

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

3 DECEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE « IMPACTS POUR LA POPULATION » – PAMANDZI

Type de réunion :	Réunion thématique
Date de la réunion :	3 décembre 2011
Lieu de la réunion :	Pamandzi

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la réunion, puis cède la parole à Mme Ramlati ALI, maire de Pamandzi.

Mme Ramlati ALI, maire de Pamandzi, explique que le désenclavement de Mayotte passe nécessairement par le développement de l'aéroport et de la piste longue pour répondre aux attentes de l'île en matière de développement économique et touristique. Elle ajoute que les contraintes liées à l'étroitesse de Petite Terre et singulièrement celle de Pamandzi apparaissent comme des sujets majeurs du débat, même si la communauté de Pamandzi soutient tout projet d'infrastructure susceptible de générer de l'activité pour les Pamandziens d'abord, pour les habitants de Dzaoudzi-Labattoir, et pour l'ensemble de Mayotte. Mme Ramlati ALI précise qu'il est nécessaire de s'interroger sur les impacts éventuels du projet sur la population de Petite Terre, notamment les effets du bruit et pour la population de Pamandzi, les dégradations de la qualité de l'air et de l'environnement en général, avec tous les risques afférents à la santé publique. Les problématiques foncières doivent également être observées, au premier rang desquels la destruction des patrimoines historiques de Petite Terre. Mme Ramlati ALI conclut son propos sur le fait que la municipalité se prononce en faveur du scénario 1, étape 2, soit la piste convergente qui a le moins d'impact sur le front de mer. Elle invite le maître d'ouvrage à avancer rapidement, afin de réduire au maximum les effets de gêne pour la population puis salue le débat public comme un nouveau mode de gouvernance axée sur la démocratie participative.

Mme Anziza MOUSTOIFA nomme les membres de la CPDP présents à la tribune : M. Franck MADJID et M. Zoubair ALONZO. Elle cède ensuite la parole à M. Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente ses collaborateurs : Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte), et Jérôme ROSSI ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire, en charge du dossier de Mayotte.

M. Franck MADJID 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'infrastructure aéroportuaire d'un montant 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-pistelanguemayotte.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.

M. Franck MADJID conclut son intervention sur des éléments de calendrier, puis cède la parole à M. 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.

Éclairages sur les impacts en Petite Terre attendus par le projet de piste longue

M. Jérôme ROSSI décline sa présentation en trois parties : les nuisances liées à l'exploitation d'un aéroport, la simulation paysagère des prélèvements de remblais sur les collines de Four à Chaux et de Labattoir, puis le déroulement des travaux.

Les nuisances liées à l'exploitation d'un aéroport

La gêne sonore

M. Jérôme ROSSI présente une modélisation de la gêne sonore, basée sur un indice international et tenant compte des types d'avion et de leurs mouvements et des heures de ces mouvements (décollage et atterrissage). La modélisation présente trois types de bruits : très fort, fort, modéré. M. Jérôme ROSSI présente différents graphiques, qui montrent :

- À terme, une amplification sensible des zones de bruit avec la piste actuelle
- À terme, une amélioration sensible de l'impact sonore par le prolongement du scénario 1, étape 1 (par le décalage du seuil d'atterrissage au sud)
- une amélioration beaucoup plus nette que la piste convergente qu'il le survol à basse altitude de Pamandzi. Il présente deux graphiques comparant la gêne sonore dans le cadre du scénario 1, étape 2 et dans le cadre du scénario 2 : à long terme, la gêne est moins importante avec le scénario 1, étape 2, puisque la piste est située plus au sud. M. Jérôme ROSSI précise que dans le cadre de cette piste convergente, la trajectoire d'approche des appareils à l'atterrissage passe au-dessus de la ville de Dzaoudzi.

Le souffle des réacteurs

M. Jérôme ROSSI explique que les effets du souffle seront diminués dans le cadre du projet de piste longue, y compris pour le scénario 1, étape 1. Ils seront par contre supprimés avec les scénarios de piste convergente (scénario 1, étape 1 et scénario 2). Il précise que la problématique de souffle lié au décollage des Boeing 777 200 LR relève d'un problème « spécifique à très court terme ».

La qualité de l'air

M. Jérôme ROSSI affirme que les instruments de mesure chargés de relever la qualité de l'air aux abords de l'aéroport n'ont relevé aucune pollution élevée sur la plate-forme aéroportuaire. Le seul taux plus élevé se trouve aux alentours de la mairie de Pamandzi. Il est donc sans rapport avec la plate-forme aéroportuaire.

L'extraction des matériaux sur les collines de Four à Chaux et Labattoir

M. Jérôme ROSSI rappelle que les matériaux durs, dits nobles, n'étant pas disponibles sur Petite Terre, il sera nécessaire de prévoir un acheminement depuis la Grande Terre. Le reste des matériaux de remblai, qui représente 80 % du volume nécessaire, devra être prélevé sur les collines de Four à Chaux et de Labattoir (qui présentent les qualités de matériaux suffisantes), pour un volume compris entre 1 million de m³ (scénario 1, étape 1), 2,4 millions de m³ (scénario 1, étape 2) et 2,6 millions de m³ (scénario 2). M. Jérôme ROSSI présente ensuite une simulation des deux collines avant et après les travaux. Un maximum de matériaux devrait être prélevé sur la colline de Four à Chaux, qui sera en grande partie arasée à l'issue du scénario 1, étape 1. Quant à la colline de Labattoir, elle sera réduite en son sommet avec le scénario 1, étape 2. La modélisation présente des conséquences identiques

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

dans le cadre du scénario 2, la colline de Labattoir étant toutefois moins impactée. L'arasement de la colline du Four à Chaux donnerait naissance à un espace aménageable.

Le transport des matériaux

M. Jérôme ROSSI explique que ce transport peut être effectué via différents procédés : le transport routier avec d'une part des camions classique (6m³ de chargement), et d'autre part des Dumpers (15 m³ de chargement). Non adaptés à la circulation routière, les Dumpers imposent des convois exceptionnels en ville, ce qui pose des contraintes en termes de circulation.

Parmi les autres moyens de transport, la DGAC a identifié :

- *la barge*, pour amener des matériaux soit dans des camions chargés, soit en vrac. Ce système induit de faible rendement, et des coûts élevés
- *la bande transporteuse*, qui présente de nombreux atouts : économique, silencieuse, elle permet également de transporter d'importants volumes de matériaux. Elle ne peut malheureusement pas transporter tels que les blocs rocheux, et nécessite un espace dédié sur toute la durée du chantier. Il existe deux types de bande transporteuse : les tapis ouverts et les tapis hermétiques, qui permettent d'éviter la dispersion de poussière.

Revenant sur le transport par barge, M. Jérôme ROSSI rappelle qu'un débarcadère avait été créé au rond-point du Four à Chaux en 1995. Cependant, ce débarcadère présente le défaut de n'être utilisable que quatre heures par jour. Il est également inaccessible pour les grandes barges. La DGAC a exclu l'élargissement de ce débarcadère, qui poserait d'importants problèmes écologiques et sanitaires, avec une apparition possible de ciguatera. L'utilisation de ce transport serait suffisante pour le scénario 1, étape 1, mais pas pour les opérations relatives aux pistes convergentes. Il est donc envisagé de créer un débarcadère à l'extrémité du platier, à la frontière de la barrière récifale corallienne. La DGAC propose la création d'un débarcadère au nord de la piste convergente.

Concernant les bandes transporteuses, elles sont envisageables pour tous les scénarios, avec des trajets différents :

- scénario 1, étape 1 : à partir du lieu d'extraction, avec un trajet sinueux
- scénario 2 et scénario 1, étape 2 : à partir du lieu d'extraction, avec un trajet direct. La DGAC opterait pour un tapis hermétique afin d'éviter la pollution du Lagon

Concernant le transport par camions, seuls deux trajets sont possibles : la RN4 et la rue du Général de Gaulle. Dans les deux cas, ces trajets ne sont pas satisfaisants, puisque les routes sont urbanisées. Mais pour la DGAC, ce sont les seules routes existantes, et il n'est pas possible de créer une piste à l'est de l'avenue du Général de Gaulle, dans la mesure où la Colline de La Vigie est protégée. En fonction des modes de transport choisis, la DGAC présente les données suivantes en matière de circulation, basées sur une durée théorique de 500 jours de chantier :

- 400 à 1000 rotations de camions par jours en cas de solution routière par camions classiques
- 170 à 400 rotations de camions par jour en cas de solution routière par Dumpers
- 80 à 120 rotations de camions par jour en cas de solution couplée route/ bande transporteuses
- L'utilisation de tous les moyens disponibles permettrait de réduire encore ces rotations

Débat avec le public

Finalité du débat public

M. Ali SAID ABDILAI, habitant de Pamandzi, *propos en shimaoré*, se réjouit de cette consultation et des modalités du projet, qui permettent d'éviter les décasements et un prolongement de la piste sans trop de nuisances pour la population. **M. Mohamed ALI SAID, habitant de Pamandzi**, *propos en shimaoré*, demande si les interventions du public seront prises en considération dans la décision finale du projet. **Mme Anziza MOUSTOIFA** rappelle les modalités du débat public, et précise que les interventions seront incluses dans le rapport final rédigé par les membres de la CPDP, rendu public, et transmis au maître d'ouvrage à la fin de l'année. Elle explique ensuite que sur 10 débats publics organisés en France, 8 sont modifiés sur la base des avis de la population.

Environnement

M. Madi SOUF MADI, conseiller général, revient sur la présentation du Pr THOMASSIN lors de la réunion sur les impacts environnementaux du projet à Mamoudzou, et considère qu'il serait judicieux de s'appuyer sur son rapport, en optant pour le scénario 2. Il reconnaît ensuite avoir été un peu dur avec les représentants de l'environnement lors de cette réunion, et retire les propos qu'il avait émis à leur rencontre. **M. Hassan M'LAHARA, habitant de Pamandzi**, se prononce également en faveur du scénario 2 pour plusieurs raisons : l'aspect environnemental, et l'écart de 10 ans entre les deux étapes du scénario 1. À son sens, le scénario 2 permettrait à Mayotte d'aller de l'avant tout en conciliant les différents enjeux du projet.

Financement du projet

L'État et les collectivités ayant peu de moyens et le fonds européen n'étant pas disponibles avant 2014, **M. Madi SOUF MADI** s'enquiert des possibilités de financement privé. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que le recours aux fonds privés est un mode de financement possible, dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé (PPP). Il ajoute que le calendrier prévu, avec un début des travaux en 2015, est cohérent avec la mise en œuvre probable des fonds européen.

Prix du billet d'avion et prix du kérosène

Mme Michèle TOILHAT, enseignante à Pamandzi, fait savoir que les prix des billets pour voyager avec le nouvel appareil d'Air Austral sont tout aussi onéreux que les billets des avions qui transitent par la Réunion, du fait du prix du kérosène, 40 % plus élevé à Mayotte qu'à l'île de la Réunion. Au regard du coût environnemental du projet, Mme Michèle TOILHAT estime impératif que l'État fasse pression sur la société TOTAL pour baisser le prix du carburant. Elle ajoute que ce projet de piste longue serait inutile s'il n'entraînait pas la baisse des prix du billet d'avion. **M. Yves DEBOUVERIE** signale que les tarifs proposés par Air Austral entre novembre et février étaient nettement inférieurs aux prix des vols avec transit par la Réunion. Il dit espérer que les vols directs de cette compagnie puissent avoir lieu prochainement, puis explique que le prix du billet d'avion dépend de la stratégie des compagnies aériennes et des coûts d'exploitation. La piste longue permettra l'émergence de nouvelles concurrences, ce qui aura des effets sur les prix. Elle pourra également être utilisée par des appareils plus gros, comme le 777 300, avec des coûts d'exploitation plus faible, ce qui diminuera aussi le prix des billets d'avion.

Santé des habitants de Pamandzi

Mme Mariame Djouma RIDJALI, adjointe au Maire de Pamandzi chargée de la propreté et de l'environnement, *propos en shimaoré*, s'étonne que les problématiques sanitaires des habitants de Pamandzi n'aient pas été abordées. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que la problématique sanitaire est dessinée en filigrane derrière les modalités de transport des matériaux, qui pourraient générer de la poussière, du bruit, voire des accidents routiers. Il affirme que la DGAC va tout faire pour minimiser le transport par camion, et privilégier les solutions de bande transporteuse. S'agissant des problèmes sanitaires liés aux nuisances sonores, il affirme qu'il est difficile de prouver que ces nuisances altèrent la santé. En évitant le survol de la ville de Pamandzi, le projet de piste convergente aura un effet positif sur la santé des habitants. **M. Chaharany BACARY, habitant de Pamandzi, ambulancier et pompier volontaire**, rapporte avoir vu un reportage expliquant que les habitants proches des aéroports étaient atteints de problèmes de surdité. Il interroge le représentant de la DGAC sur les mesures de protection antibruit et fait savoir que des avions survolent sa maison de très près. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que les murs antibruit n'existent pas pour les avions, puis décline les actions menées par la direction générale de l'aviation civile pour lutter contre les nuisances sonores :

- *La réduction du bruit des avions*, avec des recherches portant sur une diminution du volume sonore des réacteurs de 50 % d'ici 2020. Les types appareils utilisés à Mayotte sont parmi les plus modernes et plus silencieux.
- *Les mesures de planification urbaine et la constitution de plan d'exposition au bruit (PEB)*, mises en œuvre par l'État et imposées aux plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes. Cette disposition empêche l'implantation de nouveaux habitants dans les zones où ils pourraient souffrir du bruit. Sur cet aspect, M. Yves DEBOUVERIE explique que des

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

dispositions du PLU adoptées par la commune limitent déjà fortement la construction d'habitations à Pamandzi, au nord de l'aéroport.

- *La communication et l'information avec les riverains*, généralement dans le cadre de Commissions consultatives sur l'environnement créées et présidées par le préfet. Ces Commissions ont pour objet de délibérer sur toutes questions touchant à l'environnement d'un aéroport, et peuvent donner leur avis lorsque l'État propose un PEB.
- *La mise en place de meilleures pratiques en termes de navigation aérienne et d'exploitation par les pilotes*, dans le cas de Pamandzi, par exemple, il est intéressant d'avoir des décollages d'avions bruyants de préférence vers le sud. Cette mesure a déjà spontanément appliqué par les compagnies aériennes
- *La mise en place de restriction d'exploitation* limitant le nombre de vols de nuit ou le dimanche (dans le cadre de petits aéroclubs). Cette mesure n'aurait pas l'intérêt pour Pamandzi, qui connaît peu de vols de nuit.

M. Aboubacar AL HAMIDI, membre du cabinet du conseil général de Mayotte, observe que certaines habitations à proximité de l'aéroport de Pamandzi sont constituées de simples planches et signale que dans certains aéroports, des mesures ont été prises pour protéger les habitations les plus proches. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que le lien entre les problématiques sanitaires et les nuisances sonores se pose dans tous les aéroports du monde. Les experts scientifiques et médicaux s'accordent seulement sur le fait que les nuisances sonores nocturnes sont néfastes à la santé. Pour le reste, les relations de cause à effet sont un sujet de controverse. La DGAC a d'ailleurs lancé une étude épidémiologique sur les effets du bruit des avions et les conséquences sur la santé. L'étude, qui porte sur les trois aéroports français les plus importants, a été lancée en 2009 et va durer jusqu'en 2016. Concernant l'insonorisation des habitations les plus proches, un dispositif de l'État porte sur les 10 aéroports français les plus importants. Pour ces aéroports, une taxe est payée par les passagers pour financer l'insonorisation des habitations proches des zones de gêne sonores, mais le dispositif n'est pas appliqué aux petits aéroports de métropole, ou à ceux des départements d'outre-mer français.

M. Emmanuel FLEURY demande davantage d'explications sur les risques sanitaires liés au développement de la ciguatera. **M. Jérôme ROSSI** avoue ne pas être spécialiste de la question, mais indique que cette maladie contamine les poissons et à travers leur consommation, l'homme. Elle est liée à la destruction des récifs coralliens. S'appuyant sur les propos du Pr THOMASSIN, Jérôme ROSSI affirme que cette maladie ne s'est pas développée en 1995 à Mayotte du fait de la présence de cendres volcaniques autour de la piste. C'est la raison pour laquelle la DGAC n'a pas envisagé de créer un débarcadère sur le platier, trop éloigné des cendres volcaniques susceptibles d'empêcher la ciguatera. M. Jérôme ROSSI rappelle qu'il n'est pas spécialiste de la question. Ses propos sont donc émis sous réserve de confirmation.

Décasements

Revenant sur le plan local d'urbanisme (PLU) évoqué par Yves DEBOUVERIE, **Mme Ramlati ALI** explique que la mairie a prévu de réserver le côté gauche de la route nationale à une zone économique liée à l'aéroport. Elle évoque ensuite de possibles décasements « dans un avenir plus ou moins proche ». **M. Hassan M'LAHARA, habitant de Pamandzi**, évoque les décasements de 1995 et les personnes, nombreuses, qui n'ont pas pu bénéficier de leurs droits de logements et de parcelles. **Chaduri SINANI, adjointe au maire de Pamandzi en charge de la culture, propos en shimaoré**, évoque les risques de dispersion de la population, surtout des jeunes, en cas de décasements.

Développement économique

Mme Mariame Djouma RIDJALI demande si l'activité générée par cette nouvelle piste longue et la gestion de l'aéroport profitera aux Pamandziens. En marge de son intervention, elle déplore que les profits soient privilégiés à la santé des habitants. **M. Abdoulatifou ALY, député de Mayotte et ancien adjoint au maire de Pamandzi**, rappelle qu'en France, tous les départements d'outre-mer disposent d'une piste longue de plus de 2600 m, idem pour les régions métropolitaines. Mayotte doit donc être un département comme les autres. Il ajoute que l'île est en concurrence avec trois aéroports régionaux : la Réunion, Nossy Be et les Comores, cette situation concurrentielle justifie la création de la piste longue. Par ailleurs, à l'heure où la moitié de la population mahoraise en âge de travailler est

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

inactive, la piste longue agira comme « une locomotive » sur l'emploi. **M. Abdoulatifou ALY** se prononce ensuite en faveur du scénario 2, qui protégera Mayotte des tsunamis et contribuera à la création d'une zone d'activité maritime dans la commune de Pamandzi.

Durée des travaux et « scénario 3 »

Mme Anziza MOUSTOIFA donne lecture d'une question de la salle, portant sur la durée des travaux du scénario 1, étape 2. L'auteur de la question fait également savoir que les Pamandziens attendent cette piste longue depuis 50 ans. **M. Yves DEBOUVERIE** comprend que l'auteur de cette question, à l'image de Mme le maire de Pamandzi, plébiscite un scénario 3 articulé sur la mise en chantier immédiate des deux étapes du scénario 1. Il rappelle que la DGAC envisage un écart de 10 ans entre les deux étapes de ce scénario, puis précise que le coût de ce scénario 3 serait de 290 millions d'euros, contre 230 millions d'euros pour le scénario 1 et 210 millions d'euros pour le scénario 2. **M. Yves DEBOUVERIE** considère qu'il est exagéré d'évoquer une attente de 50 ans, et ajoute que ce projet de piste longue n'avait jusqu'à présent pas été mis en œuvre, car il n'était pas justifié économiquement. **Mme Ramlati ALI** rappelle que la DGAC n'a jamais évoqué cet écart de 10 ans entre les deux étapes du scénario 1 lors du comité de pilotage et estime préférable de réaliser des travaux en une seule fois afin d'éviter la multiplication des nuisances. Concernant le coût du projet, elle affirme que les Mahorais peuvent cotiser. **M. Ismael BEN MBARAKA** revient quant à lui sur les 50 ans d'attente et explique que les premiers travaux liés à l'aéroport de Pamandzi ont été arrêtés dans les années 1939, suivis d'un premier lot de décasements. Ils ont repris en 1962, et se sont poursuivis en 1972 avec d'autres lots de décasements. La convention de développement Chirac a entraîné de nouveaux aménagements en 1987. Cela fait donc bien plus de 50 ans que ce projet aéroportuaire est en gestation. En référence au scénario 1, **M. Ismael BEN MBARAKA** estime qu'il ne serait pas pertinent de revenir dans 10 ans, et qu'il est préférable de faire murir ce projet.

Accueil de l'A380

M. Mohamed ALI SAID, habitant de Pamandzi, *propos en shimaoré*, demande que le projet porte sur une piste longue capable d'accueillir l'Airbus A380. L'utilisation de cet appareil à l'île de la Réunion permettra de transporter davantage de passagers, et de réaliser des économies en kérosène. **M. Madi SOUF MADI** considère également que l'accueil de la 380 constitua un tremplin pour Mayotte, et ajoute que cet appareil pourra toujours se poser à Mayotte pour prendre des passagers, en partance de Paris ou de l'île de la Réunion. **M. Madi SOUF MADI** considère également que la longueur de 2600 m proposée par la DGAC compromettra l'île au niveau régional (cette longueur de piste pas suffisante pour accueillir les 777 300). Il estime que la piste devrait tendre vers une longueur de 3000 m, puis interroge les représentants de la DGAC sur la longueur des pistes des autres départements d'outre-mer. **M. Yves DEBOUVERIE** admet que les pistes longues des autres départements d'outre-mer font 3000 m, mais précise que la piste longue de 2600 m pourra accueillir les 777 300. S'agissant de l'accueil l'Airbus A380, il explique que ce n'est pas une question de longueur de piste, mais de largeur : la piste actuelle devrait être élargie de 45 m à 60 m pour que cet appareil puisse être mis en service à Mayotte. Or, un élargissement de la piste conduirait à une refonte totale du projet de piste longue. Au demeurant, et sous réserve de préparation, la piste longue de Mayotte pourrait exceptionnellement accueillir l'A380. **M. Yves DEBOUVERIE** dit ensuite douter de l'utilité de ce type d'appareil à Mayotte : l'Airbus A380 n'est rentable qu'à partir du seuil d'un million de passagers/an et même dans ces conditions de trafic, il n'est pas toujours utilisé. En tout état de cause, la DGAC ne prévoit pas l'utilisation d'un tel appareil à Mayotte avant plusieurs dizaines d'années.

Mouvements de terrain sur la colline de Labattoir

M. Harouna SOULAIMANA, responsable de l'urbanisme, de l'aménagement et du foncier de la commune de Labattoir, rapporte qu'un document de 2002 portant sur les mouvements de terrain classe la colline de Labattoir en « zone d'aléas forts ». Il se demande si le prélèvement des matériaux sur cette colline ne risque pas de provoquer des éboulements de terrain, et de constituer un danger pour la population de Labattoir. **M. Jérôme ROSSI** lui répond que la DGAC n'a pas prévu de prélever des matériaux sur ce flanc de la colline proche de Labattoir, où se trouve une fougère protégée. Il précise n'avoir pas connaissance du rapport évoqué, mais estime que le prélèvement sur le sommet pourrait diminuer le risque de mouvements de terrain. **M. Harouna SOULAIMANA** considère que le prélèvement opéré au sommet ou sur le flanc provoquera un risque d'éboulement du fait de la désagrégation, et dit n'être pas convaincu par la réponse de la DGAC. **M. Jérôme ROSSI** lui répond

que des études complémentaires seront réalisées sur ce point. À son sens, les matériaux les plus pulvérulents, qui présentent le plus de risques d'éboulement, sont situés sur la couche de découvert, qui sera prélevée lors des travaux.

Fort Dauphin, une alternative aux collines de Petite Terre

M. Aboubacar AL HAMIDI rapporte que des investisseurs réunionnais ont un projet de traitement des matériaux (de remblai) à Fort Dauphin. Le projet court jusqu'en 2015. M. Aboubacar AL HAMIDI se demande s'il serait possible d'acheminer ces matériaux de remblai de Fort Dauphin à Petite Terre.

M. Jérôme ROSSI explique que cela exposerait Mayotte au risque d'espèces invasives. Par ailleurs, il lui semble que l'acheminement de ces matériaux serait incompatible avec les délais du chantier. M. Jérôme ROSSI affirme qu'il serait possible de faire appel à une filière d'exportation ayant les mêmes réglementations que Mayotte, mais il n'a pas connaissance une telle filière, et cela rendrait les scénarios convergents plus complexes à réaliser.

Conclusion

En conclusion de cette réunion de thématique, **Mme Anziza MOUSTOIFA** remercie les intervenants pour leurs interventions riches et diverses et pour leur participation. Elle revient sur les différentes thématiques abordées, puis invite les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.