

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC  
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

**26 NOVEMBRE 2011**

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – TSINGONI

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	26 novembre 2011
Lieu de la réunion :	Ouangani

*Introduction et discours d'ouverture*

---

En préambule, **Mme Anziza MOUSTOIFA**, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), explique que tous les moyens de communication et de sensibilisation ont été mis en place pour que cette réunion se passe dans les meilleures conditions, avec le plus grand nombre de personnes possibles. Le bureau du maire, le maire en personne et son secrétariat général ont été contactés dans les règles. Mme Anziza MOUSTOIFA ne cache pas sa déception de voir qu'aucun élu n'est présent. Elle remercie ensuite les personnes qui se sont déplacées jusqu'ici.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** nomme les membres de la CPDP présents dans la salle : Mme Nadira MALECK, M. Franck MADJID et M. Mohamed MOINDJIE. Elle cède ensuite la parole à Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente son collaborateur : Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte).

**Mme Anziza MOUSTOIFA** présente les règles et le fonctionnement du débat public.

*Rappel du cadre législatif du débat public, ses règles et son fonctionnement*

---

Obligation légale, le débat public est organisé par une CPDP, et institué autour des projets d'infrastructures aéroportuaires d'un montant de plus de 100 millions d'euros, ayant un impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Ce débat vise à informer le public et à éclairer le maître d'ouvrage sur sa perception du projet. Il fera l'objet d'un compte-rendu final, disponible avant le mois de mars. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet.

**Comment participer au débat ?** – les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP. Ils peuvent ensuite :

- *participer aux réunions publiques*
- *transmettre leurs questions ou avis par écrit à la CPDP*
- *rédiger un cahier d'acteur*
- *émettre leurs propositions sur le site internet* ([www.debatpublic-pistelonguemayotte.org](http://www.debatpublic-pistelonguemayotte.org))

**Les réunions publiques** – Elles auront lieu jusqu'au 11 décembre 2011. Toutes les réunions publiques organisées obéissent aux principes de *neutralité et d'indépendance* des membres de la Commission par rapport au maître d'ouvrage, d'*équivalence* en matière d'ouverture et de temps de parole, de *transparence*, avec des traductions en shimaoré ou en shibushi, d'*argumentation*, en détaillant les raisons et motifs des prises de position de chacun.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** cède la parole à Yves DEBOUVERIE, pour la présentation du projet de piste longue.

*Présentation du projet de piste longue*

---

**M. Yves DEBOUVERIE** annonce que la présentation du projet de piste de longue proposé par la DGAC fera l'objet d'un film diffusé en français puis en shimaoré.

*Débat avec le public*

---

➤ **Absence des élus**

**M. Amidou SAID, habitant de Tsingoni**, *propos en shimaoré*, abonde dans le sens des propos de la présidente de la CPDP sur l'absence – qu'il qualifie de honteuse – des élus lors de cette réunion.

➤ **Utilité du débat public**

**M. Amidou SAID, habitant de Tsingoni**, *propos en shimaoré*, ne comprend pas les raisons qui poussent la CPDP à réunir les habitants de chaque village de Mayotte pour leur demander leur avis sur un projet qu'ils plébiscitent. **Mme Christine DAUDET, habitante de Tsangamouji**, se demande si le débat public n'est pas un exercice faussement démocratique, dans la mesure où la question porte sur le choix de la piste longue et non la possibilité même de faire une piste.

**M. Mohamed MOINDJIE** explique que le débat public est une obligation légale pour tous les projets aéroportuaires de plus de 100 millions d'euros : l'État est obligé de consulter la population, et de lui demander son avis. Il rappelle également que sur 10 débats publics, 8 peuvent être modifiés par les arguments du public, et ajoute que la CPDP est allée plus loin que les débats publics en métropole, en consultant les habitants de chaque commune. Compte tenu du contexte, M. Mohamed MOINDJIE, estime qu'a posteriori, cette démarche était nécessaire.

➤ **Piste longue en Grande Terre**

**M. Amidou SAID, habitant de Tsingoni**, *propos en shimaoré*, remarque que la population de Petite Terre a déjà fait part de son mécontentement vis-à-vis des nuisances sonores générées par les avions. Il souligne aussi que le prolongement de la piste en Petite Terre soulève d'importantes problématiques environnementales. Compte tenu de ces contraintes, M. Amidou SAID considère que la piste longue pourrait être construite en Grande Terre. Il demande également si les différents travaux en cours de réalisation ou amenés à être réalisés en Petite Terre n'ont pas été décidés par avance.

**M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que la DGAC s'est déjà interrogé sur la création d'un aéroport et d'une piste en Grande Terre. Deux sites y ont été étudiés : Combani, d'une part (sur la plaine) et Majicavo de l'autre (sur le littoral). Ces deux sites ont été exclus, compte tenu des contraintes topographiques, urbaines, environnementales, et agricoles qu'ils présentaient. M. Yves DEBOUVERIE ajoute que la création d'un nouvel aéroport et d'une nouvelle piste en Grande Terre présenterait des contraintes financières beaucoup plus importantes que les aménagements amenés à être réalisés sur le site actuel.

➤ **Piste longue sur le boulevard des crabes**

**M. Rijali MOHAMADI LIMADI, habitant de Tsingoni**, *propos en shimaoré*, rappelle qu'une proposition de construction de la piste longue sur le boulevard des crabes avait été émise. À son sens, cet emplacement supprimait les contraintes météorologiques. M. Rijali MOHAMADI LIMADI estime que les autorités en charge du projet font preuve de mauvaise volonté en présentant des contre-arguments écologiques ou financiers au projet de piste longue.

**M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que cet emplacement serait impossible, à cause de la proximité du rocher de Dzaoudzi. **M. Rijali MOHAMADI LIMADI**, *propos en shimaoré*, pointe sur une carte le site des badamiens, et explique qu'il y a une bande de plus de 4 km. **M. Yves DEBOUVERIE** objecte que cette bande de 4 km ne suffirait pas, puisqu'il est nécessaire de prévoir des dégagements de chaque côté de la piste, pour une longueur totale de 15 km. Il ajoute que ce site a déjà été étudié par la DGAC (bien que la piste était initialement située un peu plus au nord). Or, ce site présente des inconvénients importants, tels que la présence d'un dépôt de carburant, la centrale... sans compter les dégradations écologiques susceptibles d'impacter un site protégé. Pour la DGAC, il est exclu de construire une piste sur ce site. **M. Rijali MOHAMADI LIMADI** lui fait remarquer que le site en question a été acheté par la société TOTAL. **M. Amidou SAID**, *propos en shimaoré*, estime quant à lui préférable d'agrandir l'aéroport et la piste actuelle pour faire venir les touristes. Il considère qu'en décidant de la construction d'un nouvel aéroport et d'une nouvelle piste, les Mahorais s'exposeraient à une nouvelle période d'attente, qui pourrait durer au moins 10 ans.

➤ **Matériaux de remblai**

**M. Mohamed MOINDJIE** donne lecture d'une question écrite qui porte sur les lieux d'extraction des matériaux : quels seront-ils ?

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que la piste nécessitera un grand volume de matériaux de remblai : entre 3 et 4 millions de mètres cubes de matériaux. 10 à 20 % d'entre eux seront constitués de matériaux durs, des enrochements prélevés dans les carrières de Grande Terre. Le reste des matériaux sera prélevé au plus près de l'aéroport, sur les collines de Four à Chaux et de Labattoir. La colline de Four à Chaux sera complètement arasée et la colline de Labattoir sera réduite.

**M. Lissilamou TOUMBOU, habitant de Tsingoni**, affirme que les vibrations causées par les camions pourraient avoir un impact sur la faune du lagon. **M. Yves DEBOUVERIE** indique que selon les experts, les conséquences pour la faune du lagon ne devraient pas être dramatiques. Des études détaillées seront néanmoins menées pour s'en assurer.

➤ **Durée du voyage vers la Mecque**

**M. Amidou SAID** souhaite qu'à travers la piste longue, des liaisons directes avec la Mecque puissent être constituées.

➤ **Impacts sur l'environnement**

**Yves MOHAMADI, habitant de Tsingoni**, questionne les représentants de la DGAC sur les mesures qui seront prises pour réduire et compenser les impacts environnementaux. **M. Yves DEBOUVERIE** lui explique que la DGAC est encadrée par la loi pour tout ce qui touche à l'environnement : le maître d'ouvrage est tenu d'appliquer toutes les mesures de sauvegarde et de préservation. Ces mesures seront étudiées plus en détail lorsque le projet sera précisément défini, après le débat public : une étude d'impact environnemental déterminera tout ce qui doit être fait sur le sujet. La DGAC dispose de premières pistes de mesures, telles que la recréation d'une partie de mangroves détruite, et la réduction des nuisances liées au transport de matériaux de remblai (qui seront transportés par camion – 700 000 rotations au total), avec la création d'une bande transporteuse sur la mer, le long de la côte de Pamandzi.

**M. Yves MOHAMADI** s'inquiète du prolongement de la piste sur le récif corallien. Il s'inquiète également de l'onde de choc créée par l'atterrissage des avions. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond qu'à cet endroit, la piste est toujours construite sur le platier (sur du Beach-rock). Elle ne déborde donc pas du platier. Concernant l'onde de choc, M. Yves DEBOUVERIE reconnaît que ce problème n'a jamais été soulevé par les experts. Il sera étudié.

**M. Alarikia ALIDINA, habitant de Tsingoni, *propos en shimaoré***, ne comprend pas les positions des défenseurs de l'environnement, et affirme que la piste longue est une nécessité pour la construction de Mayotte. Il précise que tous les ménages mahorais contribuent à la dégradation de l'environnement, mais que personne ne s'y intéresse.

➤ **Choix du scénario, longueur et hauteur de piste**

**M. Ambass RIJALI, habitant de Tsingoni**, dit être favorable au scénario 1, qui réduira davantage les nuisances sonores liées au vol des avions pour les habitants de Pamandzi. Il se demande cependant si la longueur de 2600 m sera suffisante sur le long terme. Il ne s'agirait pas, précise-t-il, de consulter de nouveau la population pour une nouvelle extension. M. Ambass RIJALI s'enquiert ensuite des garanties sur la hauteur de la piste par rapport à une possible élévation du niveau de la mer liée au réchauffement climatique. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que l'expertise de la DGAC permet d'affirmer que les avions modernes auront besoin de moins de longueur de piste, si bien qu'à long terme, la longueur de 2600 m sera suffisante. Au demeurant, cette longueur de 2600 m ne permettra pas le décollage de Boeing-747 à pleine charge. De la même manière, l'Airbus A 380 ne pourra pas décoller de Mayotte, non pas à cause de la longueur de la piste, mais à cause de sa largeur, insuffisante (60 m contre 45 m actuellement). M. Yves DEBOUVERIE précise que la révision de la largeur de la piste entraînerait une refonte totale du projet. Concernant la hauteur de la piste, il certifie

qu'elle est suffisante. **M. Pierre PINSON** le confirme : le projet de piste longue sera calibré à partir d'une hauteur de 7 m (en marée moyenne), ce qui permettra à la piste d'être protégée.

➤ **Impacts de la piste sur le développement de Mayotte, l'emploi et le tourisme**

**M. Lissilamou TOUMBOU, habitant de Tsingoni**, explique que selon les élus, les principaux emplois à Mayotte concernent le domaine de l'aquaculture. Il soulève une contradiction entre l'allongement de la piste longue sur le lagon, avec la modification des courants marins qui pourraient conduire les espèces à se déplacer, et les exigences de Mayotte en termes d'emplois. Dans un autre ordre d'idée, **M. Lissilamou TOUMBOU** affirme que les touristes se déplacent à Mayotte pour voir les espèces rares du lagon. Une fois encore, il s'étonne que l'on puisse prétendre à un accroissement du tourisme lié à la piste longue si les espèces recherchées disparaissent à cause de cette même piste longue.

**M. Yves DEBOUVERIE** reconnaît la pertinence des contradictions en matière d'aquaculture et de tourisme: la piste longue va nuire à l'aquaculture, mais permettra dans le même temps de faciliter les exportations des produits qui en sont issus. La piste longue va également faciliter l'arrivée des touristes, mais elle aura aussi des effets néfastes sur l'environnement. Pour le responsable de la DGAC, ce sont là quelques problématiques qui entourent la concrétisation de ce projet et qui justifient le débat public : les Mahorais doivent donner leur avis sur cette question. À son sens, les dégradations environnementales causées par la piste convergente sur le lagon seront mineures, tant pour l'aquaculture que pour le tourisme. En revanche, ces dégradations seront plus importantes avec l'allongement de la piste actuelle (scénario 1, étape 1) de par la destruction d'une zone d'herbier. La question est donc de savoir si cette destruction est acceptable ou non pour la population.

**Mme Christine DAUDET, habitante de Tsangamouji**, affirme qu'au vu du contexte économique et de l'état moribond des structures touristiques, l'enveloppe dédiée à la piste longue pourrait être utilisée ailleurs. S'agissant du tourisme, elle souligne que la piste longue encourage un tourisme de masse, ce qui est contradictoire avec les intérêts de Mayotte et contradictoire avec les aménagements initialement prévus pour novembre. Elle précise que l'État entreprend actuellement d'expulser les petites structures situées en bord de plage, si bien qu'à terme, les touristes ne pourront plus être accueillis. Pour **Mme Christine DAUDET**, ces différents aspects délégitiment le projet de piste longue. Elle conclut son propos sur la nécessité de réaliser une fiche prospective sur les apports économiques de ce projet pour les Mahorais.

**M. Yves DEBOUVERIE** explique que par rapport aux aménagements prévus pour novembre, la piste longue se justifie par des vols directs en toutes circonstances météorologiques. À terme, d'autres types d'appareils que celui d'Air Austral pourront également être utilisés. S'agissant du tourisme, **M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que l'objectif des autorités publiques est de promouvoir un tourisme spécialisé, deux à trois fois supérieur au niveau d'aujourd'hui. Il déclare que les acteurs socio-économiques du secteur du tourisme sont favorables au projet, pour que les voyages puissent être organisés par les tours-operators sans restriction d'accessibilité des avions à la piste. Sur les modalités de financement, **M. Yves DEBOUVERIE** affirme qu'elles ne sont pas encore définies. Le projet sera financé par les compagnies aériennes (via les usagers, en très faible partie), les pouvoirs publics, et éventuellement l'Europe.

➤ **Aérogare**

**M. Lissilamou TOUMBOU** n'accepte pas que le nouvel aéroport de Mayotte soit en bois. Il affirme que les finances dédiées à la piste longue gagneraient à être investies dans cette nouvelle structure.

**M. Pierre PINSON** rappelle que les projets de piste longue et de la nouvelle aérogare ont été dissociés, pour des raisons de calendrier et de finances. L'aérogare actuelle n'est plus adaptée aux besoins de Mayotte, et il est urgent d'en créer une nouvelle. Concernant les finances, **M. Pierre PINSON** explique que les systèmes de financement des deux projets sont différents : l'aérogare sera financée par la société d'exploitation (ainsi que par l'État, pour une faible part), tandis que la piste longue fera l'objet d'un financement partagé (État, collectivité, Europe, Compagnies aériennes). Sur le matériau de la nouvelle aérogare, **M. Pierre PINSON**, confirme qu'une partie de la construction sera en bois, perçu aujourd'hui comme un matériau très noble par les architectes. Il certifie que le niveau de confort et de traitement des passagers sera très élevé.

➤ **Baisse des prix du billet d'avion**

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC  
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

**M. Ambass RIJALI** demande à partir de quand l'investissement sur la piste sera amorti par les compagnies aériennes, et par voie de conséquences, par les voyageurs. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que les amortissements de ce niveau s'échelonnent en règle générale sur une période de 20 à 30 ans. Il précise que la part du billet dédiée à l'amortissement sera sans commune mesure avec la baisse qui pourrait être envisagée à terme, grâce à la piste longue.

*Conclusion*

---

En conclusion de cette réunion de proximité, **M. Mohamed MOINDJIE et Mme Nadira MALECK** remercient les intervenants pour leurs interventions et la qualité de leur participation. Mme Nadira MALECK revient sur les différentes thématiques abordées, puis invite les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.