impact du projet pour la population de Petite Terre
- le déroulement du chantier

En Petite Terre, la Commission a choisi de faire jouer la complémentarité entre réunion de proximité et réunion thématique, en cumulant ces deux types de réunion. Ainsi, une réunion de proximité a été organisée dans chacune des deux communes de Petite Terre en juillet, suivie par la réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite Terre en novembre.

A Mamoudzou, les réunions d'ouverture et de clôture ont été organisées sur la place de la République, lieu des grandes manifestations populaires. Elles ont été complétées par les réunions thématiques sur les enjeux environnementaux et économiques du projet, qui ont eu lieu en septembre et décembre dans la salle de délibération du Conseil général.

Seule la réunion thématique sur le déroulement du chantier a fait également fonction de réunion de proximité dans la commune de Koungou, qui accueille les deux principales carrières de l'île.

Des jours et horaires ajustés aux disponibilités du public

Les rencontres avec les acteurs, les expériences récentes des concertations sur les Plans locaux d'urbanisme et le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, ont conduit la CPDP à privilégier le vendredi après-midi pour l'organisation des réunions de proximité. En effet, pour des raisons liées à la pratique de l'islam, la journée de travail du vendredi est généralement écourtée à Mayotte. De plus, les personnes qui travaillent en ville reviennent faire la prière de milieu de journée dans la mosquée du vendredi de leur village. L'après-midi du vendredi (après la prière de 15 h 30) est ainsi considéré comme le meilleur moment pour rassembler la population. Des réunions ont donc été organisées tous les vendredis à 16 h pendant la période du débat. Le samedi a été privilégié pour les zones plus urbaines (Dzaoudzi, Pamandzi, Mamoudzou). Dans les quelques communes rurales où des réunions ont été organisées le samedi matin, le manque de disponibilité de la population, occupée notamment aux travaux des champs, a limité la participation.

Des réunions entièrement traduites en langues locales

Le dernier recensement de l'INSEE en 2007 a révélé que 36 % de la population de plus de 14 ans ne parlait pas le français, mais l'une des langues locales (principalement le shimaore, langue bantoue dérivée du swahili et le shibushi, langue plus proche du malgache). Selon ce même recensement, 58 % de la population de plus de 14 ans pratiquerait le français et l'une des langues locales et 6 % uniquement le français.

La prise en compte des langues locales était donc indispensable pour permettre la participation de la population mahoraise au débat public. La Commission a donc décidé d'intégrer, dans les missions du prestataire chargé de la logistique des réunions, la traduction simultanée des réunions publiques. CDV Évènement a ainsi fait appel à l'association Shime, dont l'objectif est d'encourager la connaissance et la pratique des langues locales à Mayotte.

Au cours des réunions publiques, le traducteur de l'association Shime a procédé à la traduction des présentations de la CPDP et du maître d'ouvrage par groupe de 3 ou 4 phrases, en shimaore ou en shibushi (selon la prédominance de la langue parlée dans la commune). Les participants étaient ensuite invités à prendre la parole en français, en shimaore ou en shibushi et à limiter leur intervention à deux minutes, pour faciliter la traduction. La traduction de l'intervention avait lieu avant la réponse, qui était également traduite.

La traduction a considérablement rallongé le temps des interventions mais elle était indispensable à la compréhension de tous. Les traducteurs ont accompli cette tâche avec beaucoup de professionnalisme, en utilisant une langue imagée et soutenue qui maintenait l'attention des participants non francophones et bilingues.

Seules les deux réunions thématiques organisées dans la salle de délibération du Conseil général à Mamoudzou n'ont pas été traduites (sur les impacts environnementaux et les enjeux économiques), en raison de la bonne maîtrise du français du public présent et de la technicité des exposés.



II. Un calendrier adapté aux événements locaux

Les événements culturels et religieux

A Mayotte, les mois de juillet et août sont traditionnellement consacrés aux mariages, en raison notamment du retour en vacances des Mahorais résidant hors de l'île. Chaque mariage est l'occasion de plusieurs jours de festivités, qui mobilisent une grande partie de la population du village. En 2011, cette période de mariage a été concentrée sur le mois de juillet puisque le ramadan avait lieu au mois d'août. Dans toutes les communes de l'île, le mois de juillet a donc été particulièrement occupé par les festivités des mariages. La Commission a donc été amenée à limiter le nombre de réunions initialement prévu pendant ce premier mois du débat.

La Commission s'est ensuite interrogée sur l'opportunité d'organiser le débat pendant le mois de ramadan, qui coïncidait avec le mois des congés scolaires. Cette période est en effet propice à la réflexion et aux discussions. De plus, la présence dans l'île des Mahorais de métropole et les congés scolaires pouvaient favoriser la mobilisation pour le débat public. Toutefois, la fatigue liée au jeûne à partir du milieu de journée imposait d'organiser des réunions en matinée, avec une durée limitée. De plus, de nombreux résidents de l'île s'absentent pendant cette période de congés. La Commission a donc préféré suspendre les réunions publiques pendant le mois d'août, tout en maintenant les autres possibilités de participation et le bureau ouvert. Le 8 juin, la Commission nationale du débat public a donc validé un débat en deux phases : du 27 juin au 29 juillet et du 2 septembre au 6 novembre 2011.

L'actualité

Le débat s'est déroulé selon ce calendrier jusqu'au 27 septembre, date du début de la grève contre la vie chère, qui a touché l'île pendant plus d'un mois. Cette grève a entraîné le blocage des routes de l'île pendant plusieurs semaines, mobilisé des milliers de personnes et focalisé l'attention de toute la population. En raison de l'ampleur de ce mouvement, la CPDP a préféré suspendre les réunions publiques pendant toute sa durée. La Commission nationale a donc acté un premier report du débat jusqu'au 20 novembre, suivi d'un deuxième report au 11 décembre. Durant cette période, les salariés de la Commission ont continué leur activité, plusieurs cahiers d'acteurs ont été finalisés et les participations se sont poursuivies sur le site Internet.

C'est donc finalement un débat en trois phases qui a été organisé : du 27 juin au 29 juillet, du 2 au 27 septembre et du 18 novembre au 11 décembre. Le site Internet et l'équipe de la CPDP ont reçu les contributions du public de manière continue du 27 juin au 11 décembre.

III. Les outils d'information privilégiés

Les spécificités des supports de communication

La prédominance de l'oral

Plus de la moitié de la population de l'île ne lit pas le français, en raison d'une scolarisation de masse récente et d'un taux élevé d'illettrisme. Dans ce contexte, la Commission a privilégié les supports oraux et visuels pour diffuser l'information sur le débat, à travers la télévision et la radio.

L'utilisation des langues locales

Comme indiqué précédemment, les langues locales sont largement utilisées à Mayotte. Pourtant, elles sont encore peu écrites. Deux graphies peuvent être utilisées pour transcrire le shimaore et le shibushi : les caractères arabes et les caractères latins. L'association Shime et la direction des langues régionales du Conseil général travaillent depuis plusieurs années sur la codification des langues locales en caractères latins et ont fait paraître des lexiques et des manuels d'apprentissage.

Toutefois, la portée du shimaore et du shibushi transcrits en caractères latins est limitée : les personnes qui ne savent pas lire le français ne peuvent pas lire, non plus, les langues locales en caractères latins. Par contre, l'INSEE relève, lors du dernier recensement de la population, que 60 % des personnes qui n'ont jamais été scolarisées savent lire et écrire les caractères arabes.

Le choix de la transcription des informations en langue locale est donc encore sujet à discussion. Après avoir recueilli différents avis, la Commission a conseillé au maître d'ouvrage de privilégier la retranscription du shimaore en caractères latins dans les documents de présentation du projet et de transcrire également les titres et idées générales en caractères arabes. Pour les supports oraux, comme les spots télé et radio et le film de présentation du projet, une version en français et une autre en shimaore ont systématiquement été réalisées.



La conception et la diffusion des outils de communication

Les outils de communication sur le débat public

• Spots télé et radio

Un spot de 30 secondes invitant la population à participer au débat public a été réalisé par Pitcha Production. Ce spot a été décliné chaque semaine, afin d'annoncer les dates et lieux de réunion prévus dans la semaine. Chacune des déclinaisons a été traduite en shimaore.

Les spots télé et radio ont été diffusés sur les deux chaînes locales (Mayotte 1^{ère} et Kwezi TV), du 27 juin au 29 juillet, du 5 au 30 septembre et du 14 novembre au 10 décembre, à raison de 6 passages par jour pour la radio et de 3 passages par jour pour la télévision.

• Journaux du débat

En raison du démarrage tardif de l'assistance en communication, la CPDP a conçu un journal simplifié présentant le débat et la Commission, qui a été diffusé pendant le premier mois du débat.

Le premier numéro du journal en 4 pages, conçu par l'agence de communication, est paru en août et a été imprimé à 40 000 exemplaires. En raison du faible équipement des foyers en boîtes aux lettres, la Commission a fait appel à une société spécialisée pour assurer la distribution de 30 000 exemplaires du journal soit à domicile, soit dans les boîtes aux lettres existantes. Les autres exemplaires ont été distribués lors des réunions publiques et sur les stands d'animation avant chaque réunion.

Le deuxième numéro du journal, présentant les premiers chiffres et enseignements du débat, ainsi que le calendrier actualisé des réunions est paru début novembre, à 2 000 exemplaires. Il a été distribué lors des réunions publiques et sur les stands d'animation.



• Panneaux d'exposition

Trois panneaux de type kakémonos ont été conçus par l'agence Archipel, avec un univers graphique mettant en avant la participation du public. Quatre jeux de kakémonos ont été imprimés, pour les réunions publiques, les stands d'information et le local de la CPDP.



- **Affiches et tracts**

Cinq cents tracts ont été imprimés pour chaque réunion (recto en français et verso en shimaore), indiquant notamment les lieux de passage du transport gratuit dans les villages. Ces tracts ont été distribués par l'agence chargée de la logistique, dans chacun des villages de l'île. Pour chaque réunion publique des mois de septembre et novembre, l'agence de communication a monté un stand dans un lieu passant de la commune afin de distribuer les tracts et les autres documents du débat et d'exposer les panneaux.

Deux-cents affiches ont été réalisées pour chaque réunion (en français, avec quelques informations traduites en shimaore) et posées dans les commerces et les lieux publics par l'agence chargée de la logistique.

- **Annonces et communiqués de presse**

Trente et une annonces ont été diffusées dans les principaux supports de presse écrite de l'île (Mayotte Hebdo, Flash Infos, Les Nouvelles de Mayotte, France Mayotte Matin, Albalad et 976), soit en moyenne 2 par semaine.

Les outils de communication sur le projet

- **Dossier du débat**

Le dossier du débat a fait l'objet d'échanges entre la CPDP et le maître d'ouvrage, avant sa validation par la Commission nationale, le 8 juin 2011.

La DGAC a ainsi élaboré le dossier du débat sous forme d'un document de 88 pages, entièrement rédigé en français, qui a été tiré à 2000 exemplaires. La Commission a diffusé ce document aux principaux acteurs économiques et associatifs, aux élus et administrations. Ce document était également disponible, à la demande, lors des réunions publiques.



- **Synthèse du dossier**

La synthèse du dossier a été déclinée en deux versions, en français et en shimaore, de 4 pages chacune. 40 000 exemplaires ont été imprimés en français et 20 000 en shimaore. La diffusion de ces documents a été réalisée avec le premier numéro du journal du débat. La version française a été distribuée dans les 30 000 foyers couverts par le prestataire, accompagnée de la version en shimaore dans 18 000 foyers (communes plus rurales). Les autres exemplaires ont été distribués lors des réunions publiques et sur les stands d'animation.

- **Panneaux d'exposition**

Quatre panneaux de présentation du projet, de type kakémono, ont été conçus par le maître d'ouvrage. Rédigés en français, ces panneaux contenaient une traduction des titres et légendes en shimaore en caractères arabes, afin d'être compréhensibles par tous.

- **Film de présentation du projet**

Conçu par le maître d'ouvrage comme la verbalisation de la synthèse du dossier, un film de 7 minutes, décliné en français et en shimaore, a été diffusé lors des réunions publiques à compter du 21 septembre. Il a d'abord complété la présentation du maître d'ouvrage lors des réunions thématiques puis a remplacé cette présentation lors des réunions de proximité. La diffusion télévisée de ce film, prévue initialement sur la chaîne Mayotte 1^{ère}, n'a finalement pas eu lieu, en raison notamment de la place accordée à l'actualité des grèves aux mois de septembre et octobre.

IV. La mobilisation des relais sociaux

L'importance des relais sociaux (associations, notables, mosquées...) pour la diffusion de l'information et la mobilisation de la population a été soulignée par plusieurs des acteurs rencontrés lors des entretiens préalables. L'information des associations et des animateurs communaux a été notamment assurée par le régisseur de la CPDP, grâce à sa bonne connaissance du terrain. Certains maires et conseillers municipaux ont également contribué à cette mobilisation, en informant les notables et en diffusant l'information auprès des responsables des mosquées. Une réunion des notables a été organisée par la CPDP dans la commune de Pamandzi et les associations ont été réunies dans la commune de Dzaoudzi. La présidente de la Commission s'est investie pour mobiliser les associations de femmes de la commune de Pamandzi. Cette communication plus informelle s'est avérée importante pour inciter la population à participer aux réunions et à s'exprimer sur le projet.

Chapitre 3. Le déroulement du débat public

I. La publicité des réunions publiques dans les villages

Réalisé conjointement par les prestataires chargés de la logistique et de la communication, le dispositif de publicité des réunions sur le terrain n'a atteint son format définitif qu'à partir de la deuxième phase du débat, en raison du démarrage tardif de la prestation d'assistance en communication. Un programme détaillé des actions de publicité sur le terrain a été défini entre les deux prestataires, afin de réaliser les différentes actions au plus près de chaque réunion publique.

La pose des affiches et la distribution des tracts

Pour chaque réunion, deux demi-journées étaient consacrées à cette activité par les deux hôtesse de l'agence chargée de la logistique. Celles-ci circulaient dans les différents villages de la commune concernée afin de distribuer les tracts, synthèses du projet et journaux du débat et de coller les affiches.

Le passage en véhicule équipé d'un mégaphone

Deux jours avant le déroulement de chaque réunion, un véhicule équipé d'un mégaphone circulait dans les différents villages de la commune concernée pour rappeler la date et le lieu de la réunion. Très utilisé à Mayotte pour annoncer les événements politiques et culturels, ce dispositif n'a été opérationnel qu'une partie du débat, en raison des problèmes techniques rencontrés par l'agence de communication pour sa mise en œuvre.

Le stand d'information

À compter de la deuxième phase du débat, au mois de septembre, chaque réunion publique était précédée de l'installation d'un stand, permettant d'exposer les panneaux de présentation du projet et du débat et de distribuer les documents. Installé par l'agence chargée de la communication, ce stand était ensuite animé conjointement avec l'agence chargée de la logistique. Un travail particulier de recueil de questions et d'avis a été réalisé par l'agence de communication, à l'attention des personnes qui ne pouvaient ou ne souhaitaient pas se rendre à la réunion publique. Ce dispositif visait à remplacer le système des cartes T mis en place dans les autres débats publics, dans un contexte de faible maîtrise du français et de l'écrit. Quatre cent dix-neuf avis et questions ont ainsi été collectés.



Les outils d'information sur le débat public

Le questionnaire collecté par l'agence de communication a également permis d'évaluer la pertinence des outils d'information mis en place dans le cadre de ce débat (questionnaire posé à 419 personnes, sur les stands d'animation de la CPDP). Cette enquête rapide indique qu'une grande majorité de la population présente sur le stand est déjà informée de l'organisation du débat public (94 % des personnes interrogées ont entendu parler du débat).

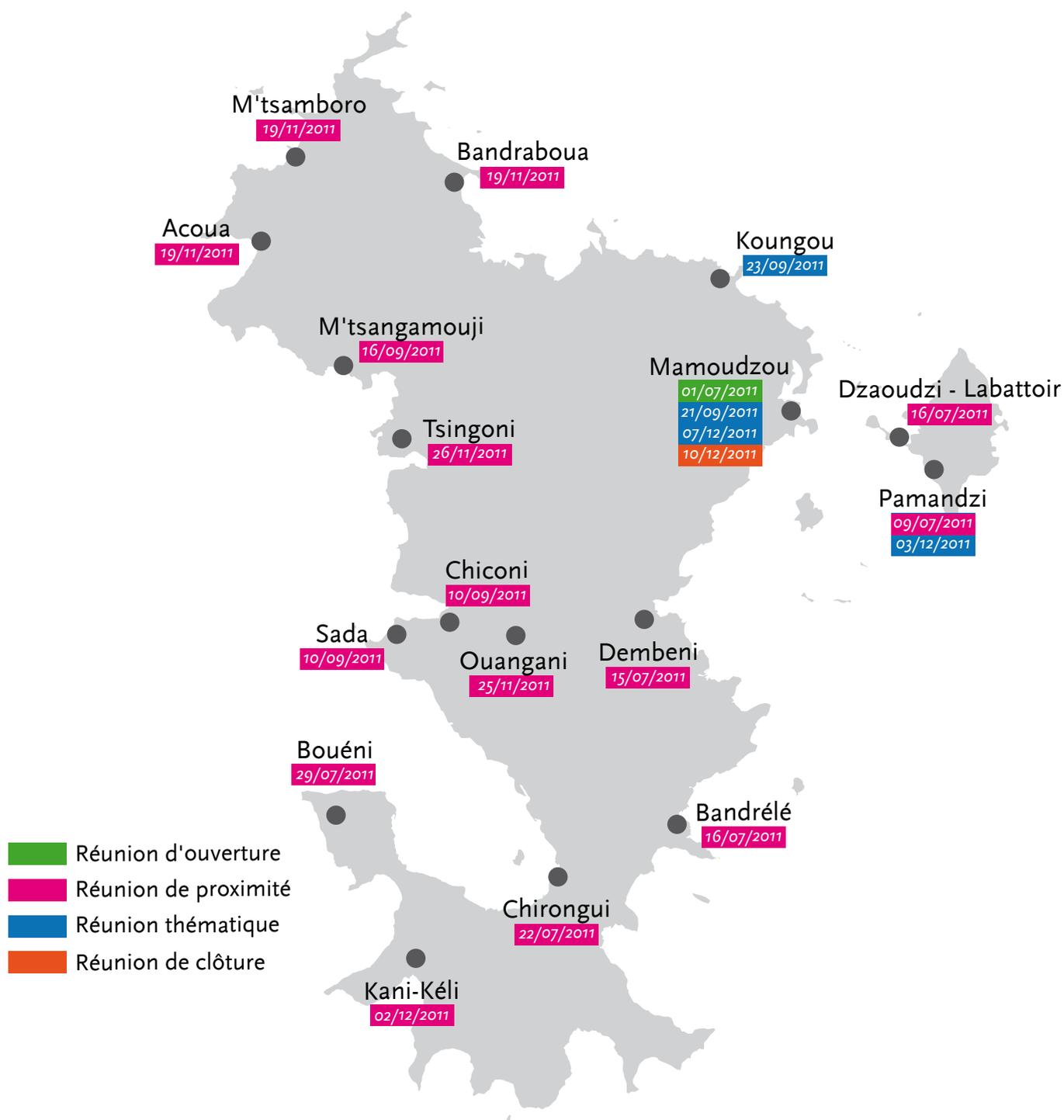
Les outils de communication les plus efficaces sont vraisemblablement les spots télé et radio, que 78 % des personnes interrogées citent comme l'une de leurs sources d'information. Viennent ensuite les affiches et tracts (cités par 27 % des personnes enquêtées) et la presse écrite (19 %).

II. Les réunions publiques

21 réunions publiques ont été organisées dans l'ensemble de l'île pendant la durée du débat.

Le calendrier des réunions publiques

Suite aux modifications liées à la grève, les réunions publiques se sont déroulées sur 3 périodes de : 5 semaines en juillet, 3 semaines en septembre et 4 semaines en novembre – décembre. Cette modification du calendrier a entraîné une concentration des réunions publiques, avec une moyenne de 2 réunions par semaine.



Les lieux des réunions publiques

Les lieux des réunions publiques ont été définis en concertation avec les communes concernées. Seules six réunions ont eu lieu dans des salles. Les autres réunions publiques se sont déroulées dans des lieux ouverts, sur les places des villages, sur les parkings des mairies et dans les foyers (qui sont généralement des lieux clôturés mais ouverts)

L'organisation de réunions en plein air a nécessité un ajustement en matière logistique. Ainsi, deux écrans plasma ont été ajoutés au vidéo projecteur pour permettre une visualisation correcte des supports de présentation avant la tombée de la nuit. L'installation de chapiteaux, permettant de protéger le public du soleil, a également été systématisée dès le mois de septembre. Heureusement, aucune réunion n'a été perturbée par la pluie.

L'utilisation de ces lieux a facilité la mobilisation du public, qui était ainsi mieux informé et plus à l'aise pour participer.



La durée et le déroulement des réunions publiques

En règle générale, les réunions publiques se sont déroulées de la manière suivante :

- Début de la réunion publique à 16 h 30 (ou 9 h 30 le samedi matin)
- Mot d'accueil d'un élu de la ville-hôte
- Présentation de la procédure du débat par un membre de la CPDP / Traduction
- Présentation du projet par la Direction Générale de l'Aviation Civile (texte ou film) / Traduction
- Débat traduit avec le public
- Fin de la réunion publique entre 19 h et 20 h (ou entre 12 h et 13 h le samedi matin)

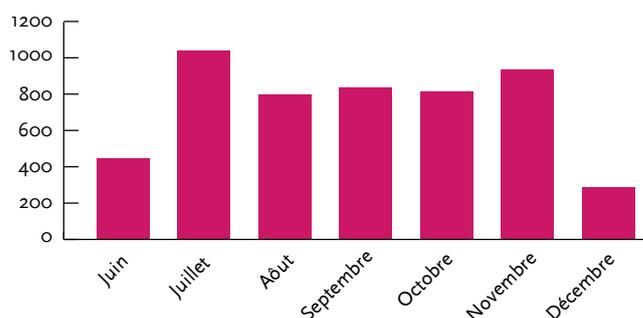
La durée des réunions a sensiblement évolué au fil du débat : durant les mois de juillet et septembre, la forte participation a conduit à des réunions de plus de 3 h 30 (jusqu'à 4 h dans certains cas). Après le mouvement de grève, la participation a sensiblement diminué et les réunions ont duré entre 2 h 30 et 3 h.

III. Le site Internet du débat

Conçu de manière à faciliter sa consultation dans les conditions d'accès Internet limitées que connaît Mayotte, le site du débat public (www.debatpublic-pistelonguemayotte.org) sur le projet de piste longue a accueilli 5 493 visiteurs entre le 27 juin et le 11 décembre. La fréquentation du site Internet a été relativement stable tout au long du débat, avec une moyenne quotidienne de 35 visites. Le site a été particulièrement consulté les 3 premiers jours de sa mise en ligne (maximum de visites atteint avec 113 visites le 29 juin) et après la clôture du débat public.



Nombre de visiteurs sur le site Internet du débat entre le 27 juin et le 11 décembre



25 595 pages ont été consultées, soit une moyenne d'environ 5 pages par visiteurs et 5,95 Go ont été téléchargés sur le site pendant toute la durée du débat. Ces chiffres sont à rapprocher du niveau d'équipement et des conditions d'accès à Internet beaucoup moins faciles à Mayotte que sur le reste de la France.

IV. Le débat dans la presse

Les relations avec la presse

Les relations avec la presse générale d'information (écrite et audiovisuelle) ont été facilitées par le faible nombre de medias présents à Mayotte. Une liste d'une dizaine de journalistes a été établie et contactée régulièrement pour transmission des informations relatives au calendrier, à l'organisation et au contenu du débat. Les relations avec la presse ont été assurées par l'équipe de la CPDP et l'agence chargée de la communication.

Trois conférences de presse ont été organisées :

- Le 3 mars : présentation du débat public et de la Commission chargée de l'animer.
- Le 28 juin : lancement du débat public, en présence du président et du vice-président de la Commission nationale du débat public.
- Le 7 septembre : présentation des premiers chiffres et enseignements du débat, annonce de la suite du calendrier.

Ces conférences de presse ont été bien suivies et relayées par les médias.

Les retombées dans la presse

Le débat et le projet de piste longue ont fait l'objet de 42 articles dans la presse locale et de 2 articles dans la presse régionale depuis la première conférence de presse organisée par la CPDP en mars 2011. Deux plateaux télévisés et une émission radio en direct ont été organisés sur la chaîne Mayotte 1^{ère}, qui a également diffusé plusieurs sujets pour le journal télévisé. Deux interventions ont été réalisées sur la radio Kwezi FM.

Le débat public a dépassé la presse locale à travers les communiqués de presse envoyés par les associations environnementales nationales et diffusés sur Internet.



Chapitre 4. La participation au débat

Différents moyens d'expression à destination du public ont été mis en place par la CPDP. Lors des réunions publiques, chaque citoyen pouvait participer en prenant la parole ou en remplissant un formulaire distribué au début des réunions. Chacun pouvait également transmettre une question, une contribution ou un avis écrit, soit sur l'interface dédiée du site Internet, soit lors des animations préalables aux réunions publiques.

L'ensemble de ces éléments a été répertorié et mis en ligne sur le site Internet. On dénombre ainsi :

- 1570 participants aux réunions publiques
- 422 interventions orales, formulées lors des réunions publiques
- 145 questions et 461 avis transmis par écrit (formulaire, site Internet, e-mail, stand)
- 16 contributions plus détaillées, transmises par mail
- 6 cahiers d'acteurs

I. Les réunions publiques

Les participants aux réunions publiques

Avec une participation moyenne de 75 personnes par réunion et 1570 participants, le débat public sur le projet de piste longue a connu une bonne affluence.

• Une évolution de la participation au cours du débat

- Au mois de juillet, la participation moyenne a été d'environ 60 personnes par réunion (excepté pour la réunion d'ouverture et la réunion de Pamandzi, qui ont connu une forte participation). Cela peut s'expliquer par le fait que l'information n'était pas encore bien diffusée et la population occupée par les festivités liées aux mariages.

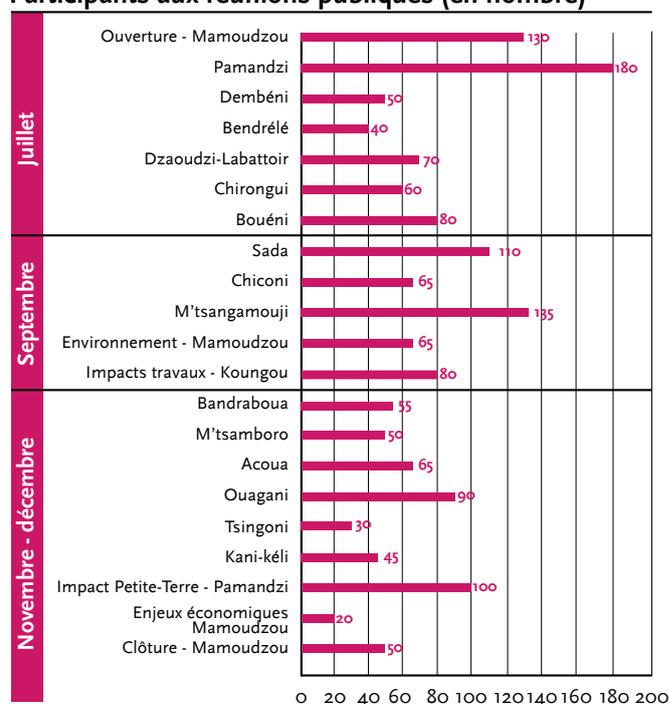
- Au mois de septembre, la participation moyenne est passée à 90 personnes : la population était mieux informée grâce à la mise en place de l'ensemble des outils de communication.

- Au mois de novembre et décembre, la mobilisation a été entamée par le mouvement de grève et l'allongement de la durée du débat.

• Une mobilisation soutenue en Petite Terre

La réunion de proximité de Pamandzi du 9 juillet, avec 180 participants, a été la plus suivie du débat public. 70 personnes se sont déplacées dans la commune de Dzaoudzi-Labattoir pour la réunion du 16 juillet. Le 3 décembre, la réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite Terre a accueilli une centaine de participants, dont certains avaient déjà participé à l'une des réunions de proximité. La population de Pamandzi s'est donc mobilisée pour s'informer et s'exprimer sur ce projet qui la concerne directement.

Participants aux réunions publiques (en nombre)



• **Une bonne participation aux réunions thématiques, excepté sur les enjeux économiques du projet**

- La réunion thématique sur les impacts environnementaux du projet

Organisée dans la salle de délibération du Conseil général, à Mamoudzou, cette réunion a accueilli 65 participants, dont de nombreux représentants associatifs, élus du Conseil général et des communes.

- La réunion thématique sur le déroulement des travaux

Organisée à Koungou, et faisant office de réunion de proximité dans cette commune, cette réunion a soulevé peu de questions sur le thème du chantier, mais des questions plus générales sur le projet.

- La réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite Terre

Une centaine de personnes a participé à cette réunion, pourtant décalée au mois de décembre en raison du mouvement de grève. Plusieurs participants avaient déjà assisté à l'une des réunions de proximité du mois de juillet et sont venus écouter les compléments d'information présentés par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

- La réunion thématique sur les enjeux économiques du projet

Moins d'une vingtaine de personnes a assisté à cette réunion, principalement des élus du Conseil général et des représentants du Conseil Économique, Social et Environnemental. Aucun acteur économique n'était présent à cette réunion.

• **Une mobilisation forte du grand public et très faible des acteurs économiques**

Les réunions publiques ont principalement mobilisé le grand public, qui s'est déplacé aux réunions de proximité et aux réunions thématiques organisées à Koungou et Pamandzi.

Les élus ont assuré une présence régulière aux réunions publiques, avec une prédominance d'élus municipaux aux réunions de proximité et d'élus régionaux aux réunions thématiques sur les enjeux environnementaux et économiques.

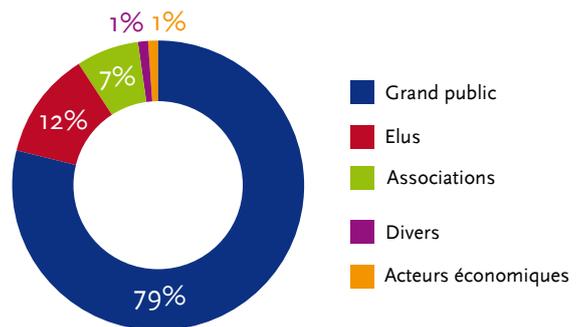
Le secteur associatif a principalement été représenté par les associations environnementales, qui se sont fortement mobilisées au début du débat et lors de la réunion thématique sur les impacts environnementaux du projet.

Bien que régulièrement informés du calendrier, les acteurs économiques ont été très peu représentés lors des réunions publiques.

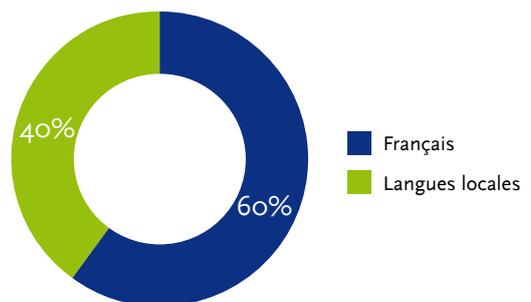
• **Une utilisation fréquente des langues locales**

La traduction proposée par l'association Shime tout au long du débat a été bien accueillie par la population. 40 % des intervenants ont privilégié l'utilisation du shimaore ou du shibushi pour s'exprimer lors des réunions. Ce chiffre élevé a conforté la Commission dans son choix de proposer une traduction systématique de toutes les réunions, excepté les deux réunions thématiques organisées au Conseil général.

Interventions en réunions publiques en %



Langues utilisées pour les interventions en réunions publiques en %



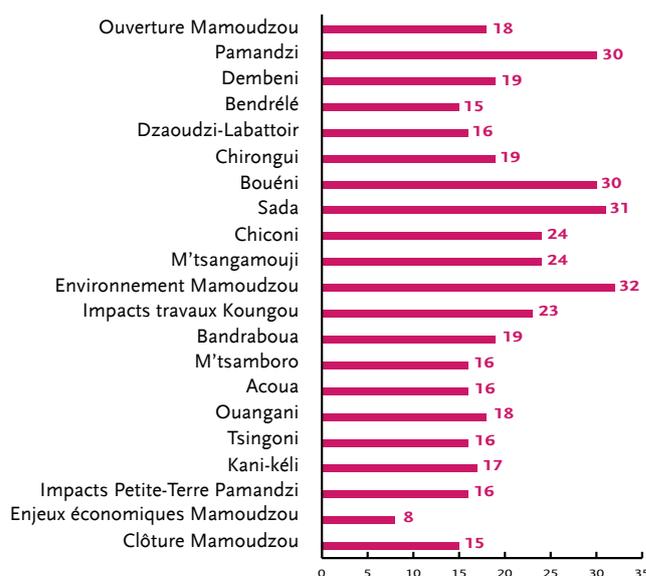
Les interventions en réunions publiques

Les interventions formulées en réunions publiques ont été retranscrites dans les verbatim du débat, mis en ligne dans la rubrique consacrée aux réunions.

Les interventions ont porté principalement sur les caractéristiques du projet (scénarios, localisation, longueur de piste), ses impacts environnementaux et la confrontation entre enjeux économiques et environnementaux. Une grande diversité de thèmes a été abordée lors des réunions publiques.

La répartition des interventions par réunion publique met en évidence une participation active des personnes présentes sur l'ensemble des réunions

Nombre d'interventions par réunion (en nombre)

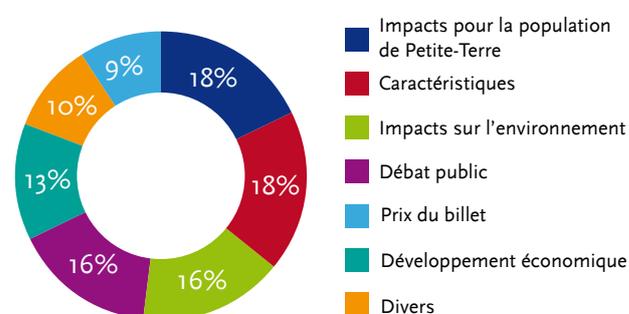


II. Les questions et avis transmis par écrit

Les questions et avis transmis sur le site Internet, par e-mail ou via les formulaires distribués en réunion ont tous été enregistrés dans la rubrique consacrée aux questions et avis sur le site Internet du débat. Les avis recueillis sur les stands d'animation n'ont pu être mis en ligne en raison du temps nécessaire à cette opération dans des conditions de faible débit Internet. Ils ont, néanmoins, été pris en compte dans la rédaction du compte-rendu final.

145 questions ont été reçues par la Commission, en provenance des formulaires distribués en réunion (53 %), du site Internet (20 %) et des stands (27 %). Elles ont été classées et transmises à la Direction Générale de l'Aviation Civile ou à la CPDP selon qu'elles concernaient le projet ou le débat, à travers l'interface du système questions/réponses du site Internet. Les réponses ont ensuite été envoyées par mail à l'auteur de la question, puis mises en ligne.

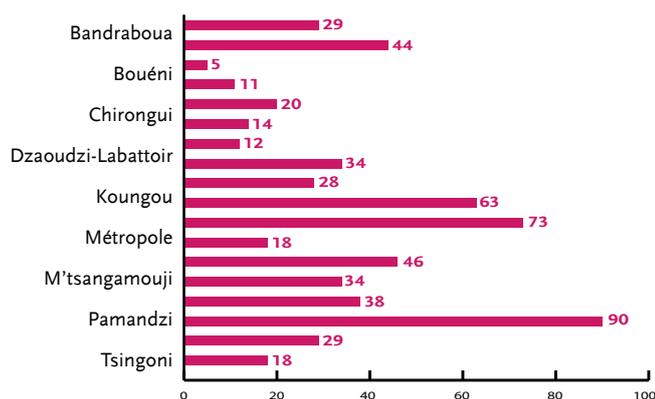
Répartition des questions écrites par thèmes (en %)



Ces questions portaient sur une grande variété de thèmes. Les impacts sur la population de Petite Terre, les caractéristiques du projet (notamment sa localisation), les enjeux environnementaux et le débat public ont été les thèmes les plus fréquemment abordés.

461 avis ont été transmis à la CPDP, principalement sur les stands (80 %) puis à travers les formulaires transmis en réunion (10 %) et le site Internet (10 %). Ces avis ont principalement concerné l'opportunité du projet.

Répartition géographique des avis et questions (en nombre)



La répartition géographique des questions et avis écrits souligne la mobilisation importante des habitants de Pamandzi, à rapprocher de leur participation aux deux réunions publiques organisées dans la commune et au cours desquelles un grand nombre de formulaires a été transmis à la CPDP. Le nombre élevé d'avis et de questions des communes de Bandraboua, Mtsamboro et Koungou est lié à la forte fréquentation constatée sur les stands d'information. Il faut d'ailleurs noter que ces stands n'ont été mis en place qu'à partir du mois de septembre. Par ailleurs, 3% des questions et avis écrits ont été transmis d'un autre département que Mayotte. Il s'agit principalement de personnes originaires de l'île et résidant en métropole.

III. Les contributions

Les contributions se distinguent des avis par leur contenu plus argumenté et plus dense. Elles sont téléchargeables sur le site du débat.

Seize contributions ont été reçues et mises en ligne entre le 30 juin et le 11 décembre, provenant principalement de particuliers (douze contributions rédigées par huit particuliers, certains d'entre eux ayant envoyé plusieurs contributions). Les autres contributeurs ont été l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie de Mayotte et les associations environnementales nationales. C'est donc cet outil de participation au débat qui compte, proportionnellement, le plus de contributions d'acteurs situés en dehors de Mayotte et qui a été privilégié par les associations environnementales nationales.



IV. Les cahiers d'acteurs

Les cahiers d'acteurs sont des contributions rédigées au nom d'un collectif (association, collectivité, syndicat, groupement de riverains, entreprise...). Ces documents sont mis en page et imprimés par la CPDP. Ils sont mis en ligne sur le site du débat et distribués, en version papier, lors des réunions publiques.

Six cahiers d'acteurs ont été reçus par la CPDP et imprimés en 2000 exemplaires aux dates suivantes :

Date de réception	Date d'impression	Acteurs
2 septembre	20 septembre	Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte
11 septembre	15 novembre	Comité Mayotte Département
6 octobre	15 novembre	Conseil Economique, Social et Environnemental de Mayotte
20 octobre	15 novembre	Corsair Fly
9 octobre	25 novembre	Mayotte Nature Environnement
2 décembre	7 décembre	Conseil Général de Mayotte

Le cahier d'acteur de l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte a été diffusé à partir de la réunion thématique sur les enjeux environnementaux, le 21 septembre. Les autres cahiers d'acteurs ont été diffusés à la reprise des réunions publiques après le mouvement de grève, à partir du 18 novembre. En effet, les délais nécessaires à la validation des cahiers d'acteurs par la CPDP ont été notablement allongés de fin septembre à fin octobre, en raison des difficultés de réunion pendant la période de grève.

La mobilisation relativement tardive des rédacteurs des cahiers d'acteurs et leur faible nombre s'expliquent probablement par la nouveauté de cette forme de débat à Mayotte et le souhait d'avoir une première idée de son déroulement avant de passer à la rédaction.

Deux cahiers ont été rédigés par des acteurs basés en métropole (Corsair Fly et l'association COMADEP).

Trois cahiers d'acteurs émanent d'associations, dont deux, d'associations environnementales basées à Mayotte.



Chapitre 5. Le budget

Comme pour tous les débats publics, le financement du débat a été assuré par le maître d'ouvrage du projet, tandis que la Commission nationale du débat public a pris en charge les indemnités et frais de déplacement des sept membres de la CPDP.

I. Le financement du débat public

Cette rubrique ne traite que des dépenses réalisées pour l'organisation du débat public par la CPDP, sur une période de début janvier 2011 à fin février 2012, soit 14 mois. D'autres dépenses ont été réalisées directement par le maître d'ouvrage pour la communication sur le projet (assistance en communication, impression des documents de présentation du projet).

Trois marchés ont été contractés par la Direction Générale de l'Aviation Civile pour l'assistance à la CPDP dans le cadre du débat public (assistance en logistique, en communication et en rédaction), pour un montant total de 433 501 €.

Intitulés	Dépenses
Salaire bruts et charges salariales équipe CPDP	96 750 €
Location bureaux, équipement et fonctionnement	91 835 €
Marché d'assistance en logistique	279 550 €
Marché d'assistance en communication	62 901 €
Marché d'assistance en rédaction	91 050 €
Autres actions de communication, dont :	69 494 €
Réalisation et diffusion des spots télé et radio	31 747 €
Impressions des documents du débat	24 991 €
Conception et mise à jour du site Internet du débat	12 756 €
Autres actions de logistique (bus pour réunions publiques)	5 354 €
Divers et imprévus	15 896 €
TOTAL	712 830 €

II. L'indemnisation des membres

Le montant total des indemnités et des frais de déplacement des sept membres de la CPDP, pris en charge par la CNDP, s'élève à :

Commission (7membres)	Indemnités	Frais de déplacement
Janvier 2011 à février 2012	39 578 €	3 357 €



PARTIE 2

Les enseignements du débat

Chapitre 1. Un premier débat public sur un projet ancien

Chapitre 2. L'opportunité et le coût du projet de piste longue

Chapitre 3. Les impacts économiques du projet

Chapitre 4. Les impacts de la piste longue sur l'environnement naturel de Mayotte

Chapitre 5. Les impacts du projet sur l'environnement humain

Chapitre 6. Les caractéristiques du projet

Chapitre 7. Les autres thèmes abordés pendant le débat

Chapitre 1. Un premier débat public sur un projet ancien

L'organisation du premier débat public de Mayotte sur un projet emblématique, annoncé par les élus et attendu par la population depuis plusieurs années, suscite de nombreuses interrogations sur la légitimité de cette concertation et la volonté des acteurs impliqués dans le projet. C'est donc dans un contexte d'attente forte et de défiance qu'est organisé ce premier débat public.

I. La piste longue, un projet emblématique attendu par la population

Un projet annoncé depuis plusieurs années

Plusieurs intervenants rappellent que le projet de piste longue était défendu par Younoussa BAMANA - l'une des figures majeures du maintien de Mayotte dans la République française et premier député de l'île en 1977 - comme l'un des trois projets emblématiques de l'île (avec le statut de département et le port).

Ce projet a ensuite fait l'objet de plusieurs annonces de représentants de l'État français, lors de déplacements dans l'île. Un ancien député de Mayotte les cite dans sa contribution¹ au débat public : en 1986 le premier ministre Jacques CHIRAC promettait « *l'organisation d'une desserte maritime et aérienne aux normes internationales* ». En 2001, le premier ministre Lionel JOSPIN annonçait le lancement des études préliminaires. La même année, le président Jacques CHIRAC déclarait : « *la réalisation d'une desserte aérienne entre Dzaoudzi et Paris est désormais une ardente obligation* » et l'annonçait comme « *la clef du développement du tourisme dans votre île, avec toutes les retombées économiques que cela suppose* ». Plus récemment, le président Nicolas SARKOZY affirmait, lors de son déplacement à Mayotte en janvier 2010 : « *Je suis convaincu que cette infrastructure est essentielle pour le développement économique de Mayotte (...) nous la ferons parce qu'elle permettra à l'île de pouvoir accueillir des touristes en provenance directe de l'Europe, sans passer par la Réunion.* »

La piste longue est donc attendue depuis plusieurs années, et cette attente est relayée par plusieurs générations : « *même ma grand-mère m'en a parlé, ça date de 1985* » (réunion d'ouverture à Mamoudzou), « *cet aéroport est attendu depuis tellement longtemps : mon fils n'était pas né et actuellement il est à l'université* » (réunion sur le développement économique à Mamoudzou). Plusieurs intervenants sont excédés par cette attente. Ainsi, le chef de cabinet du Conseil général et ancien adjoint au maire de Pamandzi déclare, dès la réunion d'ouverture du débat public : « *Je voulais simplement dire que c'est très dommage que Mayotte, française depuis 1841, avant Nice et la Savoie, n'ait pas un aéroport international. Plus de 200 ans après... C'est une honte pour la France.* » En écho à ces propos, des habitants rappellent régulièrement que la piste longue est attendue depuis trop longtemps et soulignent que l'échéancier des travaux n'est pas assez rapide.



1- Contribution de Mansour KAMARDINE du 9 décembre.

L'historique du projet

Le dossier du débat public souligne que le choix d'étendre la piste existante, ou de réaliser une nouvelle piste à Mayotte est une question étudiée par le maître d'ouvrage depuis une trentaine d'années.

En 1987, alors que l'aéroport était équipé d'une piste de 1350 m, une première étude (rapport Desclaux-Monadier-Colas, 1987) concluait à la possibilité de prolonger la piste à 2450 m (cette longueur étant nécessaire au décollage d'un A310-300).

En 1995, un prolongement de la piste à 1930 m, compatible techniquement avec une prolongation ultérieure à 2450m, est réalisé dans le lagon.

En 2003-2004 les études de faisabilité sont réactualisées par ADPi sur la base des nouveaux besoins des aéronefs et proposent des scénarios envisageables sur 6 sites de Petite et Grande Terre. Trois scénarios privilégiés par le maître d'ouvrage et le Comité de pilotage local sont approfondis. Au terme de l'étude, le Comité de pilotage retient un scénario de piste convergente de 2600 m sur le site actuel de l'aéroport.

En 2008, le contrat de projet Etat-Région pour la période 2008-2014 prévoit un budget spécifique pour la reprise des études sur la piste longue.

En 2009, plusieurs études complémentaires sont lancées sur la base du scénario retenu en 2003 afin d'affiner la localisation de la piste convergente pour limiter son impact environnemental et poursuivre l'instruction du projet : étude de contexte (cabinet Attention Consultants), dossier de saisine de la CNDP (groupement de consultants ADPI-Sogreah), étude technique de conception d'avant-projet (ADPi), études hydrodynamique et d'environnement (groupement Asconit-Pareto-Sogreah), étude socio-économique relative aux grands projets d'infrastructure de transport (Setec International), dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ADPi). Les études de servitudes aéronautiques et de bruit sont réalisées par le service national d'ingénierie aéroportuaire de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

En avril 2010, le dossier de saisine présenté à la Commission nationale du débat public propose de soumettre au débat public 2 scénarios de pistes convergentes sur le site actuel de l'aéroport, dont l'un en deux étapes.

Une attente ravivée par l'accession au statut de département

Le projet de piste longue est perçu comme la suite logique de la départementalisation, effective depuis le 31 mars 2011. La 2^e vice-présidente du Conseil général le souligne lors de la réunion de Dombéni : « *Cet allongement de la piste est un vœu qui date de plusieurs années, c'est une promesse qui a été faite à la population. Et au départ, on nous disait toujours qu'il fallait attendre que Mayotte ait son statut définitif. Enfin, depuis le 31 mars 2011, Mayotte a accédé à son statut de département* ».

Devenu département à part entière, Mayotte devrait pouvoir bénéficier des mêmes infrastructures que le reste du territoire français. Lors de la réunion du 3 décembre à Pamandzi, le député de Mayotte rappelle ainsi qu'à l'exception de Mayotte, tous les départements d'outre-mer français disposent d'une piste longue et que cela justifie la construction de cette infrastructure dans l'île.

Cette piste longue est considérée par certains participants au débat comme un moyen de valoriser le nouveau statut de département de l'île et de favoriser le rayonnement de Mayotte dans l'océan Indien. Elle est également perçue comme un vecteur de la liberté revendiquée à travers la départementalisation (dont le slogan était « *Rester français pour être libre*»), en permettant une plus libre circulation vers la métropole et une ouverture de Mayotte au reste du monde. L'accès de l'île au statut de département est donc porteur d'espoirs d'ouverture, de liberté et de développement, qui dépendent de la réalisation de la piste longue.

II. Un contexte de défiance

Cette longue attente conduit à l'expression d'une certaine défiance à l'encontre des acteurs qui interviennent dans ce projet ou à la marge du projet, accusés de freiner sa réalisation pour différentes raisons.

Les pouvoirs publics et les élus locaux

Certains participants expriment des doutes sur la volonté des pouvoirs publics à améliorer les infrastructures de l'île et rappellent que plusieurs projets annoncés n'ont finalement jamais été réalisés et que « *le provisoire a tendance à durer* » à Mayotte. Une contribution² relève qu'« *il ne faudrait pas recommencer les erreurs du passé où l'autoritarisme du pouvoir central allié à une ambition mal affirmée et un défaut de vision à long terme des décideurs, a accouché du sous dimensionnement chronique généralisé des infrastructures de Mayotte (route, téléphonie, habitat, école, etc.) alors que tout le monde s'accorde à dire que le développement de Mayotte ne fait que commencer.* »

Les élus

Cette situation de défiance concerne également les élus mahorais, accusés par certains de faire valoir les intérêts locaux au détriment de l'intérêt général. Sur le site Internet, un participant écrit³ : « *Je vous rappelle que si les petits projets de Mayotte n'aboutissent pas, c'est à cause des tergiversations des dirigeants que nous avons eus jusqu'à maintenant. C'est ainsi que des projets comme le centre culturel, le CFA ou encore les équipements sportifs pour les jeux des îles en 2012 ont été retardés, en raison notamment du manque de vision de l'intérêt général des dirigeants. Ces derniers veulent absolument réaliser le projet dans leur canton, ce qui finit par retarder, voire anéantir les projets* ».

La DGAC

Le maître d'ouvrage lui-même n'échappe pas au feu des critiques. Parfois soupçonnée de faire le jeu de la société Air Austral ou celui de l'île de la Réunion, la DGAC et sa volonté de concrétiser le projet en créant une piste longue font l'objet de certaines appréhensions. Sur ce point, un ancien député de Mayotte affirme, dans sa contribution⁴, que « *ce projet tarde à voir le jour en raison de l'opposition historique de la DGAC* », liée, selon lui, à la proximité entre la DGAC compétente pour Mayotte et la compagnie Air Austral.

L'île de la Réunion

Certains habitants de Mayotte ont le sentiment d'avoir été trop souvent mis de côté au profit de territoires plus attractifs et plus développés, comme l'île de la Réunion. Régulièrement citée, l'île de la Réunion est perçue comme « la rivale » économique de Mayotte, voire celle qui met « *des bâtons dans les roues* » du projet : « *À chaque fois qu'il y a un projet à Mayotte, l'île de la Réunion ouvre toujours un projet parallèle. (...) Et cette année encore, ils ont un projet d'aérogare et de renforcement de la piste* », affirme un ouvrier d'État de l'aviation civile, lors de la réunion de Bouéni.

La Réunion est accusée de tirer profit de la situation actuelle, qui augmenterait les statistiques et les recettes de son aéroport. Ainsi, un habitant de Sada souligne que les voyageurs paient les taxes d'aéroport de la Réunion lorsqu'ils y font escale pour se rendre à Paris.

La situation géostratégique de Mayotte, plus centrale dans l'océan Indien que l'île de la Réunion, pousserait également cette dernière à maintenir Mayotte dans la situation actuelle, par crainte de la concurrence. Un habitant de Bouéni relève ainsi qu'« *il est plus intéressant de dispatcher des avions à partir de Mayotte qu'à partir, par exemple, de la Réunion ou de Maurice, qui sont beaucoup plus excentrés. Et là, nos amis, nos compatriotes réunionnais l'ont parfaitement bien compris, et ils n'ont aucun intérêt aujourd'hui à ce qu'il y ait une piste longue à Mayotte, ou tout au moins à ce que cette piste longue soit faite le plus tard possible.* »

Air Austral

La compagnie aérienne Air Austral essuie également de nombreuses critiques. Le prix élevé de ses billets d'avion et la nécessité de faire escale sur l'île de la Réunion pour gagner Paris au départ de Mayotte sont des facteurs de mécontentement, voire

2- Contribution de Dominique BOIRARD du 27 novembre.

3- Avis Internet n° 60.

4- Contribution de Mansour KAMARDINE du 9 décembre.

de franche exaspération, et sont régulièrement soulignés lors des réunions de débat public. Dans ce contexte, et malgré ses bénéfices en termes de temps et de tarifs, la mise en service à Mayotte de son nouvel appareil, le Boeing 777 200 LR⁵ n'est pas perçue que positivement. L'annonce de l'arrivée de cet appareil au moment même où le débat public pose la question de la piste longue ne manque pas d'être soulignée, et est perçue comme le contre-argument d'Air Austral au projet.

Cette mise en service attise les suspicions et conduit quelques intervenants à soupçonner la possibilité de « *connivences* » entre certains acteurs du projet (ou à la marge du projet) pour éviter de le concrétiser. Air Austral est ainsi accusé de défendre avant tout les intérêts de la Réunion, qui tirerait profit de l'absence de piste longue à Mayotte.

Les associations de défense de l'environnement

Le contexte de défiance pèse également sur les représentants des associations de défense de l'environnement opposés au projet. Certains s'inquiètent ainsi du poids de leurs arguments dans le débat et de leur capacité à bloquer le projet. Ce poids supposé des « *environnementalistes* » est perçu d'autant plus négativement qu'ils sont fréquemment assimilés à des fonctionnaires de passage dans l'île : « *Je ne les appelle pas des environnementalistes, je les appelle des intégristes, parce que quelqu'un qui vient faire 4 ans à Mayotte ne décidera pas de l'avenir de mes enfants et de mes petits-enfants* », affirme le premier vice-président de la chambre d'agriculture de Mayotte lors de la réunion de Pamandzi.

Certains participants considèrent que les associations de défense de l'environnement ne se sont pas beaucoup mobilisées contre des projets antérieurs, aux conséquences environnementales pourtant importantes (le deuxième quai du port de Longoni et le remblai de M'tsapéré notamment) et s'interrogent donc sur la volonté réelle des associations environnementales dans le cas de ce projet.

Les contributions au débat d'associations environnementales nationales, comme Surfrider Foundation et Sea Shepherd Conservation Society ont suscité des réponses parfois virulentes des partisans du projet dans les médias locaux⁶.

III. La perception du débat public

Dans ce contexte, la mise en place de ce premier débat public soulève un grand nombre de questions et des perceptions différentes, entre adhésion et défiance.

Un premier débat globalement bien accueilli

Les chiffres de la participation comme le nombre d'interventions, d'avis et de contributions recueillis par la CPDP, montrent que ce premier débat public est globalement bien accueilli par la population mahoraise. Plusieurs intervenants s'en félicitent, à l'image de ces habitants de Chiconi : « *Je suis très content de ce débat, parce que je crois que c'est la première fois qu'il y a un projet, ici à Mayotte, où on consulte la population dans une aussi grande envergure* » et d'Acoua : « *Je voudrais exprimer ma joie sur le fait que vous soyez venus jusqu'à nous pour nous demander notre point de vue* ». Aux yeux de ces derniers, la mise en place du débat public montre qu'aujourd'hui, l'État se soucie de prendre en compte l'avis de la population de Mayotte.

Les principes du débat public, notamment le temps de parole limité et le respect des avis exprimés par chacun sont généralement bien acceptés. Toutefois, quelques défenseurs de l'environnement témoignent de la difficulté de s'exprimer sur ce projet, comme le président de la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales : « *au même titre que la départementalisation, on a donné presque une valeur sacrée à ce projet de piste longue au point qu'il est presque interdit de le critiquer* ». Cela conduit le président de l'association Mayotte Nature Environnement à souligner, lors de la réunion d'ouverture : « *il faut que tous les participants de ce débat conçoivent que c'est un débat et que chaque entité a le droit d'apporter son point de vue. Et donc nous souhaitons que le débat se passe avec beaucoup plus d'argumentation parce que nous autres, nous avons à l'esprit le débat sur la départementalisation et que tous ceux qui étaient réticents ou pas d'accord ont tout de suite été catalogués comme les gens qui sont contre Mayotte.* »

5- Appareil qui permettra des vols directs Mayotte-métropole dans 85 % des cas, selon la DGAC, avec la piste actuelle, et dans 100 % des cas avec une piste allongée à 2310 m (étape 1, scénario 1).

6- Une polémique a notamment opposé dans la presse, après la clôture du débat, les associations COMADEP et Sea Shepherd Conservation Society.

La légitimité du débat parfois questionnée

Les annonces répétées sur le projet conduisent certains participants à s'interroger sur la nécessité de débattre sur un projet considéré comme acquis. Le président du Conseil économique, social et environnemental le souligne, lors de la réunion sur les enjeux économiques du projet : « *Je voudrais vous souligner cet aspect de la sociologie mahoraise qui veut que dans l'inconscient collectif de Mayotte, l'aéroport doit être réalisé. Et la question ne se pose même pas. Donc le Mahorais de base ne comprend même pas ce débat* ». Pour certains participants, le fait d'organiser le débat public après tant d'années prouve que « *l'État nous cache quelque chose. Ce projet date et on vient nous dire que ce sera seulement en 2015 qu'on pourrait peut-être commencer les travaux. 2015, c'est loin et là encore une fois, il y a un flou volontaire dans l'histoire. La question est de savoir ce qu'on nous cache réellement.* »

Le premier enjeu du débat public est donc de faire comprendre à la population que cette procédure, qui est une obligation légale, lui permet de participer activement à la définition du projet de piste longue, et que tous les arguments seront transmis au maître d'ouvrage, y compris ceux des personnes qui y sont défavorables. À travers cette présentation, les participants comprennent aussi que le projet de piste longue pourrait ne pas aboutir, ce qui pose question au regard des promesses tenues et engendre des doutes quant à la bonne foi de ses principaux acteurs.

Malgré le rappel des dispositions légales entourant la création de nouvelles infrastructures, plusieurs intervenants s'interrogent sur le pourquoi d'un débat public pour ce projet particulier et relèvent l'absence de débat public pour d'autres projets, comme le port de Longoni, qui présente pourtant des enjeux socio-économiques et environnementaux comparables.

Le poids des avis exprimés : une question récurrente

Dans le contexte de défiance qui accueille ce premier débat public, les interrogations concernant la prise en compte des arguments et des avis du public ainsi que les modalités de la décision finale sont souvent posées. Plusieurs participants souhaitent avoir des éléments concrets sur le poids des avis sur la décision finale. La CPDP rappelle régulièrement que le poids des avis sur la décision du maître d'ouvrage repose sur la pertinence des arguments portés en faveur ou en défaveur du projet de piste longue et invite les intervenants à ne pas se limiter à livrer une opinion sur le projet, mais à argumenter leur position.

Les mouvements sociaux de « lutte contre la vie chère »

Les événements qui ont secoué Mayotte durant la période de septembre - octobre et conduit à une « mise en pause » du débat public n'ont eu que très peu de répercussions sur le contenu et les arguments évoqués lors des réunions qui ont suivi la période de grève.



Chapitre 2. L'opportunité et le coût du projet de piste longue

Le projet de piste longue a été conçu par le maître d'ouvrage pour faciliter la desserte aérienne de Mayotte et notamment le décollage des avions long-courriers en vol direct vers la métropole. Deux facteurs contribueraient à l'opportunité de ce projet : la forte augmentation du trafic aérien passager, qui a dépassé les 300 000 passagers en 2010 (arrivées et départs), dont près de 85 000 en liaison avec la métropole et l'amélioration des capacités d'accueil de l'aéroport dont l'exploitation a été déléguée, depuis le 1er avril 2011 à la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Mayotte. L'annonce par la compagnie Air Austral, au mois de mars 2011, de la mise en service d'avions capables d'assurer le vol direct avec la métropole, a alimenté le débat sur l'opportunité du projet, dont l'un des objectifs pourrait être partiellement atteint sans la réalisation de la piste longue. Ce positionnement a évolué au cours du débat public en raison du retard de la mise en service du Boeing 777-200LR par la compagnie Air Austral. Partie intégrante de l'opportunité du projet, le prix du billet d'avion est largement débattu lors du débat public, de même que le désenclavement de l'île et son ouverture au monde.

I. L'opportunité du projet : l'amélioration de la desserte aérienne de Mayotte

Pour un grand nombre de participants au débat, l'amélioration de la desserte aérienne de Mayotte - à travers les vols directs avec la métropole, la baisse du prix du billet et l'ouverture de Mayotte au monde - justifie la réalisation du projet de piste longue. Pourtant, l'opportunité de la piste longue pour l'atteinte de ces objectifs est régulièrement remise en question, notamment dans les premières phases du débat.

Le vol direct avec la métropole

Un vol direct plébiscité

Estimés en 2010 à 85 000, les passagers en liaison avec la métropole se répartissent actuellement en deux flux principaux : la majorité d'entre eux transitent par la Réunion et effectuent un trajet de 15 heures, escale comprise, avec la compagnie Air Austral ; les autres effectuent un vol direct d'environ 10 heures dans le sens métropole – Mayotte et une escale à Madagascar dans le sens Mayotte – métropole avec la compagnie Corsairfly. La liaison avec la métropole est également proposée par les compagnies Kenya Airways (escale au Kenya) et Air Madagascar (escale à Madagascar).

Au départ de Mayotte, l'escale est donc obligatoire pour rejoindre la métropole. Elle implique une augmentation de la durée du trajet d'environ 5 heures. Cette escale est vécue par la majorité des participants au débat comme une contrainte forte et nombre d'entre eux insistent sur l'avantage que constituerait sa suppression : *« comme avantage, l'allongement de la piste permettra d'avoir des avions plus gros, l'allongement de la piste permettra d'éliminer les escales. Or, il s'avère que ce qui nous pose problème ici, ce sont ces escales. Cette histoire d'allongement de la piste s'érige en solution contre les escales »* témoigne une conseillère municipale d'Acoua. La mise en place de vols directs avec la métropole est donc très attendue par la population et vécue comme un moyen de renforcer la continuité territoriale avec la métropole grâce à une diminution conséquente du temps de vol.

Un objectif potentiellement atteint par la mise en place du B 777-200 LR...

En mars 2011, la compagnie Air Austral annonce la mise en service de vols directs avec la métropole à compter du 31 octobre 2011, grâce à l'acquisition du B 777-200 LR. Développé pour effectuer de grands trajets, cet avion bénéficie d'un rapport poids/puissance performant, qui lui permet de décoller sur une distance plus courte que les autres avions de même capacité.

Cette annonce, diffusée quelques semaines avant l'ouverture du débat public sur le projet de piste longue, conduit certains participants à remettre en cause l'opportunité du projet. Ainsi, dans son cahier d'acteur, l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte relève qu'avec la mise en service du Boeing 777-200 LR, *« seuls 15 % des vols directs ne pourront pas être assurés en cas de conditions météorologiques défavorables, essentiellement entre janvier et mars. »* L'évolution technologique, illustrée par les performances du Boeing 777-200 LR, est ainsi invoquée par certains participants au débat comme un moyen d'obtenir le vol direct sans créer la piste longue et porter atteinte à l'environnement, comme l'indique cet intervenant de Dembeni : *« Vous avez dit que maintenant, Air Austral a acquis des avions qui allaient pouvoir faire la desserte sur Paris dans 85 % des décollages. Pour un projet qui va commencer en*

2015 et va finir peut-être en 2020, est-ce que, pendant ce temps, le progrès technologique ne va pas combler ces 15 % qui permettraient de faire des vols directs dans tous les cas ? Ça éviterait de rallonger la piste et d'avoir une dégradation de l'environnement ». L'association Surfrider Foundation reprend cet argument dans sa contribution⁷ : « *Ce projet n'est pas nécessaire. Depuis 2003, les progrès de l'industrie aéronautique sont continus et considérables, permettant à la piste existante de répondre à une desserte aérienne acceptable de l'île, d'assurer des vols directs Mayotte-Paris, et ainsi de préserver l'environnement.* »

Lors de la réunion du 7 juillet à Pamandzi, le maître d'ouvrage confirme, par la voix du directeur de l'aviation civile pour l'Océan Indien, que l'évolution technologique du secteur permettrait en effet de justifier l'utilisation de pistes plus courtes, mais à l'horizon d'une vingtaine d'années. Et les représentants de la DGAC d'ajouter que l'extension de la piste à 2310 m, prévue dans le cadre de l'étape 1 du scénario 1, supprimerait la contrainte des conditions météorologiques et assurerait au Boeing 777 200 LR 100 % des vols directs à destination de Paris, contre 85 % avec la longueur de piste actuelle de 1930 m.

... qui ne remet pas en cause le projet de piste longue, pour ses partisans

De leur côté, les partisans de la piste longue considèrent que confronté à la réalité des faits, l'argument de l'évolution technologique du secteur aéronautique n'est ni recevable, ni opposable au projet de piste longue. S'il était pertinent, pourquoi des pistes de 3000 m seraient-elles mises en œuvre dans les territoires voisins, notamment l'île de la Réunion ?

S'agissant de l'extension de la piste actuelle à 2310 m, nécessaire au décollage à pleine charge de carburant et en toutes conditions météorologiques du Boeing 777-200 LR de la compagnie Air Austral, des habitants et des acteurs de la vie politique mahoraise font entendre à plusieurs reprises que cet aménagement favoriserait de facto la compagnie Air Austral : « *En augmentant la piste longue de seulement 400 m, Air Austral peut mettre en place un vol direct Mayotte-Paris avec un avion assez spécial. Moi je suis contre cette idée. (...) Encore une fois, c'est Air Austral qui va fixer ses prix comme il veut, quand il veut. Donc, il faut que cela cesse* », souligne le 1^{er} adjoint au maire de Dembeni. Pour les partisans du projet de piste longue, il n'est donc pas question de se contenter d'un aménagement dont seule la compagnie Air Austral pourrait tirer profit.

Un retard de la desserte directe d'air austral prévue en novembre 2011

Depuis les premières réunions du débat public en juillet jusqu'à celles de la mi-octobre, la DGAC a annoncé que l'objectif de la desserte directe avec la métropole serait atteint au mois d'octobre 2011, avec la mise en service du nouvel appareil de la compagnie Air Austral, le Boeing 777-200 LR, susceptible d'assurer des vols directs avec la piste actuelle de 1930 m, sous réserve de bonnes conditions météorologiques (absence de vent et piste sèche).

Dans un communiqué de presse diffusé le 21 octobre, la compagnie Air Austral a expliqué que faute d'aménagements suffisants sur la piste actuelle, ces vols directs étaient reportés à une date ultérieure.

« *Un report d'une saison IATA* », a précisé Pierre PINSON, délégué territorial de l'Aviation civile et ancien directeur de l'aéroport, lors des réunions du mois de novembre, avant d'ajouter que de nouvelles études d'aménagement devraient être menées à la fin de l'année 2011 par le gestionnaire actuel de l'aéroport. Le retard enregistré dans la mise en service de ce nouvel appareil servira toutefois d'argument au Conseil général de Mayotte pour justifier le projet de piste longue : « *si des aménagements sont envisagés pour organiser une liaison directe avec la métropole, le report sine die de la mise en œuvre effective de cette liaison, pourtant annoncée par Air Austral le 31 octobre dernier, montre bien la fragilité de cette alternative.* » Le maître d'ouvrage répétera qu'il s'agit d'un problème « spécifique, à très court terme » (réunion du 3 décembre à Pamandzi).

7- Contribution de Surfrider Foundation du 4 novembre.

La baisse du prix du billet

Un enjeu socio-économique pour les Mahorais

La baisse du prix des billets d'avion fait l'objet d'un véritable plébiscite : dans les contributions comme dans les réunions ou sur internet, de très nombreux participants se plaignent du prix trop élevé des billets d'avion en partance ou à destination de Mayotte. Ce point fait d'ailleurs l'objet de la toute première question internet posée sur le site de la CPDP : « *Est-ce que les Mahorais pourront bénéficier de tarifs convenables ? Je trouve que le tarif du billet est le plus cher au monde.* »

La baisse des prix du billet est souhaitée pour faciliter les déplacements touristiques, professionnels et familiaux, notamment pour les Mahorais résidants en métropole. Ainsi, le secrétaire général de la Fédération des Associations Mahoraises de Métropole souligne le poste de dépenses conséquent que représentent les retours dans l'île pour les Mahorais de métropole, d'autant que « *c'est pendant la période de vacances, surtout la haute saison, que les familles mahoraises voyagent beaucoup et prennent cette ligne Mayotte – Paris, Paris – Mayotte. Ce sont souvent des familles qui n'ont pas beaucoup de moyens pour prendre cette ligne* ». Il interroge alors les élus sur la possibilité, pour les Mahorais, de bénéficier de tarifs préférentiels, au même titre que les autres départements d'outre-mer. Plusieurs participants attestent également des difficultés rencontrées par les étudiants mahorais qui font leurs études en métropole.

Le prix actuel du billet apparaît donc comme un frein à la mobilité, à la qualification et à la poursuite d'études supérieures en métropole et recouvre des enjeux socio-économiques cités par plusieurs participants au débat, dont cet habitant de Chirongui : « *Si on a la moindre petite formation qu'il faut aller faire en métropole, on vous la freine parce que ça coûte de l'argent.* »

Une baisse limitée par le prix élevé du carburant à Mayotte

La baisse du prix du transport aérien escomptée par la piste longue est remise en question par les contradicteurs du projet, qui s'appuient sur des éléments du dossier du maître d'ouvrage. Dans son cahier d'acteur, l'association Mayotte Nature Environnement cite le maître d'ouvrage pour interroger l'impact du projet sur la baisse des prix des billets : « *le prix du billet Mayotte/Métropole ne sera pas forcément sensiblement différent de celui d'un vol semi-direct* » (dossier du débat public, p.67).

En cause, le prix du kérosène, en moyenne 50 %⁸ plus élevé à Mayotte que sur l'île de la Réunion. Pour plusieurs participants au débat, le prix actuel du carburant n'est pas plus satisfaisant que celui des billets d'avion. Au cours des premières réunions du débat public en juillet, le maître d'ouvrage annonce que les compagnies aériennes et le distributeur de l'île, la société TOTAL, ont été invités par l'État « *à réviser leurs tarifs au profit de l'intérêt général.* » Lors des dernières réunions du débat en décembre, les participants apprennent que ces négociations n'ont pas abouti. Sur ce point, les revendications des intervenants sont claires et portent sur une régulation, voire la suppression du monopole de la société TOTAL, seul distributeur de carburant à Mayotte : « *Avec une seule compagnie qui distribue le pétrole à Mayotte, le prix ne baissera pas. Donc le monopole de l'actuel concessionnaire de pétrole doit cesser* », estime un habitant de Chiconi.

Cette situation de blocage est un autre argument des opposants au projet pour relativiser la baisse du prix du billet d'avion, car en supprimant l'escale des hubs régionaux pour se rendre en métropole, les appareils sont de facto obligés de faire le plein de carburant à Mayotte et de répercuter le surcoût de carburant sur le prix du billet d'avion, ce qui minimise la baisse escomptée par les partisans du projet. Une contribution⁹ souligne d'ailleurs que le prix élevé du carburant s'inscrit dans une conjoncture internationale de diminution des réserves en pétrole et d'augmentation de son prix.

8- Le pourcentage varie de 40 % à 55 % en fonction des interlocuteurs : DGAC, Air Austral, ou personnes intervenant lors des réunions.

9- Contribution de Christine CHAPUT du 3 octobre.

L'ouverture de Mayotte au monde

Un sentiment d'enclavement partagé par plusieurs participants

S'il est un mot d'ordre lié à la piste longue, c'est bien celui d'« *ouverture* » : ouverture de Mayotte au monde, ouverture du monde à Mayotte et ouverture de l'aéroport à plus de concurrence. Pour un bon nombre de participants ainsi que pour le maître d'ouvrage lui-même, l'économie et la société mahoraise pâtissent d'une situation d'« *enclavement* » qui doit être corrigée pour que l'île puisse envisager son développement dans les meilleures conditions.

Dans son cahier d'acteur, le Conseil économique, social et environnemental de Mayotte (CESEM) pose d'ailleurs l'enclavement comme une problématique majeure aux plans terrestres, aériens, maritimes et numériques, et propose la construction de « *grosses infrastructures* » pour accompagner le désenclavement et le développement de l'île.

Si l'enclavement est surtout perçu dans sa dimension économique au début du débat, plusieurs témoignages confèrent à cette problématique une dimension plus sociale et culturelle au mois de novembre. En effet, la reprise du débat en novembre coïncide avec le retour des pèlerins de La Mecque et amène plusieurs d'entre eux à observer que le voyage des pèlerins – souvent des personnes âgées – vers La Mecque est rendu très éprouvant par les nombreuses escales (en Grande Comore, aux Seychelles, à Dubaï et à Djeddah). En réponse à ces diverses observations, le maître d'ouvrage confirme qu'avec la piste longue, la gamme des appareils susceptibles de faire des vols directs vers l'Arabie Saoudite pourrait en effet être élargie.

... mais relativisé par d'autres

Tous, cependant, ne sont pas d'accord sur la situation « *enclavée* » de Mayotte. Dans son cahier d'acteur, l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte relativise le constat d'enclavement et observe que depuis la première étude du projet de piste longue en 2003, l'arrivée de la compagnie Corsairfly sur le marché du transport aérien mahorais – jusque-là détenu par la compagnie Air Austral – a permis des améliorations sensibles en matière de desserte : « *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).* » En outre, si l'association reconnaît une absence de liaisons directes avec les pays voisins, elle rappelle que la piste actuelle suffit au développement du trafic régional, et s'interroge sur la mise en place de liaisons jugées peu rentables par les compagnies aériennes implantées à Mayotte.



II. Le coût et le financement du projet

Les questions relatives au financement de la piste longue sont régulières lors du débat public. Mais à ce stade de l'instruction du projet, le maître d'ouvrage n'est pas en mesure d'apporter des réponses précises et affirme souvent que les discussions avec les financeurs du projet débiteront au moment où l'enveloppe sera précisée, soit aux alentours de 2014.

Les prévisions de coût des deux scénarios soumis au débat public sont de :

- Scénario 1, étape 1 : 100 millions d'euros HT (en valeur 2010),
- Scénario 1, étape 2 : 130 millions d'euros HT (en valeur 2010),
- Scénario 2 : 210 millions d'euros HT (en valeur 2010).

Les sources de financement envisagées par le maître d'ouvrage sont les pouvoirs publics (Conseil général, État et Europe) et le concessionnaire (à travers les redevances aériennes). Le ratio entre ces différentes contributions n'est pas encore défini, mais « *tiendra compte des capacités contributives des acteurs* », selon la DGAC.

D'aucuns jugent qu'au regard des finances actuelles de l'État et du Conseil général, d'autres sources de financement doivent être recherchées. L'ancien adjoint au maire de Pamandzi s'enquiert par exemple des possibilités de financements privés, dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (PPP). Pour le maître d'ouvrage, cette piste n'est pas exclue. S'agissant des finances actuelles des pouvoirs publics, le maître d'ouvrage précise tout au long du débat que la participation financière européenne, qui dépendra de l'accession de Mayotte au statut de Région Ultra Périphérique, pourrait être conséquente, comme dans le cas de la Réunion (où 50 % du financement de l'aéroport Roland Garros a été apporté par l'Europe).

L'impact du projet de piste longue sur les passagers de l'aéroport via une augmentation des prix des billets par les compagnies aériennes est également régulièrement soulevé. Mais pour le maître d'ouvrage, cet impact, encore inconnu, sera extrêmement limité et sans effet majeur sur les baisses de prix du billet envisagées par le projet de piste longue.



Chapitre 3. Les impacts économiques du projet

Nombre de participants au débat perçoivent des avantages économiques au projet de piste longue, vecteur, selon eux, de développement économique. Pourtant, en l'absence de données précises sur ces avantages, le développement économique apporté par la piste est régulièrement remis en cause par les contradicteurs du projet. Les questions qui entourent le développement économique de l'île sont donc au cœur de ce premier débat public à Mayotte : quelles orientations donner à ce développement ? La piste longue doit-elle être construite aujourd'hui, afin de créer un effet levier sur l'investissement et favoriser la croissance, ou au contraire Mayotte doit-elle d'abord travailler sur l'amélioration de ses propres infrastructures et ressources (assainissement, transport, gestion des déchets, éducation, santé, emploi) avant de s'ouvrir à l'extérieur ?

I. L'emploi

Pour certains, la perspective de nombreux emplois pour les Mahorais

Les attentes en termes d'emplois générés par le projet de piste longue sont conséquentes et se manifestent lors de plusieurs réunions. Un internaute¹⁰ qualifie ainsi le projet de « *plan Marshall qu'attendent les Mahorais pour absorber le taux criant de chômage dans l'île.* »

Dans son cahier d'acteur, l'association Comité Mayotte Département (COMADEP) estime que le chantier pourrait générer 1000 emplois : « *entre les rotations de camions, les aménagements, les déplacements d'espèces pour l'environnement, les terrassements et l'implication des municipalités environnantes, ce chiffre nous a semblé compatible et en cohérence avec les besoins pour répondre aux délais de réalisation.* » Plusieurs participants au débat identifient également le projet à la création d'emplois.

Outre les emplois liés au chantier, l'association COMADEP évalue à 3000 le nombre d'emplois liés au fonctionnement direct, indirect et induit de la piste longue. S'appuyant sur le recueil des métiers des exploitants d'aéroports édités en août 2007 par l'association des aéroports de langue française associée à l'Aéroport Council International (ALFA ACI), le COMADEP considère en effet que l'infrastructure aéroportuaire (nouvel aéroport et piste longue) agira comme un générateur important d'activités, avec :

- « *Des activités générées en grande partie ou en totalité par le fonctionnement de l'aéroport, sur le site de l'aéroport ou dans ses environs immédiats : autorités aéroportuaires, compagnies aériennes, agent d'assistance, entreprise de restauration, société de maintenance, transitaires, concessionnaire, aviateurs, instances officielles, création de zone aéroportuaire.* »
- « *Des activités économiques exercées en dehors du site, attribuable à l'aéroport* » en relation avec « *les dépenses principales faites en dehors du site émanant des voyageurs qui viennent dans la région en tant que visiteur, à titre privé ou professionnel.* »
- « *Des activités générées par les cycles additionnels de dépenses des revenus provenant de l'emploi direct et indirect* » reflétant « *les relations intersectorielles de l'économie régionale.* »

Le COMADEP prévoit également un impact « *de catalyseur de l'activité économique* » de la région Mayotte Comores, permis par l'établissement d'activités économiques régionales.

Pour sa part, le président du Conseil général insiste sur les emplois induits dans le secteur du tourisme, en rappelant que « *deux chambres créées équivalent à un emploi* » lors de la réunion thématique sur les enjeux économiques du projet à Mamoudzou.

Dans les communes où la question de l'emploi lié au chantier est abordée, les intervenants souhaitent savoir si les habitants de la commune, notamment les jeunes, pourront y avoir accès et expriment ainsi le souhait que les emplois bénéficient aux jeunes Mahorais.

10- Avis internet n°44.

De la même manière, la formation professionnelle, qui doit permettre aux Mahorais d'accéder à ces emplois est régulièrement évoquée. Un internaute¹¹ s'interroge sur la formation des Mahorais pour « *les métiers tels qu'hôtesses, pilotes et responsables d'exploitation.* » La création d'une compagnie aérienne mahoraise sera même évoquée à plusieurs reprises, notamment lors de la réunion de clôture.

Pour d'autres, un impact limité sur l'emploi local

Dans son cahier d'acteur, l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte rappelle que « *pour un investissement prévu de 230 millions d'euros, le maître d'ouvrage annonce la création de 50 à 100 emplois* ». Concernant les emplois potentiellement générés par l'activité aéroportuaire ou touristique, d'aucuns estiment que ce ne sont pas les Mahorais qui en tireront les bénéfices, mais bien des promoteurs et des investisseurs étrangers.

La réponse du maître d'ouvrage

S'agissant des emplois créés par le chantier, le maître d'ouvrage considère qu'il y en aura une centaine pour toute la durée des travaux (entre deux et trois ans). Quant aux emplois induits dans le secteur par la piste longue, ils seront estimés à hauteur d'une cinquantaine à l'horizon 2020. Le maître d'ouvrage reconnaît cependant qu'il est « *difficile d'estimer le nombre d'emplois* » induits par le projet de piste longue.

Concernant la mise en place de formations, le maître d'ouvrage maintient la nécessité de se rendre en métropole pour se former aux métiers de l'aéronautique.

II. Les échanges commerciaux

Des potentialités d'échanges renforcées

Comme l'explique le Conseil économique, social et environnemental de Mayotte (CESEM) dans son cahier d'acteur, la piste longue constituerait « *un outil propulseur du développement économique* » d'une île « *en construction* » en garantissant un renforcement des échanges en général et du fret en particulier à travers la baisse des coûts du transport et la mise en service des vols directs.

La baisse des tarifs du fret et l'instauration de vols directs vers la métropole sont en effet considérées comme des nécessités par les entrepreneurs mahorais, qui rappellent que les prix actuels du trajet et le temps perdu lors de l'escale réunionnaise constituent des entraves à la vente de leurs produits en métropole et ne permettent pas de développer leur activité : « *J'ai trente tonnes de poissons qui sont là aujourd'hui. Je n'arrive pas à les emmener à Rungis. Pourquoi ? Parce que le fret est cher* » s'indigne le président de l'Association pour le développement de l'Aquaculture à Mayotte (AQUAMAY). L'argument d'une piste longue comme outil d'exportation est étayé par le Conseil général, qui pointe les exportations d'essence d'Ylang-ylang et surtout le « *développement accéléré de l'aquaculture* ». Lors de la réunion sur les enjeux économiques du projet, le président du Conseil général annonce ainsi un objectif de production de plus de 10 000 tonnes par an des produits issus de l'aquaculture, contre 100 tonnes actuellement, sans pour autant préciser d'échéances.

Mayotte étant très dépendante des importations, la baisse des tarifs du fret à l'import est également soulignée comme une condition d'équilibre par rapport aux autres territoires de la région, mais aussi comme un facteur de baisse des prix des produits de consommation courante. « *Il est intéressant de saisir l'actualité¹² pour valoriser tous les intérêts du rallongement de cette piste longue. (...) Il est clair que l'allongement de la piste permettra de désenclaver économiquement Mayotte. En effet, avec des vols plus courts et une véritable concurrence, les prix du fret baisseront et nous aurons les mabawas¹³ moins chers, ainsi que tout le reste (yaourts, salades, fruits et légumes¹⁴...).* » Lors de la réunion de Chiconi, un intervenant pointe les coûts et délais induits par le transbordement des produits à la Réunion.

11- Question internet n°120.

12- Cet avis internet est diffusé au moment de la grève contre la vie chère.

13- Les mabawas sont des ailes de poulet, très consommées à Mayotte.

14- Avis internet n° 88.

Quelles ressources à exporter ?

Si l'argument de la baisse du coût du fret n'est pas remis en question lors du débat, certains s'interrogent sur l'impact réel de cette baisse pour l'économie mahoraise. Ainsi, lors de la réunion de Dembeni, un membre de l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte indique « *J'attends qu'on m'explique comment ça va être le développement. On n'a rien à exporter pratiquement.* » Cet avis sera repris par un internaute¹⁵, qui indiquera également qu'aucune baisse des prix des produits importés n'a été constatée à la suite de la mise en service du deuxième quai du port de Longoni.

La position du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage, pour sa part, présente les hypothèses d'évolution du trafic du fret aérien lors de la réunion thématique sur les enjeux économiques. Il précise qu'en 2009, le fret aérien a représenté 2281 tonnes, dont environ 30 % concernait le fret postal. Pour 2020, le fret aérien est estimé à :

- 3 500 tonnes (hypothèse centrale) en situation de référence¹⁶, soit une croissance moyenne de 4 %,
- 3 650 tonnes (hypothèse centrale) en situation de projet, soit une croissance moyenne de 4,4 %

Ces chiffres indiquent une prévision d'impact limité du projet sur le fret aérien. Il faut toutefois souligner que la situation de référence considérée tient compte de la mise en place des vols directs avec le B 777-200LR d'Air Austral. Il ne s'agit donc pas de la situation actuelle.

III. L'ouverture à la concurrence

Un contexte attractif pour un nouvel opérateur ?

Pour bon nombre de participants, la piste longue entraînera une concurrence accrue sur l'aéroport de Pamandzi : « *Il faut démocratiser la destination Mayotte avec une concurrence des compagnies aériennes. Seule la piste longue garantirait cette possibilité.*¹⁷ » Certains indiquent qu'une troisième compagnie aérienne permettrait à Mayotte de se rapprocher du standard des autres départements d'outre-mer, qui ont en moyenne sur leur sol trois acteurs concurrents, et pourrait surtout faire baisser les prix des billets.

Pour ces participants, la croissance importante du trafic aérien constitue un élément attractif pour un nouvel opérateur. Ainsi, le Conseil général de Mayotte rappelle dans son cahier d'acteur qu'« *en 10 ans, le trafic passagers de l'aéroport de Mayotte a enregistré une croissance moyenne annuelle de près de 10 %, multipliant ainsi son trafic par 2,5.* » Le trafic est passé de 123 482 passagers en 2000 à 304 775 passagers en 2010¹⁸. Le Conseil général précise qu'il s'agit « *de la plus forte progression des aéroports d'outre-mer, car sur la même période, l'aéroport Roland Garros de l'île de la Réunion a enregistré une croissance moyenne de 2,8 %* » tandis que « *les plates-formes de Guadeloupe, de Martinique et de la Guyane ont accusé une diminution du trafic.* » Pour le président du Conseil général de Mayotte, la croissance de la population et du trafic mahorais justifient l'évolution d'une infrastructure aéroportuaire similaire à celles des autres départements d'outre-mer et l'augmentation du nombre de compagnies aériennes.

En matière d'évolution du trafic et d'attractivité de Mayotte, la position géographique de l'île est également mise en avant à plusieurs reprises. Lors de la réunion du 29 juillet à Boueni, un employé de la chambre de commerce, membre de l'Association des Consommateurs de Mayotte (ASCOMA) considère que Mayotte, « *au milieu du canal de Mozambique, proche de Madagascar, de la côte africaine et des Seychelles* », est bien mieux placée que l'île de la Réunion ou l'île Maurice, plus excentrées. L'argument est aussi mis en avant par des participants à la réunion thématique sur les enjeux économiques du projet : à leur sens, l'aéroport de Mayotte pourrait servir de lieu de transit pour les différentes destinations régionales. Dans son cahier d'acteur, le CESEM pose d'ailleurs la piste longue comme une nécessité touchant au « *positionnement de Mayotte au sein du concept îles vanille*¹⁹ » et comme première destination au départ des grandes villes métropolitaines. Pour ces acteurs du monde économique, ces arguments démontrent l'attractivité de Mayotte pour un nouvel opérateur, qui placerait l'espace aérien de l'île dans une situation de concurrence comparable à celui des autres DOM.

15- Avis Internet n°62.

16- Ces hypothèses comparent une situation « de référence » à venir (la mise en place du 777-200 LR) et la situation de projet (scénario 1 et scénario 2).

17- Avis internet n° 36.

18- Source : document PowerPoint du CG diffusé lors de la réunion thématique sur les enjeux économiques à Mamoudzou, le 7 décembre.

19- Les îles Maurice, Réunion, Seychelles, Madagascar, Comores.

Quelle rentabilité pour un nouvel opérateur ?

Aussi réclamée qu'elle soit par les participants, l'émergence d'une nouvelle compagnie aérienne est tributaire de nombreux facteurs, au rang desquels le coût du carburant, la stratégie commerciale et surtout, les évolutions en matière de trafic.

Dans son cahier d'acteur, l'association Mayotte Nature Environnement déduit de la comparaison des trafics et longueurs de piste d'autres départements et territoires d'outre-mer qu'« en matière de concurrence, Mayotte n'est pas la plus à plaindre » et qu'« une nouvelle piste ne garantit en rien l'arrivée de nouveaux opérateurs. »

Pour un membre du Conseil d'administration de l'association France Nature Environnement, la question de l'ouverture à la concurrence et de la baisse des prix du transport aérien est étroitement liée au nombre de passagers et aux escales : « Dans le prix [du billet], il y a le remplissage des avions : (...) Il faut les amortir et amortir le prix, il faut les remplir. Très souvent, les compagnies les remplissent par des escales. Chacun d'entre nous voit une bonne partie [des passagers] de l'avion descendre à Tana ou à la Réunion. Si on ne fait que des vols directs, il n'y aura pas ces escales, et donc moins de remplissage. Comment pouvez-vous justifier qu'on arrive à des prix moindres ? Et dernière question, parce que vous connaissez bien mieux la Réunion que moi, quid de la concurrence ? La Réunion, c'est six fois plus d'habitants (...), bien plus de touristes : y a-t-il bien plus de concurrence en termes de compagnies aériennes à la Réunion ? »

La position du maître d'ouvrage

En réponse, le directeur de l'aviation civile pour l'océan Indien reconnaît la pertinence de l'argument relatif au remplissage des appareils gros-porteurs appuyé sur l'exemple réunionnais : « Vous avez raison de souligner que le remplissage n'est pas acquis sur une ligne aérienne en permanence par rapport à ce qu'offre un opérateur aérien. Il y a toujours un risque à une ouverture de ligne (...) c'est un investissement, ça a un coût, l'opérateur ne sait pas si ce retour sur investissement va être réel. (...) Nous avons tous en mémoire des lignes qui s'ouvrent, puis qui se ferment au bout de plusieurs mois voire années, parce que le niveau de perte est tel que, plutôt que de mettre en péril la compagnie, on arrête la ligne. Voilà, c'est le principe économique même du transport aérien et il faut bien avoir ça en tête : une ouverture de ligne, c'est un investissement et un risque financier pour la compagnie aérienne. » Et d'ajouter qu'« en dessous de 100 000 passagers/an, il n'y a pas de salut pour une ligne directe. »

Le maître d'ouvrage rappelle aussi à plusieurs reprises que l'île de la Réunion, qui génère un trafic de 2 millions de passagers/an, ne compte que 3 compagnies aériennes qui pratiquent des vols directs vers la métropole : Air France, Air Austral et Corsairfly – soit une compagnie de plus qu'à Mayotte, qui compte actuellement un trafic de 300 000 passagers/an, toutes destinations confondues.

Lors de la réunion thématique du 7 décembre sur les enjeux économiques du projet, le maître d'ouvrage présente ses hypothèses en matière de trafic, basées sur la croissance de la population, l'évolution du produit intérieur brut (PIB) mahorais et le prix du transport aérien :

- Un trafic annuel de 216 722 passagers en vol direct vers la métropole en situation de référence et un trafic annuel global de 564 767 passagers
- Un trafic annuel de 233 029 passagers en vol direct vers la métropole en situation de projet et un trafic annuel global de 581 074 passagers

Très importantes, les données relatives au trafic présent et à venir conditionnent en partie la légitimité d'une piste longue à Mayotte ainsi que l'émergence potentielle de nouvelles concurrences. Mais quelle validité accorder à ces hypothèses

prospectives ? Pour les partisans du projet, l'argument d'autorité, fondé sur l'expertise de la DGAC, fait foi : lors de la réunion thématique sur les enjeux économiques du projet, le président du Conseil économique, social et environnemental de Mayotte dit « *prendre acte de l'argument avancé par le maître d'ouvrage selon lequel l'évolution du trafic aéroportuaire permet d'envisager aujourd'hui la construction d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.* »

Le maître d'ouvrage rappelle que si, sur la base des hypothèses prospectives précédemment évoquées, de nouvelles concurrences sont possibles à Mayotte, elles ne le sont qu'à moyen-long terme : il évoque de « *futures* » ou de « *potentielles* » concurrences lors des réunions de débat public car pensé dans les conditions actuelles du transport aérien, l'accroissement de la concurrence se heurte aux écueils du prix du carburant et du trafic inférieur à 100 000 passagers par an pour la métropole. Au demeurant, l'évolution du trafic et l'émergence d'un nouvel opérateur sont aussi corrélatifs du tourisme et des espoirs de développement économique qu'il suscite.

IV. Le tourisme

Pour plusieurs intervenants et acteurs socio-économiques de Mayotte, l'augmentation du trafic et les bénéfices concurrentiels et tarifaires attendus par la piste longue sont étroitement liés au potentiel d'accueil touristique de l'île, perçu comme la seule voie de développement économique de Mayotte.

Lors du débat public, la relation entre tourisme et projet de piste longue est abordée selon deux approches divergentes : pour les uns, le tourisme se développera essentiellement grâce à la piste longue, et par le jeu des investissements, concourra à l'amélioration des infrastructures de l'île et générera des emplois. Pour les autres, le développement économique de l'île en général, et celui du tourisme en particulier, ne se fera pas sans un certain nombre d'investissements préalables, au rang desquels la piste longue ne revêt qu'un caractère secondaire.

Un projet considéré comme vecteur de développement touristique...

Pour beaucoup de participants, acteurs associatifs, politiques et économiques de Mayotte, la piste longue entraînera une augmentation du développement touristique qui enclenchera la mécanique d'investissements nécessaire à l'amélioration des conditions d'accueil et concourra dans le même temps au développement économique de l'île en créant des emplois. « *S'il n'y a pas une prolongation de la piste qui permet l'atterrissage des avions gros porteurs, le tourisme ne se développera pas. Et si la piste n'est pas prolongée, aucun promoteur ne viendra sur Mayotte pour investir. Le développement de Mayotte passe notamment par la prolongation de la piste pour permettre aux gros promoteurs, ceux qui ont les moyens d'investir, d'arriver sur Mayotte, pour construire des hôtels, construire des restaurants, construire les gîtes ruraux, pour permettre au tourisme de se développer* », soutient l'adjointe au maire de Sada.

La valorisation de la position stratégique de Mayotte

La position géostratégique de Mayotte est dument rappelée par le Conseil général qui, dans son cahier d'acteur, fait du tourisme son cheval de bataille pour légitimer la création d'une desserte directe entre Mayotte et la métropole : « *l'activité touristique à Mayotte a enregistré une croissance moyenne de 6,4 % depuis 2005, notamment sur le tourisme d'agrément (+9,6 % en moyenne par an). (...) la croissance enregistrée sur les cinq dernières années a montré une évolution de la fréquentation des métropolitains qui représentent aujourd'hui 48 % des touristes à Mayotte. À titre de comparaison, 82 % de la clientèle touristique à la Réunion est en provenance de métropole. Il s'agit donc d'une cible prioritaire pour Mayotte.* » La position de Mayotte, plus proche de la métropole que d'autres destinations prisées de l'océan Indien, comme Maurice et la Réunion, constituerait donc un avantage à valoriser à travers la piste longue. Cet argument est également développé dans les cahiers d'acteur du CESEM et du COMADEP.

L'accompagnement des investissements réalisés dans le secteur

Qu'ils soient partisans ou contradicteurs du projet, chacun admet que la faible fréquentation du tourisme à Mayotte (3 % de la fréquentation des îles de l'océan Indien) est largement imputable à la faible quantité des structures d'accueil : « *Le Comité départemental du tourisme attribue les résultats actuels à l'insuffisante capacité d'hébergement (65 établissements en janvier 2011, 1016 lits contre 582 établissements et 13 194 lits pour la Réunion.* » (Conseil général, cahier d'acteur).

Pour le Conseil général et d'autres intervenants, cette insuffisance est « *la résultante de l'absence de liaison directe avec la métropole, dont les temps de trajet réduisent l'attractivité de la desserte.* »

Ces participants considèrent que la construction de la piste longue est un élément d'attractivité qui mobiliserait l'investissement privé dans le secteur. Le CESEM précise ainsi que « *les conditions d'un vrai développement demeurent incontestablement la construction de grosses infrastructures* » tandis qu'une contribution²⁰ souligne que « *L'Histoire a fait la démonstration qu'il faut d'abord construire les infrastructures publiques, et ensuite seulement, des privés installeront leurs activités.* »

Pour le Conseil général, la piste longue doit accompagner la politique de développement touristique menée actuellement, qui s'est concrétisée par l'intégration de Mayotte au groupement des « *Iles Vanilles* » et par l'identification de 9 sites stratégiques dans le cadre du Plan d'aménagement et de développement durable (PADD). L'attribution de ces sites, choisis « *en vue de l'implantation maîtrisée de complexes d'accueil* », fait actuellement l'objet de 4 appels d'offres conduits par le Conseil général et l'Etat²¹. Pour le COMADEP, le PADD conjugué à la mise en place de la piste longue provoquera le rayonnement de Mayotte et fera de l'île « *une plaque tournante du tourisme dans l'océan Indien* » et un lieu d'escale préférentiel pour les métropolitains.



... mais perçu comme un investissement secondaire par d'autres

D'autres participants soutiennent, au contraire, que la piste longue ne favorisera pas le développement touristique d'une île qui ne dispose pas des infrastructures d'accueil adéquates et pâtit d'un déficit d'image.

Dans son cahier d'acteur, l'association les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte, soutient que, pour être en capacité d'accueillir des touristes, Mayotte doit travailler à l'amélioration de ses infrastructures de première nécessité. Ce n'est qu'à travers ces développements « *internes* » qu'elle pourra ensuite s'ouvrir à l'accueil touristique : « *Si le tourisme est peu développé à Mayotte, ce n'est pas la longueur de la piste qui en est responsable. 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.* » L'association pointe également l'absence de sécurité sur les plages et la mauvaise gestion des déchets comme autant de facteurs limitant actuellement le développement du tourisme. Ce constat est partagé par l'association Mayotte Nature Environnement.

La même association Mayotte Nature Environnement se fait l'écho, dans son cahier d'acteur, de certains propos tenus en débat public ou sur internet, relatifs à la manne représentée par le lagon. « *L'objectif final est le développement économique. Or on sait que notre principale ressource est le lagon. Ne peut-on pas étudier d'autres voies pour développer le trafic aérien ? (...) À quoi va servir la construction de la piste si on détruit la principale source du développement économique de l'île ?* » s'interroge une internaute²². L'association rappelle que les orientations touristiques de Mayotte portent en effet vers un éco-tourisme spécialisé et fait observer la sensibilité de ces touristes « *à la cause environnementale et à la protection du récif corallien* ». En conséquence de quoi la construction de la piste longue, de par ses impacts environnementaux, suscitera « *plus d'amertume que de joie.* »

20- Contribution de Gilles PERZO du 12 octobre

21- Au début du mois de décembre, la presse se fera l'écho de l'implantation d'un hôtel du groupe Hilton sur la plage de Bambo Est, dans la commune de Bandré.

22- Question internet n°82

V. Un choix de société

Résumée par le président du Conseil économique, social et environnemental de Mayotte lors de la réunion sur le développement économique (« *Est-ce que c'est la piste longue qui génère de l'activité économique ou c'est l'activité économique qui justifie, pour son développement, cette piste longue ?* »), la question du développement économique en général et du tourisme en particulier reste donc délicate et plusieurs tendances se distinguent :

- Pour les uns, la piste longue, moteur de l'activité économique, est la clef du développement mahorais par la croissance du tourisme : Mayotte doit se désenclaver le plus rapidement possible afin de générer des activités commerciales.
- Pour les autres, le développement de Mayotte doit être réfléchi en interne et à plus long terme : l'île gagnerait à améliorer ses infrastructures avant de créer la piste longue, car leur état actuel refrénerait le tourisme.

En marge de cette deuxième tendance, quelques voix se prononcent contre un développement du tourisme à outrance qui dénaturerait, voire ferait disparaître le patrimoine culturel mahorais. Pour cette troisième tendance, le tourisme ne profitera pas à la population locale, mais à des investisseurs et promoteurs étrangers. Pour un habitant de Chirongui « *La piste longue, c'est aussi le choix d'un rythme : on va imposer aux Mahorais un autre rythme de développement. Les Mahorais vont voir débarquer de plus en plus de monde sans avoir été préparés à [l'] accueillir. (...) Les touristes arrivent avec leurs exigences : est-ce que les Mahorais pourront y répondre ? C'est encore une question de choix.* » Ce projet de piste longue doit donc participer d'un plus large débat sur le futur de Mayotte et sur les choix économiques et sociaux que les élus locaux doivent soumettre à leurs concitoyens.

La question des priorités de développement pour Mayotte est régulièrement posée au cours du débat. « *Il faut que les élus mahorais se retrouvent et nous disent ce qu'ils entendent par développement pour cette île. Après la départementalisation, qu'est-ce qui est prioritaire ? Est-ce que c'est de faire venir la masse des touristes, ou éduquer nos enfants par exemple ? C'est une question de choix* », souligne ainsi un habitant de Chirongui.

Certains considèrent en effet que Mayotte compte de nombreux chantiers prioritaires au projet de piste longue, comme l'éducation, l'assainissement, la santé, l'emploi et que l'amélioration de ces secteurs constitue un préalable indispensable au développement économique. Une participante à la réunion de Chirongui, bien que favorable au projet, fait ainsi remarquer que la jeunesse mahoraise n'est pas suffisamment préparée à affronter la concurrence professionnelle que la piste longue pourrait générer. Ces participants préconisent donc le transfert de l'enveloppe financière du projet de piste longue vers d'autres projets qu'ils considèrent comme prioritaires pour Mayotte. En réponse, une participante à la réunion de Ouangani précise que : « *Nous savons très bien que ce n'est pas parce que ce projet ne se réalisera pas que cet argent sera investi sur les autres besoins de Mayotte immédiatement. Vous pensez bien que beaucoup de territoires font la queue et ont d'autres besoins.* » Pour sa part, la DGAC rappellera que les budgets de projets tels que celui de la piste longue ne sont réellement concrétisés qu'une fois les ressources mobilisées et le projet complètement défini, ce qui exclut tout transfert d'enveloppe.



Chapitre 4. Les impacts de la piste longue sur l'environnement naturel de Mayotte

L'environnement naturel de Mayotte, qu'il s'agisse de la faune ou de la flore, terrestre ou maritime, est reconnu par la majorité des participants au débat public comme un patrimoine écologique et un atout touristique de l'île.

Dans la zone concernée par le projet, l'étude sur l'état initial de l'environnement, réalisée par le maître d'ouvrage, fait ainsi apparaître une richesse faunistique élevée et des enjeux de conservation importants. À la demande de la CPDP, cette étude a été complétée par l'expertise du Pr Thomassin, océanographe spécialiste du lagon de Mayotte, afin d'éclairer le public sur les impacts du projet. Ces études ont été présentées lors de la réunion thématique consacrée aux enjeux environnementaux du projet, organisée le 21 septembre 2011 à Mamoudzou.

Lors de cette réunion et tout au long du débat public, les valeurs patrimoniale, écologique et touristique de l'environnement de l'île ont été soulignées et les impacts du projet questionnés. Malgré ces préoccupations partagées, la question de l'environnement a été l'objet d'une confrontation d'idées sur les priorités de développement pour Mayotte et la place de la préservation de l'environnement. « *Comment concilier la préservation de l'environnement et le développement de l'île, de l'emploi et le bien-être de ses habitants ?* » est l'une des grandes questions posées par le débat public.

I. Les études du maître d'ouvrage

L'étude sur l'état initial de l'environnement

Finalisée en juillet 2010, l'étude de l'état initial de l'environnement s'est attachée à une caractérisation fine des milieux terrestres et marins susceptibles d'être touchés par le projet. Les conclusions de cette étude ont été intégrées au dossier du débat et présentées lors des réunions publiques. L'intégralité du document est en ligne sur le site Internet du débat.

Au cours de la réunion thématique sur l'environnement, le maître d'ouvrage précise que cette étude constitue le premier volet du dossier d'études d'impact. Celui-ci sera complété par d'autres études environnementales qui seront menées après le débat public. Seront alors versés au dossier :

- l'étude d'impact,
- une étude du projet retenu et une estimation des mesures,
- le dossier Loi sur l'eau,
- des dossiers de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées en cas d'absence démontrée de solutions alternatives.

Il est également mentionné par le maître d'ouvrage que « *la prise en compte de l'environnement ne s'arrêtera pas à ce stade puisqu'à l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage préparera les prescriptions environnementales dans les dossiers de consultation des entreprises, dans la phase travaux. Il y aura des études de conception détaillée du projet, un suivi environnemental en fin de chantier avec une démarche de management environnemental, des dossiers d'engagement de l'État pour vérifier les préconisations et les mesures qui ont été indiquées dans l'étude d'impact et puis un bilan, cinq ans après la mise en service de l'aéroport, de façon à vérifier si les mesures qui ont été préconisées dans l'étude d'impact sont bien mises en œuvre. Cela sert de retour d'expérience.* »

Les hypothèses d'impact du projet

Présentées lors de la réunion thématique sur les enjeux environnementaux du projet, les hypothèses d'impacts concernent le milieu terrestre et le milieu aquatique.

Pour le milieu terrestre, le maître d'ouvrage estime que la construction de la piste longue impactera :

- les mangroves au nord-est et au nord-ouest de la piste, où la présence de spécimens du héron de Humblot a été attestée,
- certains palétuviers considérés comme rares aux abords de la plateforme aéroportuaire,
- une fougère protégée sur le versant nord de la colline de Labattoir, ainsi que plusieurs espèces d'insectes protégées, dont celle du grillon squameux, objet d'une récente découverte.

Pour ce qui est du milieu marin, le projet de piste longue aura un impact sur :

- les herbiers au sud-sud-est de la piste : des prairies marines qui constituent la source de nourriture des tortues et des dugongs,
- des zones à couverture corallienne sur la partie du platier et sur les versants du récif,
- les courants marins, avec des phénomènes d'envasement ou de creusement créés par le remblai. Sur cet aspect, le maître d'ouvrage précisera que « *les influences hydrodynamiques seront plus importantes sur le scénario 1 que sur le scénario 2.* »

II. L'expertise complémentaire du Pr. THOMASSIN

En réponse aux nombreuses questions sur l'impact environnemental du projet, la CPDP a invité le Professeur Bernard Armand THOMASSIN²³, océanographe spécialiste du lagon de Mayotte, à apporter son expertise lors de la réunion thématique sur les enjeux environnementaux du projet. Sa présentation a porté sur l'évolution du milieu marin dans la zone de l'aéroport depuis le prolongement de 1995, sur les impacts des scénarios proposés par le maître d'ouvrage et sur les mesures compensatoires envisageables et a fait l'objet d'un rapport, mis en ligne sur le site Internet du débat.

Les impacts du premier prolongement de piste de 1995

Qualifié d'épi barrage, le premier prolongement de piste a provoqué, selon le Pr THOMASSIN, quatre impacts sur l'environnement du lagon :

- la propagation d'importants nuages turbides qui ont contribué à des phénomènes d'envasement,
- l'accentuation de l'érosion et le dépôt de sédiments liés à la création de nouveaux courants,
- la formation de zones de calmes favorisant l'envasement,
- la modification des fonds marins, qui a entraîné des impacts sur les phanérogames marines et les herbiers.

Les impacts environnementaux du scénario 1, étape 1

Considérée par le Pr. THOMASSIN comme la plus pénalisante d'un point de vue environnemental, la prolongation de l'épi barrage de 1995 prévue dans le cadre de l'étape 1 du scénario 1 constituerait une entrave à la circulation des courants marins, et :

- provoquerait une possible gêne des échanges entre le lagon et l'océan,
- créerait des zones de calme – donc des zones de sédimentation plus ou moins vaseuses,
- augmenterait la vitesse des courants dans le déferlement (à 160 m du fond), favorisant ainsi des phénomènes d'érosion.

Pour le Pr THOMASSIN, la construction d'un tel épi n'aurait ainsi que des conséquences négatives sur l'environnement, « *en termes floristiques, faunistiques, hydrodynamiques et géographiques.* »

Les impacts environnementaux du scénario 2

Le Pr THOMASSIN considère que les impacts sur l'environnement du scénario 2 seraient plus nuancés. Dans le cadre de ce scénario, l'anse lagune créée pourrait favoriser la formation d'un biotope enclavé en mode calme permettant le renouvellement des eaux, la réinstallation d'une mangrove bordière et d'un herbier amené à devenir un biotope de pâturage pour les tortues marines et les dugongs. La formation de ce biotope enclavé aura donc « *un impact très positif sur le milieu marin proche de la côte.* » Le Pr THOMASSIN précise, lors de la réunion sur les enjeux environnementaux, qu'à condition d'être alloués en quantité suffisante, les moyens financiers permettraient aux experts d'asseoir la piste sur un enrochement peu impactant sur le plan environnemental. Une autre précision importante concerne l'échelonnement des travaux dans le temps : lors de son intervention, le Pr THOMASSIN explique qu'il est préférable, du point de vue de la capacité des écosystèmes à se réadapter, de provoquer un stress important, de courte durée dans le temps, plutôt que des stress chroniques de moindre intensité.

23- Le professeur Bernard Armand THOMASSIN est directeur de recherche honoraire du CNRS au centre d'océanologie de Marseille. Il a conduit de nombreuses études sur le lagon de Mayotte.

Un avis positif contesté

Dans son cahier d'acteur, l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte tempère l'avis positif lié à la création de la piste convergente et envisage avec inquiétude la création de l'anse lagune entre la piste convergente et la piste actuelle, arguant que cette zone favoriserait l'envasement et une augmentation des risques sanitaires, ainsi que le prévoit le maître d'ouvrage dans son dossier de présentation (p. 61-62) : « *envasement et risque sanitaire d'une lagune située entre la piste convergente et la plate-forme actuelle.* »

III. Les inquiétudes exprimées par le public

La perception partagée d'un environnement exceptionnel, mais menacé

Au cours du débat, plusieurs participants insistent sur leur attachement à l'environnement de l'île, comme cet habitant de Dembèni : « *Moi, personnellement, je suis bien conscient de la richesse qu'on a. Quelle richesse ces tortues qu'on a sur l'île ! Moi, j'ai une fille de trois ans. Demain, j'aimerais bien lui montrer : « C'est ça une tortue.* » L'environnement est perçu comme une richesse patrimoniale, mais également comme une richesse écologique et touristique qui distingue Mayotte des autres îles de l'océan Indien et doit lui permettre de se développer. La nécessité de préserver cet environnement exceptionnel, qui constitue la principale ressource de l'île, est globalement partagée par les participants au débat et revient régulièrement au cours du débat. Ce thème de l'environnement constitue ainsi l'un des sujets les plus évoqués, en réunion publique et sur le site Internet.

Les participants se rejoignent également sur le constat de dégradation de l'environnement de l'île, liée notamment aux problèmes des déchets. Toutefois, son interprétation est variable selon les participants : pour l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte, l'amélioration de l'état actuel de l'environnement de l'île constitue un préalable au développement du tourisme et donc au projet de piste longue. La préoccupation des touristes vis-à-vis de « *l'état d'insalubrité de l'île et de l'insécurité des plages* » est également relevée par l'association Mayotte Nature Environnement dans son cahier d'acteur. Pour d'autres participants, au contraire, « *Ce n'est pas la piste longue qui aura un rôle majeur dans la dégradation du milieu naturel marin de Mayotte, mais le manque d'assainissement et la mauvaise gestion des ordures*²⁴. » Certains considèrent que le développement qu'induirait la piste longue permettra de créer des emplois afin de nettoyer l'île et de proposer un cadre touristique sain et accueillant. C'est ce qu'appelle de ses vœux un participant²⁵ : « *La manne financière du tourisme nous permettra peut-être de nous offrir par exemple, des stations de traitement des eaux usées dignes de ce nom en nombre et en qualité* ».

Les inquiétudes concernant le lagon

Considéré par beaucoup comme l'un des plus beaux du monde, le lagon de Mayotte est une richesse écologique à préserver et nombreuses sont les voix qui déplorent le manque d'information sur les conséquences qu'il pourrait subir. Dans sa contribution²⁶, l'association Sea Shepherd Conservation Society affirme que « *l'allongement de cette piste se ferait au détriment du lagon de Mayotte qui abrite plus de 200 espèces de coraux, une des rares doubles barrières récifales au monde, 22 espèces de mammifères marins (dont le dugong). Les plages de ce lagon sont, par ailleurs, le lieu de ponte de nombreuses tortues marines.* » L'association Surfrider Foundation²⁷ affirme pour sa part que « *cette piste longue aura des conséquences désastreuses sur l'écosystème de l'île, considéré par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature comme l'un des 34 points chauds de la biodiversité mondiale.* »

Un environnement fragilisé ?

Bien qu'il soit considéré par tous les participants comme un milieu remarquable, l'état actuel du lagon est diversement apprécié par les participants au débat public.

Pour certains, l'état du lagon est jugé préoccupant : « *Une partie des déchets solides finit dans le lagon. Plus grave encore, les trois quarts au moins des eaux usées finissent dans le lagon. L'érosion des sols, importante à Mayotte, entraîne de la terre vers le lagon et produit de l'envasement. Des travaux d'emménagement dans le passé ont déjà nui à la bonne santé*

24- Avis Internet n° 66

25- Contribution de Gilles PERZO du 24 novembre.

26- Contribution de Sea Shepherd Conservation Society du 11 décembre.

27- Contribution de Surfrider Foundation du 4 novembre.

du lagon, voir la rocade de M'tsapéré ou le port de Longoni et quelques autres. Le projet d'aéroport va apporter une dégradation supplémentaire pour l'environnement », estime un membre de l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte. Une contribution²⁸ précise par ailleurs que des phénomènes naturels (comme El Niño, épisode naturel de réchauffement des eaux) auraient eu un impact majeur sur le blanchiment des coraux.

D'autres estiment que la zone du lagon située à l'extrémité de l'aéroport jouit d'une bonne vitalité qui « peut sembler surprenante autour de cette zone, qui a connu par le passé de nombreux travaux entraînant d'énormes apports de particules fines. Ce fut le cas en 1995 lors de l'allongement de la piste actuelle ». Pour ce biologiste marin²⁹, cette bonne vitalité peut être expliquée par la forte présence des courants océaniques dans cette zone et la robustesse des espèces coralliennes qui s'y trouvent.

La capacité de régénération de l'écosystème impacté

La capacité de régénération de cet écosystème fait également l'objet de questions, en lien avec les premiers travaux d'allongement de la piste de 1995. En réponse, le maître d'ouvrage fait savoir que les espèces animales ou végétales ne présentent pas la même résilience (soit la capacité de récupérer un fonctionnement normal à la suite d'un traumatisme) et qu'il faut donc s'attacher à protéger en priorité les espèces pour lesquelles une modification, même faible, de leur milieu peut être fatale. Il ajoute que l'implantation du remblai modifiera les courants et les caractéristiques de certains secteurs : « en effet, toute modification des courants provoque des zones d'affouillement (érosion accélérée du substratum) et des zones d'engraissement (dépôt de sédiments). Les modifications combinées de la vitesse des courants et de la nature des sols de ces zones seront propices à l'installation de certaines espèces, mais provoqueront la disparition des espèces inadaptées à ces modifications. » Certaines espèces pourront donc s'installer à proximité de la piste et profiter des modifications des sols et des courants, tandis que d'autres seront contraintes de se déplacer. Le maître d'ouvrage rappelle régulièrement que ces éléments seront précisés dans l'étude d'impacts qui, au travers d'une analyse précise des écosystèmes concernés, permettra de définir la zone potentiellement perturbée par le projet, également appelée zone d'étude, au-delà de laquelle il n'y a aucun impact du projet sur l'environnement. Il est également précisé que « les études menées par les organismes spécialisés à la demande du maître d'ouvrage ont inscrit les deux scénarios présentés au débat public dans une zone d'étude relativement réduite à l'échelle de l'archipel de Mayotte puisqu'elle ne dépasse pas quelques kilomètres carrés. Cela signifie notamment qu'une surface minime du lagon sera impactée par le projet. »

Des espèces rares menacées ?

Maintes fois répété, l'argument de la richesse écologique de Mayotte est porté par plusieurs associations de défense de l'environnement. Dans son cahier d'acteur, l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte rappelle que « l'aéroport de Mayotte se situe au sein d'un milieu naturel remarquable » et que « le projet de piste longue entraînera 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, telles 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. » Comme de nombreux participants au débat, l'association s'inquiète des atteintes portées à l'écosystème et aux espèces emblématiques de l'île, à savoir les coraux, les tortues et les dugongs.

Lors de la réunion thématique sur les impacts environnementaux du projet, la chargée de mission de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS) confirme que la zone du projet constitue un habitat privilégié pour les dugongs. Dès lors, la destruction des herbiers entraînerait le déplacement des animaux vers d'autres herbiers équivalents. Malgré cette adaptation, elle considère que « cela va avoir un impact important puisque les herbiers sont en train de se dégrader dans tout le lagon, donc on va détruire une surface importante d'herbiers. Ça n'est pas négligeable, ça ne va pas en soi détruire ces espèces mais ça participe à fragiliser et dégrader leur habitat en général. »

28- Contribution de Gilles PERZO du 24 novembre.

29- Contribution de Youssouf DAHALANI du 2 décembre.

De son côté, l'association Mayotte Nature Environnement défend l'idée que « les quatre millions de mètres cubes de remblais vont détruire des habitats naturels d'espèces protégées telles que le dugong, en danger critique d'extinction à Mayotte, et les tortues marines », soit des « espèces emblématiques de l'île [qui] font actuellement l'objet de plans nationaux de conservation. » Et ajoute « Protéger d'une main et détruire de l'autre, voilà qui semble contradictoire. Mayotte n'est-elle pas désormais un Parc Naturel Marin considéré comme une aire marine protégée ? »

En réponse aux arguments des défenseurs de l'environnement, une contribution³⁰ relève que les tortues et les dugongs sont « la clé de voute de l'argumentation des partisans du statu quo », et qu'en ce sens, prouver le danger qui les menace ou établir la validité des mesures de protection les concernant peut faire basculer les opinions. Cette contribution précise que les populations de tortues marines « se distinguent par leur abondance et par leur caractère migrateur au cours de leur cycle de vie », et estime que la diminution des zones d'alimentation ne constitue pas un problème, comme le prouve l'exemple des Seychelles « qui se sont dotées d'une piste d'aéroport dans le lagon sans mettre à mal leur potentiel touristique, dont la mer constitue le berceau. » Pour ce qui est du dugong, le directeur de la Coopération des Pêcheurs de Mayotte (COPEMAY), se fera l'écho d'une réalité partagée par quelques intervenants : celle du faible nombre de représentants de cette espèce dans les eaux mahoraises. Ainsi, même si les tortues marines et les dugongs sont des animaux protégés en vertu de la convention de Bonn de 1979 sur la protection des espèces migratrice, la présence de ces animaux et la destruction des herbiers qui constituent leur alimentation ne doivent pas être, selon ces participants, les seuls obstacles à la mise en œuvre de la piste longue.

En réponse aux questions entourant la destruction des herbiers, le maître d'ouvrage infirme la disparition potentielle des tortues du lagon en expliquant que ces dernières migreront vers d'autres zones d'alimentation. Il ajoute qu'afin de préserver la plage de Moya située à l'est de la plateforme aéroportuaire (un lieu important de ponte pour les tortues marines), les travaux seront exclus dans cette zone, et ne concerneront que la façade ouest de Pamandzi. En conséquence de quoi les scénarios de piste convergente auront un impact limité sur les tortues.

L'avis conforme du parc naturel marin de Mayotte

Évoqué par l'association Nature Mayotte Environnement, l'avis du Parc Naturel Marin de Mayotte – zone protégée et entité chargée de la gestion des écosystèmes marins – sur le projet de piste longue est questionné par quelques intervenants, qui souhaitent savoir si l'État a tenu compte du développement de l'aéroport et du projet de piste longue lors de la délimitation de ce parc.

Dans sa contribution³¹, le Comité Français de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature constate que « l'option retenue pour le projet d'extension de la piste d'aéroport [...] est en contradiction avec le décret de création du parc marin de Mayotte du 18 janvier 2010 qui vise à préserver cette biodiversité ».

Dans son cahier d'acteur de novembre 2011, le COMADEP observe, pour sa part, que « le tracé ne passe pas par les réserves marines identifiées, même s'il s'inscrit dans le parc marin nouvellement créé » et conclut que la piste longue n'est pas dommageable pour le parc.

De son côté, le maître d'ouvrage fait savoir que le projet de piste longue était déjà notoire lors de la création du parc, mais rappelle ra dans le même temps que les orientations de ce parc « stipulent que la croissance de l'activité aéroportuaire, l'amélioration des liaisons aériennes qui passe par l'extension de l'aéroport, le développement de liaisons maritimes sont autant de sujets qu'il aura à intégrer dans sa démarche en veillant à ce qu'ils s'organisent dans le respect des orientations. » Lors de la réunion thématique sur les enjeux environnementaux du projet, il sera précisé qu'« on aura également, pour l'enquête publique, le recueil de l'avis du parc marin puisque c'est un avis conforme qui sera versé au dossier d'enquête publique et au dossier Loi sur l'eau. Les attributions du parc marin sont décrites dans l'article R333-34 du Code de l'environnement. » Le maître d'ouvrage ajoute, lors de la réunion de Mtsangamouji, qu'en cas d'avis défavorable du parc marin, « le projet sera mal parti ou devra être modifié » même si « parmi les instances décisionnaires du parc marin figurent de nombreux élus de Mayotte. »

Sollicité pour contribuer au débat, le Parc Naturel Marin de Mayotte a préféré réserver son avis pour la suite de l'instruction du projet.

30- Contribution de Youssouf DAHALANI du 2 décembre.

31- Contribution du Comité Français de l'UICN du 27 juin.

Les inquiétudes concernant le milieu terrestre

Bien que leurs inquiétudes relatives aux conséquences écologiques du projet aient tendance à se cristalliser sur le lagon, les participants au débat public restent attentifs aux dégradations causées sur les milieux terrestres par le prélèvement et l'acheminement des matériaux de remblais. « *L'extraction et le transport des matières solides utiles aux remblais ne risquent-[ils] pas de se répandre dans l'air sous forme de poussières, dans l'eau sous forme de boue et aussi accélérer le déboisement et l'érosion de Petite Terre ?* », s'inquiète un habitant de Pamandzi.

Les conséquences du prélèvement de matériaux dans les collines de Four à Chaux et Labattoir

Les collines de Four à Chaux et de Labattoir étant envisagées comme les principaux lieux de prélèvement de matériaux pour la construction du remblai, l'association Les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte insiste, dans son cahier d'acteur, sur les conséquences écologiques de ces prélèvements : « *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.* » D'autres participants et associations environnementales se font l'écho de ces préoccupations et demandent que les impacts sur les lieux de prélèvement soient mieux identifiés.

Lors de la réunion thématique sur l'environnement, le maître d'ouvrage rappelle que des déplacements d'espèces terrestres protégées de la colline de Labattoir (la colline de Four à Chaux n'en abritant aucune) sont envisagés ainsi que d'autres mesures de protection. À noter que le grillon squameux, nouvellement découvert, ne fait l'objet d'aucun arrêté légal de protection.

Il fait également savoir que « *les zones potentielles de prélèvement de matériaux de Petite Terre ont été incluses dans le périmètre de la zone d'étude de l'état initial de l'environnement.* » Comme pour toutes les autres atteintes potentielles à l'environnement, seule l'étude d'impact, réalisée après la définition précise du projet, permettra de déterminer les dégâts et les mesures de protection, d'évitement ou de compensation.

Si les participants s'inquiètent des nuisances subies au cours des travaux, nombreux sont ceux qui craignent également la défiguration du paysage de Petite Terre et ses conséquences écologiques. Une contribution³² s'inquiète que la construction de la piste longue se traduise par « *la destruction des collines de Pamandzi et Dzaoudzi-Labattoir, d'où la perte du couvert végétal et la déforestation de Petite Terre, entraînant une accélération de l'érosion, une augmentation de la chaleur, une diminution des ressources en bois, en fruits et finalement une dégradation du cadre de vie de par la destruction d'écosystèmes déjà fragilisés.* » Dans le même ordre d'idée, une internaute³³ demande si les endroits détruits seront reboisés après prélèvement des matériaux

En réponse à ces interrogations, le maître d'ouvrage assure que l'entreprise exploitante aura l'obligation de remettre en état les lieux d'extraction, ce qui se traduira notamment par un reboisement qui permettra de réduire les risques de coulée de boue. En outre, la colline arasée fera l'objet d'un aménagement paysager, tandis qu'un périmètre élargi sera instauré autour de la fougère protégée sise au nord de la colline de Labattoir.

Les impacts du transport des matériaux

Quelques participants s'interrogent également sur les conséquences environnementales du transport des matériaux. Dans son cahier d'acteur, l'association les Naturalistes, Environnement et Patrimoine de Mayotte insiste sur le nombre très élevé de rotations de camions prévues pendant les travaux, qu'elle évalue entre 700 000 et 900 000.

32- Contribution d'Adrien MICHON du 11 septembre.

33- Question Internet n° 150.

Sur ces aspects, le maître d'ouvrage détaille les moyens envisageables pour limiter les nuisances du chantier sur la population et l'environnement lors de la réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite Terre :

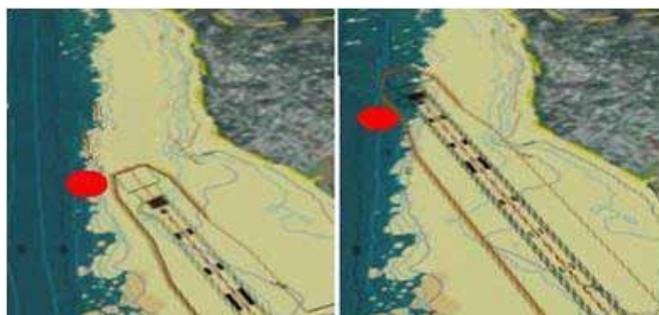
- L'utilisation de camions de gros volumes de type « Dumper »,



- La mise en place d'une bande transporteuse couverte,



- La construction d'un embarcadère au large de Petite Terre. Depuis les carrières de Grande Terre, les matériaux devraient être acheminés par voie routière puis transbordés par voie maritime au large de Petite Terre. L'aménagement d'un « embarcadère provisoire », au nord de la piste convergente, à la frontière de la barrière récifale et du platier, est évoqué lors de la réunion de Koungou, puis confirmé par la DGAC lors de la réunion de Pamandzi du 3 décembre.



Des études en amont jugées insuffisantes

Régulièrement adressées au maître d'ouvrage, les critiques ont trait à l'absence d'études détaillées et chiffrées sur les dégradations environnementales causées par le projet. « *Nous sommes très vigilants quant à la prise en compte des soucis environnementaux et des mesures compensatoires qui en découlent. Pour moi, ce que vous avez dit est loin d'être suffisant* », estime le président de la FMAE³⁴, lors de la réunion thématique sur l'environnement. Il est également reproché au maître d'ouvrage de présenter un projet sans propositions de protection. « *Dans les dossiers qui nous ont été remis, vous parlez de mesure « pour éviter, réduire, voire compenser de tels impacts », « Quelles sont ces mesures ? Qu'en est-il du traitement de l'érosion, de la conservation des écosystèmes et de notre cadre de vie ? Enfin, pourquoi ne pas mener des études d'impact en amont pour que nous, Pamandziens, fassions des choix en toute connaissance de cause et de conséquence ?* » questionne un habitant de Pamandzi.

Plusieurs participants souhaiteraient disposer de l'ensemble des études et bilans environnementaux avant de se prononcer sur le projet et ne pas choisir à l'aveugle un scénario dont ils ne connaissent pas les impacts environnementaux à court et long terme. Les préoccupations se cristallisent principalement sur la construction du remblai sur le lagon, comme le souligne cet habitant de Bouéni : « *Je souhaiterais que l'on fasse une description précise des travaux et que l'on décrive ce que cela va engendrer afin de déterminer les mesures de réparation. Il est important que nous bénéficions des résultats de l'étude d'impact maintenant, qu'on en discute de façon éclairée. Je vois le traitement de la question du remblai qui va être déversé dans le lagon, les effets de ce remblai sur le lagon, sur les dugongs et les tortues, la question du prélèvement des matériaux, etc.* »

34- Fédération Mahoraise des Associations Environnementales.

Dans sa contribution au débat, l'un des participants³⁵ demande que les études environnementales tiennent compte du Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et des Plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées, laissant transparaître sa crainte de voir l'État ne pas tenir compte des décisions locales et réaliser le projet sans concertation, au détriment de l'environnement.

Quelles mesures compensatoires ?

Le maître d'ouvrage affirme régulièrement que les mesures compensatoires seront définies une fois qu'un scénario de piste aura été arrêté et après l'étude d'impact, qui vise justement à les déterminer. Au demeurant, quelques hypothèses de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, telles que le déplacement de coraux, la lutte contre la prolifération de l'acanthaster, le déplacement d'espèces terrestres menacées protégées, sont présentées lors des réunions de débat public.

Ces hypothèses de mesures compensatoires ne donnent satisfaction ni aux défenseurs de l'environnement, ni à certains partisans du projet de piste longue. En cause, l'absence de données chiffrées et d'analyses réalisées en amont du débat public. D'autres intervenants déplorent le manque d'innovation dans les hypothèses présentées : « *On nous a parlé de transplantation de coraux, déjà faite à Longoni avec les résultats que l'on connaît. On nous a parlé de plantation de mangrove, chose qu'on pratique depuis un certain temps à Mayotte. Tout cela est particulièrement décevant et absolument pas innovant. Les associations environnementales mahoraises ont d'autres propositions à vous faire sur ces thématiques-là* », estime le président de l'association Oulanga Na Nyamba.

Une proposition de L'ADEME

Dans sa contribution du 22 septembre, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) évoque « *l'ampleur particulièrement inquiétante de l'impact des macros-déchets [...] sur les milieux aquatiques* » et propose de « *créer un fonds macro-déchets dont la gestion serait confiée à un organisme en charge des milieux aquatiques, coordinateur des différentes structures concernées par la mise en œuvre des préconisations.* »

Les défenseurs du projet et les défenseurs de l'environnement font ainsi montre d'une volonté commune et proposent des solutions qui permettent d'envisager une mise en œuvre du projet respectueuse de l'environnement.

Le coût des mesures compensatoires est également débattu. Le maître d'ouvrage l'évalue entre 5 % à 10 % du coût global du projet définitif et précise que ce montant a été intégré dans le coût total du projet. Le chiffrage du projet étant loin d'être précisément défini, des participants s'inquiètent que ce volet soit réduit dans un contexte de restriction budgétaire, comme cette habitante de Acoua : « *mon inquiétude porte sur le fait qu'en voulant trop serrer le budget – d'autant plus qu'on ne sait même pas où sont les sous – est-ce que cela n'entraînera pas un impact sur l'environnement directement ?* »

En réponse à ces objections, le maître d'ouvrage assurera que l'État ne néglige pas la question environnementale et précise que les mesures compensatoires sont une obligation légale.



35- Contribution de Fayadhui M'SOILI du 27 juillet.

36- Avis internet n°2

IV. Un débat animé sur la durabilité du développement de Mayotte

Pour certains, un développement économique et social prioritaire

Si les participants témoignent généralement de l'intérêt qu'ils portent à la protection de l'environnement de leur île, nombre d'entre eux soulignent que la nature ne doit pas primer sur les hommes et sur leur développement. L'expression « *on ne peut pas faire d'omelette sans casser d'œufs* » est utilisée à outrance pour justifier le projet et souligner la prévalence de l'enjeu économique sur l'environnement : « *Nous ne pouvons pas développer sans détruire, quel que soit l'endroit ou lieu d'implantation de cette piste* », affirme un internaute³⁶. Dans cette confrontation entre protection de l'environnement et développement économique et social, de nombreux participants demandent que le bien-être de la population soit privilégié à celui des espèces emblématiques du lagon, le dugong et les tortues.

Certains intervenants font également observer que ce dilemme s'est posé à de nombreux espaces insulaires, qui ont finalement opté pour le développement économique, sans préjudice majeur pour leur environnement et donnent en exemple les Maldives, le Japon et les Seychelles. Le souci de l'équité avec les autres DOM-TOM est également exprimé : le choix du développement économique a été fait dans ses territoires, pourquoi ne le serait-il pas à Mayotte ?

Pour d'autres, une préservation de l'environnement nécessaire au développement économique de l'île

S'ils défendent également le développement économique et social de Mayotte, d'autres intervenants considèrent que la préservation de l'environnement y concourt et doit donc être privilégiée. D'aucuns considèrent que le développement du tourisme ne peut s'entendre que si Mayotte peut offrir aux touristes un environnement naturel préservé. L'association Mayotte Nature Environnement fait ainsi remarquer, dans son cahier d'acteur, que « *les efforts de développement du tourisme vont dans le sens d'un tourisme spécialisé en visant les niches de l'écotourisme et de la plongée sous-marine. Ces touristes sont évidemment sensibles à la cause environnementale et à la protection du récif corallien. Il y a donc fort à parier que la construction d'une piste convergente et la destruction du milieu naturel ne suscitent chez eux plus d'amertume que de joie.* » Ces intervenants relèvent donc une incohérence à créer une piste longue pour faire venir des touristes, tout en détruisant une partie de ce qui constitue l'attrait touristique de l'île.

Outre son potentiel touristique, les opposants au projet soulignent la valeur patrimoniale du lagon. Dans son cahier d'acteur, l'association Mayotte Nature Environnement appelle à préserver « *un bien environnemental [...] dont la particularité est de ne pas être monétarisable et dont on ne peut pas mesurer la valeur éventuelle de manière directe, sur le court terme.* » Cet argument est défendu par certaines associations environnementales, mais également par quelques jeunes mahorais qui participent au débat et qui soulignent la contradiction apparente entre les enjeux du projet et la nécessaire préservation de l'environnement qui leur est enseignée à l'école.

Concilier la préservation de l'environnement et le développement économique à travers le développement durable

Certains participants estiment que le développement de Mayotte et le projet de piste longue ne doivent pas être cantonnés à leur seule dimension économique, mais réfléchis dans une globalité économique, sociale, culturelle et environnementale. « *À un moment donné, il faudrait peut-être parler de développement durable et arrêter de dissocier environnement, économie et social* », souligne un intervenant lors de la réunion d'ouverture.

Si la vision globale et transversale du projet est défendue par les associations environnementales, elle n'est, à leur avis, pas suffisamment développée par le maître d'ouvrage : « *Le projet doit être considéré dans un ensemble global et transversal qui prenne en compte l'environnement, le social et l'économique (...) Pour ma part, je trouve que ce projet est déjà orienté, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de données tangibles, fiables et concrètes que ce soit du point de vue économique, social ou environnemental* », estime un membre de l'association ADEDUPASS.

Par ailleurs, si certaines associations environnementales s'inscrivent dans cette logique de compromis, elles s'inquiètent que les sacrifices écologiques consentis n'aboutissent pas aux avantages économiques attendus pour la population. L'exemple du port de Longoni est ainsi cité par le président de la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales : « *Ce deuxième quai devait permettre l'arrivée de gros bateaux pour faire baisser les prix à Mayotte. L'objectif, c'était cela, faire baisser les prix à Mayotte. Pour quels résultats ? Le quai n'est jamais entré totalement en fonction et les Mahorais sont encore et toujours dans la rue à demander une meilleure qualité de vie.* » Pour l'association Mayotte Nature Environnement, ce projet n'apportera pas d'avantages économiques aux Mahorais, qui ne constateront ni baisse des prix des produits importés ni diminution significative du transport.

Projet de piste longue et réduction des émissions de gaz à effet de serre

Un argument permet de concilier le projet de piste longue et les préoccupations environnementales : la réduction de l'émission des gaz à effet de serre entraînés par le projet. Citée dans une contribution³⁷, cette idée est développée par l'association COMADEP dans son cahier d'acteur : « *Si jusqu'ici le bilan carbone rapporté au passager à destination de Mayotte n'a jamais été évalué ni connu du public, il est bien évident que pour un voyageur au départ de Paris, qui passe par la Réunion pour aller à Mayotte, le bilan carbone est particulièrement élevé au regard de la distance entre le départ et l'arrivée. Ainsi, la création d'une piste longue permettra d'optimiser le temps de vol et donc de faire l'économie de quelques tonnes de CO2 et autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère (actuellement la consommation de kérosène est de 4,5 l/100 km/passager en moyenne – source Fédération Nationale de l'Aviation Marchande). Cette consommation diminue avec la mise en circulation des aéronefs de type A380 et A350. Notre île s'inscrit donc dans cette dynamique de préservation de l'environnement en se dotant de sa piste longue.* »



37- Contribution de Gilles PERZO du 24 novembre.

Chapitre 5. Les impacts du projet sur l'environnement humain

Quel que soit le scénario retenu, la question des impacts du projet de piste longue sur les conditions de vie, de santé et de transport de la population soulève deux problématiques principales : les effets du chantier sur les populations situées à proximité des lieux de prélèvement, de transport des matériaux et de travaux et les effets du trafic aérien pour la population riveraine de l'aéroport.

I. Les effets du chantier pour la population

Si les habitants de Petite Terre seraient particulièrement touchés par le déroulement des travaux, le prélèvement des enrochements dans des carrières de Grande Terre aurait également un impact pour les riverains. C'est pourquoi la CPDP a choisi d'organiser la réunion thématique sur le déroulement des travaux dans la commune de Koungou, qui compte deux carrières en activité. Plusieurs des éléments présentés lors de cette réunion thématique ont été répétés par le maître d'ouvrage lors de la réunion thématique consacrée aux impacts pour la population de Petite Terre.

Le prélèvement des matériaux nécessaires au chantier

Les besoins et l'origine des matériaux

Le projet de la DGAC table sur un besoin en matériaux de remblais cinq fois plus important que celui du premier allongement de la piste en 1995. Les différents types de matériaux identifiés pour le remblai sont présentés à l'occasion de la réunion thématique du 23 septembre à Koungou. De façon schématique, ces matériaux peuvent être distingués en deux catégories : les matériaux « nobles » tels que les enrochements (entre 400 000 et 630 000 m³ selon le scénario) et les matériaux « de remblais » (entre 2,6 millions et 3,4 millions de m³), qui présentent une bonne portance. Lors de cette réunion thématique, le maître d'ouvrage présente les principaux lieux d'extraction envisagés :

- Matériaux nobles (environ 20 % des matériaux) : extraction en Grande -Terre et transport via des barges spécifiques,
- Matériaux de remblais (environ 80 % des matériaux) : extraction sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir.

Au cours du débat public, quelques intervenants suggèrent des alternatives à ces propositions du maître d'ouvrage :

- Le dragage du lagon

Lors de la réunion thématique sur le développement économique, le président du Conseil général propose l'utilisation de techniques en provenance de Norvège, « en cherchant la terre dans la mer et en la mettant en surface », afin d'éviter les nuisances « liées aux allées et venues des camions, qui ont tellement été mentionnés lors du débat public. » Également évoqué dans le dossier du débat public, le dragage du lagon n'est pas mentionné par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques, probablement pour des raisons écologiques³⁸.

- L'importation d'enrochements

Une première proposition d'importation d'enrochements des Comores est évoquée au début du débat public, en perspective d'une coopération régionale entre Mayotte et les îles voisines : « Cela fait des années qu'on s'interroge sur le type de coopération régionale à mettre en place avec les Comores. On nous parle de plus en plus de développement endogène. Je propose, concernant la problématique du prélèvement des matériaux, que l'on réfléchisse sur la coopération et la logistique à mettre en place pour faire venir ces matériaux par la mer et depuis l'île de Grande Comore. »³⁹

38- Cette option figure dans le dossier du débat public, p. 40 – « le dragage des matériaux du lagon pourrait également constituer une solution pour les remblais. Mais avant de pouvoir l'envisager, il faudrait reconnaître la qualité et l'épaisseur du dépôt sédimentaire et étudier l'impact d'une telle exploitation sur le milieu lagunaire. »

39- Avis Internet n°15

Une deuxième piste est abordée en fin de débat public par un habitant de Pamandzi et concerne la mise en place, par des investisseurs réunionnais, d'une filière d'extraction et de traitement de matériaux à Fort Dauphin. Pour cet intervenant, l'importation de matériaux en provenance de Madagascar pourrait se substituer à l'exploitation des collines de Labattoir et de Four à Chaux.

En réponse, le maître d'ouvrage indique que la piste de l'importation des matériaux, citée dans le dossier du débat, présente un risque d'exposition de Mayotte à des espèces invasives et implique des délais conséquents. Toutefois, la filière mise en place à Fort Dauphin à destination de la Réunion devrait répondre aux exigences réglementaires demandées à Mayotte et pourrait donc être étudiée.

Vers une augmentation du prix des matériaux de construction à Mayotte ?

Des inquiétudes entourant l'épuisement éventuel des ressources naturelles mahoraises sont exprimées lors du débat : « *Si les carrières de Mayotte sont utilisées, quels matériaux resteront pour les constructions locales (établissements scolaires, maisons individuelles, routes) ? Est-ce que cela n'entraînera pas une augmentation du prix des matériaux ?* »⁴⁰

En réponse à ces interrogations, le maître d'ouvrage explique que l'ouverture de « *zones de prélèvement de matériaux spécifiques au chantier de la piste longue paraît de nature à contenir la pression sur les prix des matériaux sur Mayotte puisque le chantier ne mobiliserait alors qu'une partie de la production annuelle des carrières.* »

L'exploitation des carrières

Pour les habitants de la commune de Koungou, au cœur des opérations de prélèvement et d'acheminement des matériaux de remblais du premier prolongement de 1995, les inquiétudes et les attentes se cristallisent sur deux points : la reproduction des diverses nuisances rencontrées lors de ce premier prolongement et le rapport bénéfices/inconvénients pour leur commune.

Parmi les problèmes rencontrés lors des opérations de prélèvement de 1995 et susceptibles de se reproduire lors du chantier de la piste longue, les habitants de la commune évoquent les explosions liées à l'exploitation des carrières, les nuisances sonores et la pollution générée par le va-et-vient des camions ainsi que les dégradations apportées aux maisons voisines. Sur ce point, la réponse du maître d'ouvrage est d'ordre juridique, « *la victime devant prouver le lien entre le chantier et les dommages occasionnés à son bien par ledit chantier, la preuve devant être fondée sur la comparaison entre un état initial du bien, dressé en présence d'un huissier ou d'un expert, à la charge du maître d'ouvrage et après accord du riverain* ». Malgré ces désagréments, quelques habitants de Koungou s'expriment en faveur du prélèvement des matériaux dans leur commune afin de créer de l'activité et de l'emploi.

Lors de cette même réunion thématique sur le déroulement des travaux, le président de l'association Oulanga Na Nyamba interpelle les représentants de la DGAC sur le projet controversé de la carrière de Doujani-Majimbini et s'étonne que la société d'exploitation TETRAMA envisage le projet de piste longue comme un débouché potentiel, sans que le dossier du maître d'ouvrage en fasse mention. Le maître d'ouvrage répondra, qu'au vu du manque de carrières constaté à Mayotte, il semble normal que se montent des projets de nouvelles carrières et que ces dernières « *tiennent compte du client que pourrait être la piste longue, un client qui n'est pas négligeable, au moins pour le démarrage de la carrière.* »

40- Question Internet n°51

Un schéma départemental des carrières

Lors de la réunion de Koungou, le directeur du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) de Mayotte déclare que « ces deux dernières années, nous avons acquis beaucoup d'informations nouvelles sur le sous-sol de Mayotte, qui vont permettre, plus facilement qu'avant, de définir des zones qui seraient plus propices à l'extraction de matériaux sur l'ensemble de l'île, sur Petite Terre aussi. Les collectivités, le Conseil général et l'État, avec l'appui du BRGM, ont fait cette démarche importante. Au début de l'année 2012 nous devons faire un schéma départemental des carrières, qui va avoir pour objectif de faire une espèce de cartographie d'aide à la décision pour aider les carriéristes à trouver des matériaux, et à se préoccuper aussi des aspects environnementaux, de transport, commerciaux, etc. liés à l'extraction de matériaux. »

Arasement de la colline de Four à Chaux, écrêtage de la colline de Labattoir, quelles conséquences pour les Petits Terriens ?

Selon les hypothèses du maître d'ouvrage, les travaux de prélèvement en Petite Terre devraient aboutir à l'arasement total de la colline de Four à Chaux et à l'écrêtage de la colline de Labattoir. Comme ils le soulignent eux-mêmes, le chantier et la nouvelle donne paysagère ne seraient pas sans conséquence pour les habitants de Petite Terre.



Scénario 1, étape 1



Scénario 1, étape 2



Scénario 2

La dégradation des habitations proches des zones de prélèvement : quels recours ?

Lors de la réunion de proximité à Dzaoudzi-Labattoir, un participant indique qu'au moment du premier allongement de la piste en 1995, les travaux qui ont conduit à l'écrêtage de la colline de Four à Chaux ont provoqué des dégradations sur certaines maisons, conduisant les habitants à faire eux-mêmes les réparations. Ce participant s'enquiert donc des éventuels recours. La réponse à sa question est avancée lors de la réunion thématique sur l'impact des travaux, à Koungou : le maître d'ouvrage déclinera les modalités juridiques de recours des habitants face à d'éventuels dommages sur leur demeure.

Quid des habitations sur la Colline de Four à Chaux ?

Toujours lors de cette réunion, la DGAC apprend la présence de plusieurs habitations sur la colline de Four à Chaux. Un conseiller municipal de Labattoir confirme que des habitants se sont installés sur la colline de Four à Chaux après les premiers travaux de 1995. Lors de la réunion de clôture, l'un des habitants de la colline de Four à Chaux s'inquiète des modalités d'expropriation : « Je suis un habitant du Four à Chaux, il y a des habitants qui habitent là-dessus et il va falloir les décaser. Comment ? »

Arasement de la colline de Four à Chaux : des habitations plus exposées aux alizés et aux tsunamis

La fonction de « barrière » de la colline de Four à Chaux, qui protège les habitations de certaines conditions météorologiques, est évoquée une première fois lors de la réunion du 16 juillet à Bandrélé, par un participant natif de Pamandzi et par un internaute⁴¹ : « prélever davantage de remblai au Four à Chaux exposerait davantage les habitants aux alizés, source de nuisances. »

41- Question Internet n°47

En réponse à ces interrogations, le maître d'ouvrage explique que les modifications des courants aérologiques résultant de l'arasement de la colline n'ont pas été étudiées et précise que « *l'impact et, le cas échéant, les mesures de nature à apporter une protection contre les vents du sud devront donc être étudiés.* »

Les nuisances et les risques liés à l'acheminement routier

Les prévisions de trafic de camions

Qu'il s'agisse de Grande Terre ou de Petite Terre, l'acheminement par camion des matériaux pose la question des contraintes et des risques afférents à un rythme extrêmement soutenu de transport : « *Il va sans dire que le bruit, la poussière, les gaz d'échappement et les risques d'accident seront réels pour Petite Terre* »⁴², « *qu'est-il prévu pour limiter les nuisances liées aux approvisionnements en matériaux – nuisances sonores, bilan carbone, dégradation des routes, risques d'accident routiers ?* »⁴³

Les prévisions de trafic journalier de camions en Petite Terre

Ces prévisions, basées sur une durée théorique de 500 jours de chantier, sont présentées par le maître d'ouvrage lors des réunions thématiques à Koungou et à Pamandzi, et évoquées lors des réunions de proximité :

Entre 400 et 1000 rotations journalières de camions routiers

Entre 170 et 400 rotations journalières de camions de type « *Dumper* »

Entre 80 et 120 rotations journalières de camions routiers avec l'utilisation d'une bande transporteuse

En réponse, le maître d'ouvrage assure avoir « *pleinement conscience des nuisances que pourrait générer l'approvisionnement en matériaux et s'emploiera à diminuer autant que possible les impacts du transport des matériaux jusqu'à l'aéroport. La mise en œuvre des meilleures pratiques existantes pour limiter les impacts du transport par camion sera exigée des transporteurs.* » Et la DGAC d'ajouter que « *la solution pour limiter les émissions carbone, les nuisances sonores et les risques routiers serait toutefois de limiter fortement le recours au camion.* »

La création d'une bande transporteuse en Petite Terre

Pour la DGAC, la limitation du recours aux camions ou aux Dumpers passe par la création d'une bande transporteuse partant du lieu de l'extraction en Petite Terre et dont le trajet sera fonction du scénario adopté :

- Le long du littoral pour le scénario 1 étape 1,
- Sur le platier pour les scénarios 2, et scénarios 1, étape 2.

Lors de la réunion thématique dédiée aux impacts du projet en Petite Terre, le maître d'ouvrage précise, au sujet de cette bande transporteuse, qu'elle ne peut être utilisée pour les matériaux volumineux, de type enrochement. Malgré tout, son utilisation, plus silencieuse et plus économique que les camions, permettrait de faire passer le nombre de rotations journalières de camions à une variable comprise entre 80 et 120 camions routiers.

La circulation en Petite Terre : « le poumon économique de Four à Chaux »

Malgré l'annonce du recours à ce type d'équipement, les inquiétudes relatives au trafic des camions demeurent fortes en Petite Terre : « *Je peux vous le garantir, avec mon petit niveau, qu'à partir du rocher jusqu'au boulevard des crabes, ce Four à Chaux constitue un poumon économique énorme. J'insiste, un poumon énorme économiquement. Comment allons-nous concevoir ce projet-là sans porter atteinte au Four à Chaux ?* », interroge un participant lors de la réunion thématique sur les enjeux environnementaux du projet.

42- Contribution d'Adrien MICHON du 26 septembre

43- Question Internet n°20

Les propositions du maître d'ouvrage en matière de trafic routier seront détaillées lors de la réunion du 3 décembre à Pamandzi : « *En regardant les routes qui existent actuellement sur Pamandzi, nous n'en voyons que deux possibles : soit la RN4 en bleu, soit la rue du Général de Gaulle en rouge, qui était l'ancienne piste du chantier de 1995. Dans les deux cas, ce n'est pas très satisfaisant, puisque les routes sont urbanisées, mais ce sont les seules routes qui existent. Il n'est pas possible de créer une piste à l'est de la rue du Général de Gaulle puisque la colline de la Vigie est protégée.* »



II. Les effets du trafic aérien en Petite Terre

Pour les habitants de Petite Terre, les effets générés par le trafic aérien sur leur sécurité et leurs conditions de vie sont des préoccupations majeures. En cause, l'infrastructure aéroportuaire actuelle, qui oblige les appareils à survoler la ville de Pamandzi à très faible altitude, exposant ses habitants aux bruits des avions, voire au souffle de leurs réacteurs. De fait, les habitants de Pamandzi sont nombreux à s'exprimer, lors du débat public, sur les problématiques de bruit, de souffle des réacteurs et de leur incidence sur la santé des riverains, ainsi que sur les problèmes de sureté lors des phases de décollage et d'atterrissage.

La sécurité des habitants de Pamandzi

« Les avions volent tellement bas que lorsque j'étais enfant, nous essayions de les atteindre avec des pierres », témoigne le 1^{er} adjoint au maire de Dzaoudzi-Labattoir. Si elle prête à sourire, l'anecdote part d'un constat empirique et justifie aux yeux de son auteur la création d'une piste longue « *prolongée le plus possible vers la mer, et la plus éloignée possible des habitations, afin de les préserver de toute éventuelle catastrophe.* »

Les difficultés d'atterrissage à Mayotte

Les craintes relatives à un scénario « *catastrophe* » sont évoquées par plusieurs intervenants lors des réunions de juillet, alimentées par le crash de l'Airbus de la compagnie Yemenia Airways au large des Comores en 2009, et par le cas d'un atterrissage tenté à trois reprises sur la piste de Pamandzi, en juin 2011, dans des conditions météorologiques défavorables, par un appareil de la compagnie Corsair Fly avant son déroutage vers Antananarivo.

En réponse aux diverses inquiétudes liées à la gestion d'une éventuelle catastrophe comparable au crash du vol Yemenia, le maître d'ouvrage fait un point d'information sur les moyens de secours disponibles à Mayotte à deux occasions (réunion d'ouverture à Mamoudzou et réunion de proximité à Boueni). Articulés sur « *une mutualisation des moyens des différents services de l'État* » (8 barges capables d'accueillir 240 personnes), ces secours sont placés sous l'égide de la préfecture. S'agissant de l'incident de l'appareil de la Compagnie Corsair Fly, le maître d'ouvrage précisera que « *celui-ci n'aurait pas eu lieu avec la piste convergente.* »

Les nuisances sonores

Lors des premières réunions de débat public à Pamandzi et à Dzaoudzi Labattoir, nombreux sont les intervenants qui soulignent les nuisances sonores « *invivables* » et leurs conséquences pour la santé des habitants : « *La piste longue, oui, mais pas au détriment d'une partie de la population laissée pour compte. Bien malheureusement, sur la trajectoire des avions se trouvent encore des habitations, des hommes, des femmes et des enfants. Ces personnes sont exposées au danger aérien, aux nuisances sonores et aux effets fatals et néfastes de l'aéroport. (...) Les avions provoquent beaucoup de nuisances sonores (...) les nuisances peuvent provoquer le stress, l'hypertension, la fatigue, la crise cardiaque, notamment chez des personnes fragiles, les personnes âgées et les enfants* » souligne une élue municipale de Pamandzi.

Des demandes de PEB et de PGS

Face à ces problématiques, des mesures telles que la mise en place d'un plan d'exposition au bruit (PEB) et d'un plan de gêne sonore (PGS) sont réclamées par plusieurs intervenants, notamment dans le cadre de deux contributions :

- Dans son détail, la contribution⁴⁴ d'un habitant de Pamandzi décline les maladies dues aux nuisances aéroportuaires (perturbations du sommeil, maladies cardio-vasculaires et hypertension, troubles de l'apprentissage, acouphène et gêne), s'enquiert des mesures préconisées par le DGAC, et dresse une synthèse du cadre réglementaire (européen et international) sur les nuisances aéroportuaires, avant de conclure sur la nécessité d'une piste longue de 3000 m, la plus éloignée possible des habitations de Pamandzi.
- L'autre contribution⁴⁵ rappelle, quant à elle, le plan d'exposition au bruit prévu à l'article L147-1 du code de l'urbanisme, limitant les constructions limitrophes aux aéroports, et propose l'expropriation des habitations proches du site actuel. La contribution précise que, conformément à l'article L571-14 du code de l'environnement, les mesures de compensation permettant aux riverains d'engager des travaux d'isolation sonore de leur habitation n'est prévue que pour les plus gros aéroports français (aérodromes cités au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts).

En réponse aux questions entourant les conséquences des nuisances sonores sur la santé des habitants émises lors des réunions ou présentées dans ces contributions, le maître d'ouvrage expliquera lors de la réunion du 3 décembre à Pamandzi et sur Internet que « *le lien entre la gêne sonore résultant du trafic aérien et les troubles de santé, souvent évoqué par les riverains d'aéroport, est un sujet controversé, car il a toujours été très difficile de le mettre en évidence de façon objective.* »

S'agissant des demandes relatives au PGS et à la définition d'une aide financière permettant aux riverains qui le souhaitent de se prémunir de ces nuisances, il explique que ce dispositif n'est applicable qu'aux aéroports dépassant un certain seuil de trafic : « *le nombre de mouvements d'avions de masse supérieure à 20 tonnes doit dépasser 20 000/an* », contre 3000 à Mayotte pour l'année 2010, en conséquence de quoi « *le dispositif n'est pas applicable à Mayotte.* »

La piste convergente : une solution aux problématiques de nuisances sonores et de souffle des réacteurs

En réponse aux attentes de la population concernant les nuisances sonores en Petite Terre, le maître d'ouvrage présente comme principale solution la construction d'une piste convergente selon l'un des deux scénarios proposés (scénario 1, étape 1 et scénario 2).

Lors de la réunion thématique du 3 décembre sur les enjeux du projet en Petite Terre, une modélisation des nuisances sonores en fonction des scénarios, basée sur les prévisions de trafic est présentée par le maître d'ouvrage. Cette modélisation aboutit aux conclusions suivantes :

- À terme, une amplification sensible des zones de bruit avec la piste actuelle, liée à l'augmentation du trafic,
- A terme, une amélioration sensible de l'impact sonore par le prolongement prévu dans l'étape 1 du scénario 1, du fait du décalage du seuil d'atterrissage au sud,
- Une amélioration très sensible de l'impact sonore par la création d'une piste convergente selon le scénario 2, l'amélioration étant encore plus sensible à travers l'étape 2 du scénario 1.

Concernant les risques d'exposition au souffle des réacteurs, ils seraient diminués dans le cadre de l'étape 1 du scénario 1 et annulés par le recours à une piste convergente.



Carte de la gêne sonore à long terme scénario 1 étape 2

44- Contribution d'Ibrahim ALI MASKATI du 30 juin

45- Contribution de Fayadhui M'SOILI du 27 juillet

Les décasements

En écho aux contraintes liées à la proximité de l'aéroport, de nombreux riverains posent la question de leur décasement⁴⁶. Réalisée lors du premier allongement de 1995, cette opération relève d'une problématique complexe : certains riverains y sont plutôt favorables, d'autres y sont opposés pour des raisons sociales et historiques, d'autres encore, font valoir que le droit au logement promis lors des opérations de 1995 n'a été que partiellement appliqué.

Les questions sont d'autant plus pressantes que, dans l'attente d'un éventuel décasement, les autorisations nécessaires à la réhabilitation des habitations situées à proximité de l'aéroport ne sont plus octroyées : « *Jusqu' ici, on nous avait dit de ne pas y toucher parce qu'on allait être décasé. Ça fait au moins vingt ans qu'on attend. Moi à l'époque, j'avais sept ans, aujourd'hui, j'en ai 36 et on attend toujours* », témoigne une habitante de Pamandzi.

En réponse à cette préoccupation, le maître d'ouvrage rappelle qu'aucun décasement n'est prévu dans le cadre du projet de piste longue, quel que soit le scénario.

Le gel de la zone située au sud de la route nationale de Pamandzi

Acté dans le Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune, le gel du quartier ancien situé en bout de piste soulève plusieurs questions, dont celle de cet internaute⁴⁷ : « *Le projet de la piste longue a-t-il un impact direct sur les habitants de Pamandzi ? Il se trouve que les terrains occupés se trouvant dans la zone des pas géométriques sont gelés pour les demandes d'occupation temporaire (AOT), et pour les acquisitions. Pourquoi ? Selon le projet, il n'y a pas d'expropriation massive de population prévue, ce qui signifie que les locaux demeurent chez eux. Quelle est la raison de ce gel ? Que va-t-il advenir des Pamandziens voisins de la piste ?* » En réponse, le maître d'ouvrage confirme que la zone qui « *correspond au quartier de l'ancien Pamandzi à vocation essentiellement résidentielle* » a été gelée le temps d'une étude d'aménagement visant à changer la vocation du secteur : « *la zone UE correspond donc aux secteurs de développement futur d'activités industrielles et de services liés au fonctionnement de la zone aéroportuaire, d'une cité administrative, d'équipements* », et exclut donc les constructions destinées à l'habitat. S'agissant des habitations déjà existantes, la DGAC précise que « *compte tenu de ces prescriptions très restrictives et de l'étude d'aménagement que doit réaliser la commune dans les 5 ans, il a été jugé en commission de cession des terrains de la ZPG qu'il n'était pas souhaitable que l'État vende les terrains de la ZPG occupés par des constructions à usage d'habitation situées dans ce secteur. La même précaution est prise avec les nouvelles demandes d'AOT (autorisation d'occupation temporaire) présentées à l'État. Le renouvellement des AOT a été envisagé lorsqu'il existe déjà une construction sur le terrain, avec une durée limitée correspondant à la période d'étude d'aménagement (5 ans à partir de l'approbation du PLU). Cette position pourra être revue ou confirmée en fonction des résultats de l'étude d'aménagement.* »

Également en réponse à une question écrite, le directeur des services techniques de la mairie de Pamandzi indique qu'à travers le gel de la zone située au sud de la route nationale, entre l'aéroport et la gendarmerie, la commune « *anticipe l'évolution du trafic aérien et de ses nuisances et souhaite faire évoluer la vocation d'habitation du quartier vers une vocation d'activités liées à l'aéroport, d'activités tertiaires, administratives ou culturelles. Il y aura donc forcément des décasements à prévoir, sur lesquels la mairie de Pamandzi travaille actuellement.* »

Lors de la réunion de Pamandzi du 3 décembre, la maire de la commune précisera : « *effectivement nous avons prévu que le côté gauche de la route nationale devrait être réservé à une zone économique liée à l'aéroport. Effectivement, nous avons pensé à ces nuisances sonores et puis, de toute façon, nous n'avons pas le choix de faire autrement puisque de toute façon la construction est très limitée. Il va falloir que tous ensemble, notamment avec l'État, on pense à réfléchir à un recasement de la population ailleurs. C'est une évidence, ce n'est pas pour aujourd'hui, mais dans un avenir plus ou moins proche, on devrait y venir.* »

46- Délocalisation, expropriation.

47- Question Internet n°27

La préservation du patrimoine social et culturel de Pamandzi

Le plan d'aménagement prévu par la municipalité de Pamandzi répond aux exigences de développement économique plébiscitées par les participants au débat, mais alimente dans le même temps des inquiétudes sur la disparition des quartiers historiques de Pamandzi. Ces risques de déperdition socio-culturelle sont relayés par quelques intervenants, dont l'adjointe au maire de Pamandzi en charge de la culture, selon laquelle : « *si on ne réfléchit pas maintenant sur le Pamandzi de demain, il y a un fort risque de voir les générations à venir se disperser.* ».

Le déplacement de la mosquée du vendredi

Bien qu'aucun décaissement ne soit prévu stricto sensu par le maître d'ouvrage, le déplacement de la mosquée du vendredi de Pamandzi est envisagé, en marge du projet de piste longue, « *non dans le but d'allonger la piste au nord, mais pour permettre, en aménageant l'aire de retournement des avions en bout de piste, de bénéficier de toute la longueur de piste disponible au décollage vers le sud.* »



Chapitre 6. Les caractéristiques du projet

Au regard des attentes et des impacts du projet sur l'environnement naturel et humain, les caractéristiques du projet ont fait l'objet d'un grand nombre de questions et de commentaires tout au long du débat.

I. La localisation du projet

Les propositions de piste longue en Grande Terre

La localisation du projet sur le site actuel de l'aéroport de Pamandzi a été très largement commentée, notamment en Grande Terre et sur le site Internet du débat public. Pour ces participants, le projet devrait être réalisé en Grande Terre, ce qui présenterait deux avantages : éviter les dégradations environnementales sur le lagon, puisque le remblai n'aurait pas lieu d'être, et répondre aux problématiques de l'accès terrestre et maritime de l'aéroport. « *Il aurait fallu construire l'aéroport sur Grande Terre. Il vaut mieux couper des montagnes que de polluer le lagon. De plus, le côté pratique est évident* », considère un internaute. L'exiguïté du territoire de Petite Terre est aussi fréquemment rappelée, comme lors de la réunion de Bouéni : « *Le territoire de Petite Terre, c'est très limité (...) Pourquoi ne pas faire cette piste longue en Grande Terre ?* » Les lieux principalement cités sont Combani et Dapani.

Le rappel des choix passés

En réponse à ces propositions, certains participants évoquent les choix passés, comme le directeur de cabinet de la mairie de Sada : « *Je nous informe que tout ici a déjà été décidé et fixé avec les grands, nos anciens, notamment BAMANA, Martial HENRY, etc. Dans le partage des choses, il a déjà été décidé depuis 1978, du temps du préfet Jean-Marie COUSSIROU, que le terrain d'aviation de Mayotte serait en Petite Terre à Pamandzi. Parce que si on enlevait le terrain de Pamandzi, plus personne n'irait en Petite Terre.* »

La réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rappelle également que le choix du site a été acté par le Comité de pilotage du projet en 2003 et que la construction d'une piste longue en Grande Terre – qui a fait l'objet d'études préalables sur les sites de Tsingoni-Combani et de Majicavo-Lamir – entraînerait davantage de dégradations environnementales que ce qui est prévu en Petite Terre, sans compter les déplacements de population, l'arasement de collines, et/ou la destruction de surfaces habitées ou agricoles (notamment pour le site de Combani).

L'argument financier est également mis en avant, dans la mesure où la création d'une piste longue en Grande Terre impliquerait la construction d'une toute nouvelle infrastructure aéroportuaire. Le maître d'ouvrage n'avance aucun chiffre, car cette alternative est pour lui purement et simplement exclue. Il faut également noter que la rénovation en cours de l'aéroport actuel de Dzaoudzi-Pamandzi, qui devrait s'achever en 2013, pèse également dans la balance, car elle serait rendue désuète par tout projet de piste longue en Grande Terre.

Ces objections n'empêcheront pas les quelques participants de proposer deux pistes longues, l'une en Grande Terre et l'autre en Petite Terre, la première étant réservée aux vols internationaux, tandis que la seconde, dédiée aux vols régionaux.

II. Le choix des scénarios

Les avis sur les scénarios proposés par le maître d'ouvrage

Le scénario 1

Le scénario 1 prévoit une première étape de travaux dédiée au prolongement de la piste actuelle de 1930 m à 2310 m, puis une seconde étape consistant en la création d'une piste convergente de 2600 m.



Scénario 1, étape 1



Scénario 1, étape 2

Avantages

Ce scénario est d'abord privilégié par certains défenseurs de l'environnement, qui considèrent que la réalisation uniquement de sa 1^{ère} étape suffirait à atteindre l'objectif des vols directs avec la métropole par tout temps, tout en limitant les impacts sur l'environnement.

Au fur et à mesure du débat public cependant, ce scénario sera de moins en moins évoqué par ses partisans, qui lui privilégient un scénario « zéro » correspondant à un simple allongement de la piste actuelle. Évoqué lors de la réunion sur les enjeux environnementaux à Mamoudzou par le président de l'association ADEDUPASS de Passamanty, ce scénario est soutenu par l'association Mayotte Nature Environnement dans son cahier d'acteur : « un scénario zéro d'allongement de la piste sans projet ultérieur de piste convergente nous semble bien plus dans l'intérêt de la population que les deux scénarios proposés. ».

Inconvénients

Un premier inconvénient de ce scénario perçu par les participants au débat est l'incertitude sur la réalisation de sa deuxième étape. Dans un contexte de défiance envers les pouvoirs publics et de « provisoire qui dure », beaucoup de participants craignent que le choix de ce scénario aboutisse uniquement à la réalisation de sa première étape.

Dans la suite du débat, l'expertise apportée par le Pr THOMASSIN, relevant l'impact négatif de l'étape 1 pour l'environnement, sera citée par plusieurs participants, à l'instar de cet internaute⁴⁸ : « Je me positionne sur la base du rapport du Professeur Thomassin : le scénario 1 étape 1 aura un impact important sur l'environnement. Le scénario 2 en une seule fois aura moins d'impact que le scénario 1 étape 1. »

L'étape 1 du scénario 1 pourrait également avoir un impact négatif pour les pêcheurs de Petite Terre, comme le souligne cet avis diffusé sur Internet : « Dans le scénario 1, l'allongement de la piste en direction du tombant comble la « fausse passe » des aviateurs qui permet aux pêcheurs de gagner le large et de rentrer en évitant de faire le tour par la passe en S ou par Longoni lorsque la marée devient trop basse. Il serait juste de recréer une passe à travers la barrière au bout de l'allongement de la piste pour éviter de faire le tour, ce qui aurait un coût non négligeable en carburant, d'autant que les pêcheurs représentent une population relativement précaire au niveau du revenu. »

48- Avis Internet n°97

Le scénario 2

Le scénario 2 prévoit la construction d'une piste convergente de 2600 m à partir de l'extrémité actuelle de la piste.



Avantages

Plusieurs participants se prononcent en faveur de ce scénario, qui présente, selon eux, plusieurs avantages. Dans le contexte de défiance et d'attente décrit précédemment, ce scénario est perçu comme la seule possibilité d'obtenir une piste de 2600 m dans des délais raisonnables. Son avantage économique est également cité par quelques intervenants (ce scénario est inférieur de 20 millions d'euros hors taxes au scénario 1). Enfin, plusieurs participants le choisissent au scénario 1 pour des raisons environnementales. Dans son cahier d'acteur, le Conseil général indique privilégier le scénario 2 en accord avec le rapport du Pr THOMASSIN, qui « plébiscite la mise en œuvre du scénario 2 pour son respect des environnements marins et pointe des impacts négatifs dans le cadre du scénario 1. »

Inconvénient

Le principal inconvénient de ce scénario soulevé par les partisans de la piste longue concerne la réduction des nuisances pour la population de Petite Terre, moindre que dans la deuxième étape du scénario 1.

Un scénario 1 en une seule étape privilégié

Ce scénario alternatif vise la suppression de l'écart de 10 ans prévu par le maître d'ouvrage entre les deux étapes du scénario 1. Plus éloignée du littoral, la piste convergente proposée par le scénario 1 diminue considérablement les nuisances sonores générées par le décollage et par l'atterrissage des avions. Ce scénario alternatif est donc naturellement privilégié par les habitants et la commune de Pamandzi, qui ne souhaitent pas être confrontés à deux grandes périodes de travaux espacées de dix ans : « Pourquoi y a-t-il deux étapes et pourquoi dix ans d'écart entre les deux étapes ? (...) Est-ce que les Pamandziens vont devoir subir des nuisances, je ne parle même pas de l'atterrissage et de tout ce qui s'ensuit à cause des avions, mais des aller-retour des camions (...) et se dire que dix ans après, on va remettre ça ? (...) S'il y a possibilité d'aller directement à l'étape 2, pourquoi ça ne se ferait pas directement ? », souligne la maire de Pamandzi. Ce scénario est également retenu par une partie de la population pour des raisons environnementales en référence à l'intervention du Pr THOMASSIN qui privilégie « un stress unique, plutôt qu'une série de stress échelonnés dans le temps. » : « Quels que soient les travaux réalisés, il y aura un impact sur l'environnement, car les scénarios 1 et 2 prévoient des travaux dans la mer. Le mieux serait d'adopter le scénario 1 en faisant les 2 étapes en même temps au lieu d'attendre des années pour finir sur l'étape 2. »⁴⁹

La réalisation du scénario 1 en une seule étape est également l'option retenue par le Conseil économique, social et environnemental de Mayotte, pour qui cette réalisation apporterait le bénéfice d'une piste allongée et d'une piste convergente, l'une pouvant servir de piste de réserve en cas d'intervention sur l'autre. S'agissant de la réunion des deux étapes en une, le CESEM considère que cela permettra « de limiter dans le temps les rejets dans le milieu marin en intervenant qu'une seule fois, d'avoir une piste de réserve allongée et dans le très long terme, d'augmenter encore la longueur de la piste principale au-delà de 2600 m si le besoin s'en faisait sentir. »

Dans les conclusions de son cahier d'acteur, le COMADEP affirme également son soutien à ce scénario, tout en soulignant que, dans le scénario proposé par le maître d'ouvrage, la trajectoire des avions passe sur le quartier de Kaweni à Mamoudzou. L'association propose donc un « scénario 1 étape 2 bis », qui comprend « toutes les mesures de sécurité pour minimiser les risques de crash dans les zones fortement urbanisées. »



49- Avis Internet n°68

Estimation financière du scénario 1 en une étape

Au niveau financier, la réalisation du scénario 1 en une seule étape est chiffrée par le maître d'ouvrage à 290 millions d'euros HT, contre 210 millions d'euros HT pour le scénario 2 et 230 millions d'euros HT pour l'ensemble du scénario 1 (étape 1 et étape 2).

Les propositions alternatives

Une piste de 3000 m

Dans le cadre de la réalisation du scénario 1 en une seule étape, plusieurs intervenants estiment qu'une piste de 3000 m serait préférable à une piste de 2600 m pour accueillir des appareils de plus grosse capacité, tel l'Airbus A380 et ainsi infléchir le prix du billet d'avion. Lors de la réunion d'ouverture du débat public à Mamoudzou, cette position est notamment portée par le Conseil général de Mayotte, par la voix de son troisième vice-président : « *Les élus du Conseil général optent exclusivement pour la piste de 3 000 m et non celle de 2 600 proposée dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage, car ce dossier s'appuie sur des éléments de 2003 voire 2005, alors que depuis des avancées technologiques existent. Notre aéroport, l'aéroport de Pamandzi, doit être en mesure de s'adapter aux appareils modernes et être ainsi capable d'accueillir des Airbus A380 comme à la Réunion.* »

Sur la longueur de piste de 3000 m, les représentants de la DGAC rappellent tout au long du débat que l'économie du transport aérien mahorais ne prévoit pas la mise en place de ce type d'appareil avant 2040. Il sera également précisé que la longueur de 3000 m entraînerait davantage de dégradations sur le lagon.

Concernant la possibilité d'accueillir l'Airbus A380, le maître d'ouvrage fait savoir qu'il ne s'agit pas tant d'un problème de longueur de piste (de 2600 m) que de largeur, insuffisante en l'état, et qu'une modification de la largeur de la piste entraînerait « *la refonte totale du projet.* » Au demeurant, le projet permettrait d'accueillir cet appareil dans des circonstances exceptionnelles, mais pas de garantir son utilisation courante.

Les aménagements préconisés par la compagnie Corsairfly

Dans son cahier d'acteur, la compagnie Corsairfly présente deux propositions alternatives aux scénarios de piste longue. « *Ces propositions portent sur l'allongement minimal de la piste nécessaire à la desserte directe pour un Airbus A330-200.* » Elles impliquent un investissement que la compagnie estime modéré. Ces deux alternatives sont :

Une extension de 210 m de la piste actuelle dans le lagon

Précisant que pour relier Paris en direct, la masse requise au décollage est d'environ 216,5 T pour un Airbus A330 - 200, la compagnie préconise un allongement de piste de 210 m (soit longueur de piste totale de 2140 m) en direction du lagon.

Une extension de 140 m de la piste actuelle dans le lagon, couplée au prolongement de la raquette en seuil 16 (côté village)

La deuxième proposition alternative porte sur un allongement coté lagon plus réduit (140 m au lieu de 210 m) et la constitution d'une raquette en début de piste 16 (côté village) pour permettre aux appareils d'effectuer un demi-tour sans réduire la longueur de piste disponible au décollage. La piste serait ainsi portée à une longueur de 2070 m, soit une longueur suffisante « *pour garantir un décollage piste 16 jusqu'à 5 kt de vent arrière* ». Pour la compagnie Corsairfly, ce type d'aménagement réduirait les impacts sur le lagon et permettrait « *la pérennisation de cette desserte dans les meilleures conditions de régularité et de sécurité.* »

Cette proposition de la compagnie Corsairfly sera peu discutée au cours du débat public.

Une piste longue sur pilotis

La proposition de construire la piste longue sur pilotis est émise pour la première fois lors de la réunion de M'tsamboro, puis lors de la réunion de Koungou.

Le maître d'ouvrage fait savoir que cette hypothèse, étudiée par les services de la DGAC, a été exclue, car trois fois plus chère et tout aussi dommageable sur le plan environnemental que le scénario de piste sur remblais. Il sera ajouté que la construction sur pilotis réalisée à Madère, au Portugal, était justifiée par le faciès littoral qui s'y trouve.

La prolongation de la piste actuelle vers les habitations de Pamandzi

En réponse aux problèmes environnementaux soulevés par le prolongement de la piste dans le lagon, quelques participants proposent sa prolongation sur la terre, vers les habitations de Pamandzi. Ce scénario est exclu par le maître d'ouvrage, en raison de ses impacts pour la population de Pamandzi et de son inefficacité aéronautique (la piste sera rapprochée de l'obstacle constitué par la colline de Labattoir).



Chapitre 7. Les autres thèmes abordés pendant le débat

I. L'accès terrestre et maritime de l'aéroport

La liaison entre Petite Terre et Grande Terre

Pour de nombreux participants au débat public, le projet de piste longue doit être pensé conjointement à l'amélioration de l'accès terrestre et maritime de l'aéroport. Dès la réunion d'ouverture, deux intervenants expliquent que le système actuel de barges n'est pas satisfaisant, et qu'il est, dès à présent, nécessaire de réviser les modalités de transport entre Grande Terre et Petite Terre.

Plusieurs participants témoignent des difficultés rencontrées par les habitants de Grande Terre pour rejoindre l'aéroport et effectuer le trajet inverse, en raison des délais, du manque de fiabilité de la barge et de ses capacités limitées, comme à la réunion de Boueni : « *Je suis arrivé il y a quelques jours. Dix avions ont atterri et j'ai dû attendre pendant deux longues heures à la barge* ». Les participants font ainsi remarquer que les passagers perdent 5 heures lors de l'escale à la Réunion, mais subissent de longues attentes à l'aéroport et à la barge.

La question de la réalisation du pont entre Petite Terre et Grande Terre est ainsi régulièrement abordée par les participants. Certains considèrent ce projet comme prioritaire pour Mayotte : « À la question : « *Êtes-vous pour ou contre le projet de piste longue de l'aéroport de Pamandzi ?* », sans hésitation, je voterai pour la piste longue. Si on me demande de choisir entre ce projet et la construction d'un pont reliant Dzaoudzi et Mamoudzou, j'opterai pour le pont. » (réunion sur les enjeux environnementaux du projet). La solution de liaisons maritimes depuis différentes localités de Grande Terre est également évoquée lors du débat.

Une contribution⁵⁰ détaillée sur ce sujet conclut que « *ce projet ne pourra être rapidement performant que s'il est associé à d'autres projets visant à renforcer la continuité territoriale, comme la construction d'un pont entre les deux îles avec départ hors de Mamoudzou-centre ou encore la création de pontons d'accueil décentralisés (au nord et au sud) couplés à l'utilisation de bateaux rapides comme les hydroglisseurs. Sinon, le bon sens serait d'envisager deux aéroports : l'actuel à visée régionale et un autre à vocation long-courrier implanté en Grande Terre et qui pourrait accueillir les gros porteurs et les avions-cargos.* »

En réponse à cette préoccupation, qui ne relève pas directement de sa compétence, le maître d'ouvrage recommande que les autorités compétentes, État et Conseil général, se penchent sur le problème de la desserte de l'aéroport.

La saturation du réseau routier

D'autres participants témoignent des difficultés d'accès de Mamoudzou pour prendre la barge, en raison notamment du trafic très dense à proximité du chef-lieu et s'inquiètent de savoir si de nouvelles routes sont prévues.

Lors de la réunion de proximité de Pamandzi, un habitant rappelle que « *beaucoup d'accidents ont lieu sur le trajet barge-aéroport parce que les chauffeurs roulent quelques fois extrêmement vite. Donc, j'attire l'attention sur l'aménagement de ce trajet pour éviter que les enfants ne subissent des accidents.* »

Dans son cahier d'acteur, le Conseil économique, social et environnemental souligne que « *la congestion particulièrement forte entre Koungou et Dembéni, en raison d'une importante concentration des activités économiques du territoire, compromet à la fois l'approvisionnement de Mamoudzou, les déplacements domicile-travail et l'accès à la barge. Il convient donc de ne pas ignorer ces difficultés et d'interpeler les politiques publiques sur la nécessité de poursuivre des outils de développement, à l'instar du schéma régional des infrastructures de transport. Il serait ainsi souhaitable d'articuler le projet de piste longue à un projet de modernisation des accès terrestres et maritimes au départ de la Grande Terre jusqu'à l'aéroport.* »

50- Contribution de Dominique BOIRARD du 27 novembre.

II. Une aérogare de qualité internationale

En marge du débat public sur la piste longue, les questions liées à la nouvelle aérogare, dont la livraison est prévue en 2013, reviennent tout au long du débat.

La première préoccupation concerne l'utilisation du bois et la durabilité de ce matériau. Les termes employés par les participants : « *aérogare en planches* » ou « *banga* » révèlent la vision négative qu'ils ont de l'infrastructure choisie par l'État, moins noble, selon eux, qu'une infrastructure en béton. D'autres participants insistent sur la présence de tapis roulants, de couloirs permettant l'embarcation directe, de climatisation, comme cette habitante de Sada : « *Je confirme que c'est une nécessité aujourd'hui que cet aéroport soit agrandi, qu'il soit embelli, qu'il y ait des beaux bâtiments, qu'il y ait des jolis couloirs quand on descend de l'avion, qu'il y ait de la clim, qu'il y ait des toilettes confortables, qu'il y ait un tapis roulant qui permettrait de récupérer nos bagages dans les temps.* » Une autre attente exprimée par plusieurs participants concerne la présence d'un lieu de prières dans cette nouvelle aérogare.

En réponse à ces demandes, le maître d'ouvrage s'attache à montrer que l'aérogare qui sera mise en service mi 2013 répondra à un niveau de confort de très bonne qualité (de 2 sur 5 selon les normes IATA⁵¹), avec « *beaucoup plus d'espace, climatisation adaptée, vraiment une aérogare qui vous donnera toute satisfaction, on en est convaincu [...] Et dans cette aérogare, il y aura aussi un lieu de culte comme dans toutes les aérogares modernes [...] Actuellement on a 300 000 passagers, un peu plus, sur l'aéroport de Mayotte. L'aérogare sera dimensionnée pour 600 000 passagers avec une possibilité d'extension à 1,2 million, 1,5 million.* »



51- Association Internationale du Transport Aérien.

CONCLUSION

Ce premier débat public organisé à Mayotte a permis d'informer largement la population de l'île sur le projet de piste longue et lui a offert diverses possibilités de s'impliquer dans le débat et de donner son avis. Un grand nombre de Mahorais ont saisi cette occasion en participant activement au débat public et en s'exprimant sans réserves et en toute franchise sur les divers thèmes liés au projet de piste longue.

Nous retenons tout d'abord une forte demande sociale de voir se concrétiser un projet qui permettrait d'améliorer la desserte aérienne de Mayotte et répondrait aux attentes des Mahorais face au nouveau statut de département. La majorité des participants et des élus de l'île ont soutenu l'urgence de la concrétisation de ce projet. Avec une certaine défiance sur la volonté réelle de l'Etat de mener à bien ce projet ancien de trente ans, plusieurs participants ont mis l'accent sur le respect des délais de sa réalisation.

Dans ce contexte d'attente forte et d'urgence, la majorité des participants ont retenu un projet de piste convergente en une seule étape, à travers le scénario 2 ou la mise en œuvre en une seule étape du scénario 1, pour des coûts respectifs de 210 millions d'€ HT et 290 millions d'€ HT. Régulièrement évoqué au cours du débat, le financement du projet pourrait reposer sur :

- le concours de l'Etat et du Conseil général de Mayotte dans le cadre du Contrat de projet,
- le soutien de l'Union européenne, du fait de l'évolution institutionnelle de Mayotte au sein même de l'Europe.

Les impacts du projet sur l'économie, la population et l'environnement ont été largement débattus au cours des réunions publiques et sur le site Internet du débat :

Pour de nombreux participants, le projet de piste longue aurait des retombées positives sur l'économie de l'île à travers le développement du tourisme, des échanges commerciaux et la création d'emplois. D'autres voix ont insisté sur les structures et les compétences de l'île qui restent encore insuffisantes pour faire face aux exigences liées à ce développement.

Les habitants de Petite Terre, pour leur part, ont souligné les améliorations qu'apporterait la piste convergente sur leurs conditions de vie à moyen et long termes, grâce au renforcement de la sécurité et à la réduction des nuisances sonores. Ils ont également souhaité que des mesures soient prises pour limiter les nuisances liées au chantier.

Dans le domaine de l'environnement, nous notons la préoccupation exprimée tout au long du débat de mieux identifier les impacts sur le lagon et de les compenser. Certains participants et notamment des associations environnementales ont souligné les risques que représenterait le projet pour le lagon et exprimé leurs réticences sur sa réalisation.

Face à l'ensemble de ces réflexions :

- Des études complémentaires sont souhaitées pour mieux appréhender les impacts du projet sur l'environnement et proposer des mesures d'atténuation et de compensation de ces effets.
- Des mesures sont attendues par la population de Petite Terre pour limiter les nuisances sonores et la poussière engendrée par le prélèvement et le transport des matériaux durant le chantier.
- Une réflexion globale sur l'amélioration des transports entre Grande Terre et Petite Terre doit être menée afin de faciliter l'accès de l'aéroport à l'ensemble des habitants de Mayotte.

La CPDP remercie la Commission nationale du débat public pour la confiance qu'elle lui a accordée et toutes les personnes qui se sont impliquées pour le bon déroulement de ce premier débat public.



Annexes

Annexe 1a : Lettre de saisine



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU
DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES
NEGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

MINISTÈRE DE L'OUTRE-MER

SECRETARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS

SECRETARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE
L'ÉCOLOGIE

Référence : D10004603

Objet : Construction d'une piste longue à Mayotte

Mayotte a voté lors du référendum du 29 mars 2009 pour une évolution vers un statut de département d'Outre-mer. Situé à 8 000 km de la métropole, cet archipel, constitué de deux îles principales, Petite-Terre et Grande-Terre, possède un aéroport international, l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, implanté sur Petite-Terre.

L'aéroport appartient à l'Etat et sa gestion est assurée, en régie directe, par le ministère chargé des transports. La très forte croissance du trafic et les perspectives de poursuite de celle-ci ont conduit à décider de confier la gestion à un concessionnaire, celui-ci ayant aussi pour mission de construire une nouvelle aérogare dimensionnée pour 600 000 passagers par an. Un appel d'offres est en cours, avec pour objectif la mise en place du nouveau concessionnaire début 2011.

La piste actuelle de l'aéroport est trop courte pour permettre aux avions long-courriers présents actuellement dans les flottes des compagnies aériennes susceptibles de desservir Mayotte d'effectuer, avec une charge raisonnable, des vols sans escale vers la métropole.

Depuis le référendum de 1974 les mahorais expriment une attente forte de vols directs entre Mayotte et la France métropolitaine. Cependant, leur mise en place était rendue difficile non seulement par la question des infrastructures locales, mais aussi par la difficulté à équilibrer économiquement une desserte long courrier avec un trafic très faible. Au fil des années, des améliorations ont été apportées à l'exploitation de la desserte régionale pour répondre aux évolutions de la demande, par la mise en ligne d'avions de capacité croissante et en procédant aux aménagements de l'aéroport que ces nouveaux appareils nécessitaient. La très forte augmentation du trafic depuis une dizaine d'années, en lien avec le développement de Mayotte soutenu par l'Etat, a conduit à envisager l'aménagement

- 2 -

d'une piste longue permettant une liaison directe avec la métropole et les autres destinations internationales afin :

- de favoriser le transport des passagers et développer le transport de marchandises et les exportations ;
- de favoriser le développement touristique et économique ;
- de désenclaver la collectivité de Mayotte.

Ainsi, ce projet d'une piste longue a fait l'objet d'études de faisabilité en 2003 et une convention spécifique relative aux infrastructures aéroportuaires a été annexée au contrat de projet Etat – Mayotte signé pour la période 2008-2014, concrétisant ainsi l'engagement du Président de la République dans sa « Lettre aux mahorais ».

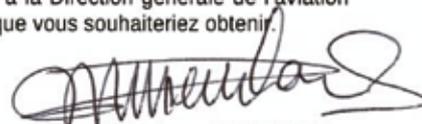
Une concertation avec les décideurs locaux a été engagée sous la forme d'un comité de pilotage des études.

Le coût du projet de la piste longue, adaptée aux vols long-courriers, étant supérieur à 100M€, nous avons l'honneur, en application de l'article L121-8 du code de l'environnement, de saisir la Commission nationale du débat public afin que celle-ci puisse définir les modalités de la concertation avec le public et décider s'il y a lieu d'organiser un débat public.

M. Pierre-Yves BISSAUGE, directeur adjoint du transport aérien à la Direction générale de l'aviation civile, est à votre disposition pour tout complément d'information que vous souhaiteriez obtenir.



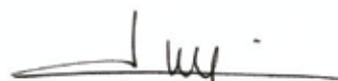
Jean-Louis BORLOO



Marie-Luce PENCHARD



Dominique BUSSÉREAU



Chantal JOUANNO

Annexe 1b : Décision de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 JUIN 2010

DÉCISION N° 2010 / 37 / MAYO / 1

PROJET DE REALISATION D'UNE PISTE LONGUE ADAPTEE AUX VOLS LONG-COURRIERS A MAYOTTE.

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010, du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'Etat chargé des transports et de la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,
- après en avoir délibéré,
- considérant que le projet, permettant une liaison directe avec la métropole, constitue un élément essentiel de dispositif de continuité territoriale et revêt de ce fait un caractère d'intérêt national,
- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants, le désenclavement de Mayotte devant favoriser le développement de ses activités économiques, notamment dans le domaine du tourisme,
- considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, en raison de la très grande richesse floristique et faunistique du secteur concerné et des effets des remblais sur le fonctionnement du milieu récifal et du lagon,

DÉCIDE :

Article Unique :

Le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.


Philippe DESLANDES

Annexe 2 : Liste des acteurs rencontrés pendant la préparation du débat

Préfecture de Mayotte

Hubert Derache, préfet
François Mengin-Lecreux, SGAER

Conseil Régional de Mayotte

Ahmed Attoumani Douchina, président
Daniel Zaïdani, président

Parlementaires

Abdoulatifou Aly, député
Mansour Kamardine, ancien député
Ibrahim Ramadani, sénateur
Adrien Giraud, sénateur

Conseil Représentatif des Musulmans de Mayotte

Zoubert Adinani

Conseil Economique et Social

Abdou Dahalani, président
Ali Bacar Nabilou, directeur

Mairie d'Acoua

Adidja Daroussi, secrétaire de direction

Mairie de Bandraboua

Maïda Moustoifa, DGS

Mairie de Bandré

Moussa Madi Ngabou, maire

Mairie de Bouéni

Mohamed Youssouf, maire
Said Sandi, DGS

Mairie de Chiconi

Daniel Anassi, DGS

Mairie de Chirongui

Hanina Ibrahima, maire
Haïrou Anzizi, DGS

Mairie de Kani-Kéli

Sitti Abdouramane, conseillère municipale

Mairie de Koungou

Ahmed Soufou, maire
Abdou Daousinka, DGS

Mairie de Mamoudzou

Abdourahmane Soilihi, maire
Yahaya Moutuidine, adjoint au maire
Anthoumani Soudjay, directeur de cabinet
Soraya Hilali, chargée de communication

Mairie de Mtzamboro

Mohamadi Soumaila, maire
Saïd Cambi Saïd, DGS

Mairie de Mtsangamouji

Haidar Moussa Ter adjoint

Mairie de Ouangani

Mouhamadi Adamou, DGS

Mairie de Pamandzi

Ali Ramlati, maire
Mahafourou Saïdali, Ter adjoint

Mairie de Sada

Issa Abdou, DGS

Mairie de Tsingoni

Soufiane, DGA

Syndicat Mixte d'Investissement et d'Aménagement de Mayotte

Abdou Dahalani, directeur
Syndicat Intercommunal de Développement du Sud
Hafidou Abidi Madi, directeur

Comité Départemental de Tourisme de Mayotte

Madi Chanfi, président
Christophe Gravier, directeur

Direction de l'Environnement et du Développement Durable – Conseil Général

Mohamed Saïd Hamidouni, directeur
Léonard Durasnel, chef du service patrimoine naturel

Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL)

Gilles Creuzot, chef du service environnement et prévention des risques

Parc Naturel Marin de Mayotte

Maoulida Soula, président
Cécile Perron, directrice déléguée
Membres du bureau et du conseil de gestion

Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage

Claire Pusineri, chargée de mission

Conservatoire du littoral

Pierrick Lizot, chargé de mission

Conservatoire botanique

Guillaume Viscardi

Fédération Mahoraise des Associations Environnementales

Ali Madi, président

Naturalistes de Mayotte

Michel Charpentier, président

Oulanga na nyamba

Franck Charlier, président

Tortue verte

Ibrahim Boinali

**Groupe d'Etude et de Protection
des Oiseaux de Mayotte (GEPOMAY)**

Bacar Ousseni Mdala, président

Conseil Scientifique de Mayotte

Houlam Chamsidine, président

Ibrahim Bahedja, vice-président

Mairie de Dembéli

Sohibou Hamada, maire

M. Said Ali Baco, 1er adjoint au maire

Mairie de Dzaoudzi-Labattoir

Ismaël Said Combo, 1er adjoint au maire

Wirdane Said, DGS

Association des Consommateurs Mahorais

Hamidouni Rifay, président

COLAIR Mayotte

Eugène Felix, président

Oudailia haki za maoré

Faouzia Kordjee, présidente

Union Nationale des Combattants

Commandant Boina

Chambre de Commerce et d'Industrie

Ida Nel, présidente

CGPME

Faisoil Zoubert, secrétaire général

Air Austral

Didier Salaun, responsable commercial Mayotte

Air Madagascar, Kenya Airways

Salim Mohungoo, directeur

Mayotte vacances, agent général des ventes de Corsairfly

Mathilde Hory, gérante

Comores Aviation

Elisabeth You, responsable agence

IBS

David Nagard, secrétaire général

COLAS Mayotte

Serge Cavasino, directeur

Total

Philippe Goron, directeur

Aquamay

M. Gadenne, directeur

cndp
Commission particulière

du débat public
Piste longue
Aéroport de Mayotte

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr