

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

**10 DECEMBRE 2011**

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE CLOTURE – MAMOUDZOU

*Introduction*

---

**Mme Anziza MOUSTOIFA**, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion. Elle présente les membres de la CPDP, puis cède ensuite la parole à M. Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), qui présente ses collaborateurs : Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte), et Alain SZUBA, ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire, en charge du dossier de Mayotte.

*Premier bilan chiffré du débat public*

---

**Mme Anziza MOUSTOIFA** rappelle que le débat public s'est ouvert le 1<sup>er</sup> juillet et qu'il s'achève le 10 décembre 2011. Il a été entrecoupé de deux interruptions : la période du Ramadan en août et les grèves en octobre. Le débat public s'est déplacé dans toutes les communes de Mayotte pour des réunions publiques et il a été ponctué de 4 réunions thématiques. Les réunions publiques ont rassemblé 1 520 participants et ont été l'occasion de 385 interventions. Le site Internet a été visité 5 700 fois et 200 contributions y ont été déposées. Enfin, le débat public a donné lieu à la rédaction de 6 cahiers d'acteur.

Premier débat public organisé à Mayotte, cette procédure a souvent été remise en question par les participants. Or le débat public est une obligation légale pour les projets d'infrastructure ayant des conséquences importantes sur l'environnement et dont le montant dépasse 100 M€. Les avis exprimés au cours du débat seront intégrés dans le compte-rendu de la CPDP qui sera remis à l'État en février 2012. Celui-ci devra alors tirer les enseignements du débat.

Une majorité d'interventions a révélé que le projet de piste longue est attendu depuis longtemps. Le passage à la départementalisation renforce le besoin de continuité territoriale. Beaucoup ont indiqué que la piste longue est le principal levier de développement économique de l'île, notamment pour le secteur touristique. Il est également apparu la nécessité d'améliorer les secteurs de l'éducation, de l'assainissement, de la santé ou de la formation professionnelle.

Le lagon et l'environnement ont été au cœur de nombreuses interventions : beaucoup de participant ont demandé des précisions quant aux impacts du projet sur l'environnement. La CPDP a invité le professeur THOMASSIN lors de la réunion consacré aux enjeux environnementaux et celui-ci a présenté une expertise neutre et indépendante.

Des inquiétudes se sont fait jour sur les impacts pour la population de Petite-Terre. Nombreux sont ceux qui privilégient le scénario 2 ou la seconde étape du scénario 1, à savoir la piste convergente, afin de limiter les nuisances.

*Présentation du projet de piste longue*

---

**M. Yves DEBOUVERIE** indique 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*

---

**Mme Anziza MOUSTOIFA** rappelle les règles du débat et invite ceux qui ne souhaitent pas s'exprimer à l'oral à transmettre leurs questions par écrit.

➤ **Forme et finalité du débat public**

**MM. Omar ALI (habitant de Labattoir) et Madjida THOIBRANI (habitant de Pamandzi, propos en shimaoré)** se réjouissent de l'organisation de ce débat et de la possibilité qui est donnée aux Mahorais de pouvoir faire valoir leurs opinions.

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

**M. Salim ABDOU (habitant de Pamandzi)** ne comprend pas à quoi sert le débat public, ni pourquoi il traite autant d'environnement. **M. Mohamed ABDOUHAMISSI (habitant de Mamoudzou)** déplore que toutes les interventions n'aient pas été publiées sur le site Internet, ainsi qu'annoncé lors de la réunion d'ouverture. Il s'interroge donc sur la prise en considération des arguments des Mahorais. Il déplore ensuite que la présidente de la CPDP n'ait pas répondu aux questions lors de l'émission de radio qui s'est tenue la veille.

**M. Jean VAN OOST** rappelle que le débat public est une obligation légale qui permet de recueillir les avis des populations sur des projets afin d'éclairer le maître d'ouvrage qui peut être amené, comme c'est le cas pour 8 débats publics sur 10 organisés chaque année, à modifier son projet. Les avis exprimés en réunion sont retranscrits dans des verbatim qui sont disponibles sur le site Internet. Par ailleurs, toutes les contributions seront compilées dans un compte-rendu rédigé par la Commission qui sera ensuite remis à la DGAC.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** exprime en premier lieu sa satisfaction devant le succès de l'émission de radio qui s'est tenue le 9 décembre. Elle précise que ni elle, ni aucun membre de la CPDP n'a le droit de répondre aux questions relatives au projet. C'est la raison pour laquelle elle a renvoyé les questions à la réunion de clôture afin que la DGAC puisse y répondre.

**M. Combo HOUMADI (habitant de Majicavo-Koropa)** estime que les règles du débat ne sont pas respectées et que M. Jean VAN OOST empêche les gens de s'exprimer. **M. Eugène FELIX (président de COLL'AIR)** souligne que le temps de parole, limité à 2 minutes par intervention, ne permet pas aux intervenants de développer leurs arguments. Par ailleurs, il estime que la DGAC a déjà fait le choix d'un scénario.

**M. Jean VAN OOST (membre de la CPDP)** répond que le débat a duré 4 mois au cours desquels chacun a eu la possibilité de s'exprimer. Il est encore possible d'émettre des avis sur le site Internet qui ne sera clos que le dimanche 11 décembre à minuit ou de remplir rapidement un cahier d'acteur.

**M. Yves DEBOUVERIE** assure que la DGAC n'a pour le moment effectué aucun choix de scénario pour la réalisation de la piste longue.

➤ **Désenclavement et vols directs**

**MM. Zaïdou ISMAËL** et **Eugène FELIX** font valoir que Mayotte est un territoire français : en tant que tel, ils espèrent donc que la France pourvoira au désenclavement de l'île. Le second estime qu'une volonté politique est à l'œuvre pour empêcher Mayotte « d'être la lumière de l'Océan Indien ». Il indique que Mayotte dispose d'une position géostratégique que la Réunion lui envie. Il ajoute que les Mahorais sont fatigués de devoir passer par la Réunion pour se rendre en métropole et appelle de ses vœux la mise en œuvre effective de la piste.

**M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que la compagnie Air Austral a prévu de lancer des vols directs. Même si leur mise en place a été reportée pour des raisons de sécurité, il sera bientôt possible de rejoindre la métropole sans passer par la Réunion. Mais les vols directs n'ont pas été mis en place plus tôt parce que le trafic n'était pas suffisant et donc non rentable.

Arguant que le projet aura de toute façon un impact écologique et s'exprimant en faveur de la deuxième étape du scénario 1, **M. Cheik MOHAMED (habitant de Mamoudzou)** estime qu'il faudrait réaliser une piste de 3 000 m, et non uniquement de 2 600 m, afin d'obtenir une plateforme suffisamment longue et durable.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond qu'un projet de piste de 3 000 m avait été envisagé par le passé, mais que les nouveaux avions ont tendance à avoir besoin de pistes plus courtes pour décoller avec le plein de passagers. La longueur de 2 600 m prévue pour la piste convergente est donc un compromis entre les besoins des avions et la préservation du lagon de Mayotte.

➤ **Aéroport international et nouvelle aérogare**

**M. Eugène FELIX** déplore que l'aéroport de Mayotte soit classé en catégorie D et qu'il ne puisse pas accueillir un grand nombre de passagers ou des gros porteurs. **M. Omar ALI** demande si les infrastructures de l'aéroport sont dimensionnées à la taille de la piste longue.

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

**M. Pierre PINSON** répond que l'aéroport de Mayotte est classé en catégorie E, ce qui fait de lui un aéroport d'envergure internationale. Par ailleurs, l'aéroport actuel accueille des avions gros porteurs et 300 000 passagers par an et la future aérogare, qui sera inaugurée à la mi-2013, pourra accueillir 600 000 passagers avec des possibilités d'extension jusqu'à 1,5 million. La future aérogare disposera des infrastructures nécessaires pour accueillir le trafic que permettra la piste longue.

**M. Madjida THOIBRANI (propos en shimaoré)** demande si le projet de nouvelle aérogare prévoit la création d'une salle de prière au sein de l'aéroport, arguant que Mayotte est une île à dominante musulmane.

**M. Pierre PINSON** répond que la salle de prière a été intégrée dans l'appel d'offre et qu'elle sera réalisée lors de la construction de l'aérogare.

**M. Ousseni BALAL IACHI (habitant de Poroani)** s'interroge sur la place qui sera laissée aux entreprises locales dans les travaux de prolongement de la piste et sur l'accueil des artisans et producteurs mahorais dans la nouvelle aérogare.

**M. Pierre PINSON** répond que la construction et l'exploitation de l'aérogare sont à la charge de la société d'exploitation de l'aéroport, la société SNC-Lavalin qui s'est engagée à donner une large place aux entreprises locales, qu'il s'agisse des grandes entreprises ou de la sous-traitance. Pour ce qui de l'accueil des artisans et producteurs, la société SNC-Lavalin attribuera des autorisations d'occupation temporaire (AOT) en échange de redevances domaniales et commerciales, mais cette question devra être traitée entre la société d'exploitation et les producteurs locaux.

**M. Combo HOUMADI** déplore que Mayotte dépende à ce point de la Réunion. Par ailleurs, il s'étonne que l'aéroport ne soit pas dimensionné pour accueillir des Airbus A380 et s'inquiète que d'autres travaux soient nécessaires à l'avenir.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que ce qui fait défaut pour l'accueil des A380, ce n'est pas la longueur, mais la largeur de la piste. Toutefois, il apparaît que le trafic est loin d'être suffisant pour justifier l'utilisation d'avions gros porteurs de cette capacité. Le trafic entre Mayotte et la métropole n'est que de 100 000 passagers par an et il faudrait qu'il soit multiplié par 10 pour que l'usage de l'A380 devienne envisageable. Or, une telle progression de trafic ne se fera pas avant 40 ans.

➤ **D'autres priorités de développement**

**M. Ali Saïd MOHAMED (habitant de Bandré)** souligne que les barges qui assurent la liaison entre Grande-Terre et Petite-Terre sont rapidement saturées quand plusieurs avions atterrissent en même temps. Les voyageurs perdent alors un temps considérable. **MM. Eugène FELIX et Ousseni BALAL IACHI** ajoutent que les routes de Grande-Terre sont souvent la proie d'embouteillages, notamment au niveau de Dembéni et de Mamoudzou.

**M. Yves DEBOUVERIE** abonde dans le sens de ces deux interventions, mais il répond que ce n'est pas à la DGAC de traiter cette question. La responsabilité du développement des dessertes routière et maritime revient aux autorités locales, notamment au Conseil général.

**M. Mouslim BOUHARI (habitant d'Ouangani)** ne doute pas que la piste longue contribuera au développement économique de l'île, mais il demande s'il ne faudrait pas donner la priorité à d'autres projets de développement, tel que celui des infrastructures agricoles ou routières.

**M. Yves DEBOUVERIE** fait savoir qu'il ne peut pas répondre à une telle question qui est du ressort de l'État et des autorités locales mahoraises. Il indique par ailleurs que si l'argent public prévu pour la réalisation de la piste longue n'était pas alloué au projet, il n'est pas évident qu'il serait dévolu à d'autres projets de développement. **M. Jean VAN OOST** ajoute que le débat porte sur le projet de piste longue et non sur le développement économique de l'île. Il invite les Mahorais à poser ces questions aux élus locaux et à s'exprimer davantage sur leurs préférences quant aux scénarios de piste longue proposés.

➤ **Prix du billet d'avion et prix du kérosène**

**M. Omar ALI** demande s'il est possible d'envisager que l'État apporte un soutien financier à la création d'une compagnie aérienne mahoraise, garantie d'une baisse du prix du billet.

**M. Eugène FELIX** abonde dans ce sens et indique que la mise en place de cette compagnie locale pourrait faire l'objet d'un partenariat public-privé (PPP), avec une participation à hauteur de 30 % du Conseil général, ce qui lui donnerait un droit de regard et lui permettrait d'émettre des orientations politiques.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que certains DOM-TOM français disposent de compagnies aériennes locales qui ont su s'implanter sur les marchés, notamment grâce à l'aide financière des collectivités locales. Il émet toutefois des réserves quant au fait que l'entrée sur le marché d'une compagnie aérienne mahoraise permettrait de faire baisser les prix des billets.

➤ **Financement du projet**

**M. Ali SAÏD (habitant de Bandrélé)** s'enquiert de l'identité des financeurs de la piste longue, à savoir si les Mahorais seront sollicités comme cela s'est fait pour la construction de l'hôpital de Mayotte : 2 % des salaires étaient consacrés à ce projet. **M. Oussenî BALAL IACHI** s'interroge sur le coût des projets.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond en premier lieu que le financement n'est pas défini, car il ne sera nécessaire qu'en 2014-2015, lors de la mise en œuvre des travaux. Il indique ensuite que les infrastructures aéroportuaires sont généralement financées par les usagers de l'aéroport, compagnies et passagers. Dans le cas du projet de piste longue, la capacité contributive des passagers aériens ne sera assurément pas suffisante et les pouvoirs publics devront intervenir. Il s'agit de l'État, du Conseil général, mais également de l'Europe qui avait contribué à hauteur de 50 % lors de la construction de la nouvelle piste de l'aéroport de St-Denis de la Réunion en 1995.

Pour ce qui concerne le coût des travaux, **M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que le scénario 2 coûte 210 M€. La première étape du scénario 1 coûte 100 M€ et la seconde 130 M€, soit un coût total de 230 M€.

➤ **Environnement**

**M. Ali SAÏD** s'inquiète de la montée des eaux due au remblai effectué pour la piste longue et il craint des dégâts pour les villages présents en bord de mer. Il affirme que le remblai créé à Mtsapéré a eu un effet négatif sur les habitations sises sur le littoral.

**M. Yves DEBOUVERIE** assure que les 4 millions de m<sup>3</sup> qui seront déversés dans le lagon ne contribueront que de manière infime à la montée des eaux et que celle-ci ne sera pas perceptible par les villages côtiers. Il ajoute que la montée des eaux sera davantage la conséquence de l'augmentation des gaz à effet dans l'atmosphère. En tout état de cause, la montée des eaux prévue pour le 21<sup>ème</sup> siècle a été prise en compte dans les calculs et la piste longue a été dimensionnée de façon à ne pas être submergée dans une cinquantaine d'année.

**M. Oussenî BALAL IACHI** s'enquiert du scénario le moins impactant sur l'environnement. Dans le même sens, **M. Mohamed ABDOUHAMISSI** relaie la question d'un Mahorais relative à l'impact du projet sur le lagon et sur des villages comme Mtsamboro ou Saziley. **M. Mussukabou ATTOUMANI, dit Johnny (habitant du Four-à-Chaux)** s'inquiète que les atteintes portées au lagon dans le cadre des travaux aient un impact sur les poissons et donc sur la survie des Mahorais puisque ces derniers vivent de la mer.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que les études sur le lagon seront finalisées ou entreprises après le débat public. Il rappelle que l'allongement dans le scénario 1 est susceptible de modifier les courants et de favoriser un certain envasement ou creusement du lagon, selon les modifications. Quant au scénario 2, il est construit sur le platier, zone qui ne présente aucun intérêt écologique. Ces conclusions sont également celles du Pr THOMASSIN. Par ailleurs, la zone d'impact retenue pour la piste longue se réduit au sud de Petite-Terre : le projet n'aura donc aucun effet environnemental sur les autres communes de Mayotte.

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

**Mme Salama COLO MARIZIKI (propos en shimaoré)** déplore que les projets envisagés par Mayotte soient toujours en butte à des arguments environnementaux. Elle s'exprime en faveur du développement de l'île et rappelle que le terme shimaoré pour parler d'environnement est souvent une insulte. Selon elle, il est temps de dépasser cette considération sémantique et de mettre en œuvre les projets de développement. **M. Abdoul KAMARDINE HAMJAGO** abonde dans ce sens et estime que les ingénieurs sont capables de construire la piste longue sans porter atteinte à l'environnement. Il est donc temps de construire cette infrastructure qui permettra de créer des emplois à Mayotte. Il ajoute que l'Éducation nationale devrait être associée à ce projet afin que les Mahorais soient formés pour occuper les nouveaux métiers relatifs à l'aéroport.

➤ **Décasements en Petite-Terre**

**M. Salim ABDYOU (habitant de Pamandzi)** indique qu'il a été décasé en 1991 dans le cadre de projets d'aménagement de l'aéroport. Il est fier que son décasement ait contribué au développement économique de Mayotte. **M. Mussukabou ATTOUMANI** s'enquiert de ce qui est prévu pour les décasements des populations présentes sur le Four-à-Chaux.

**M. Yves DEBOUVERIE** indique que les études examineront la question des populations qui devront ou non être déplacées dans le cadre des travaux.

*Conclusion*

---

**M. Yves DEBOUVERIE** affirme que la DGAC a toujours eu la volonté de mettre à la disposition des Mahorais l'ensemble des informations disponibles sur le projet. Des experts ont également fait le déplacement depuis la métropole. Ainsi que l'a dit la présidente de la CPDP, l'État rendra prochainement sa décision sur le projet. Il est donc impossible de présager d'une quelconque orientation. Mais le débat public n'est pas une fin en soi : si la décision est prise de poursuivre le projet, la DGAC est disposée à poursuivre la concertation avec les Mahorais et à répondre à leurs questions.

**M. Yves DEBOUVERIE** dresse un premier bilan du débat public, du point de vue de la DGAC. Il estime que les Mahorais n'ont pas été convaincus par l'argument légal opposé à leurs interrogations sur l'utilité du débat public. Il est possible qu'une majorité d'entre eux soit déjà convaincue de la nécessité de construire la piste, d'où l'expression d'un certain étonnement devant cette procédure. Toutefois, le débat public a intéressé les Mahorais qui ont activement participé au cours des réunions et sur Internet. **M. Yves DEBOUVERIE** déplore que les acteurs économiques se soient si peu exprimés : il aurait été intéressant de débattre plus avant des avantages économiques du projet. Les questions et avis exprimés témoignent d'un intérêt pour les impacts de la piste longue sur les habitants de Petite-Terre ou sur le lagon. Selon le représentant de la DGAC, le projet n'a pas soulevé d'opposition majeure de la part des habitants de Petite-Terre, même si des inquiétudes ont été exprimées quant à la gestion du chantier ou l'aménagement urbain de Pamandzi.

**M. Yves DEBOUVERIE** souligne que des propositions de modification ont été émises à partir des scénarios proposés, comme celle de réaliser les deux étapes du scénario 1 en une seule ou celle de construire une piste de 3 000 m. De manière générale, le projet de piste convergente a été bien accueilli.

En conclusion de cette dernière réunion du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte, **Mme Anziza MOUSTOIFA** et **M. Yves DEBOUVERIE** adressent leurs remerciements à la population pour sa participation, aux membres et salariés de la CPDP et aux prestataires qui ont accompagné le débat public.