

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

1^{ER} JUILLET 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE - MAMOUDZOU

Type de réunion :	Réunion publique
Date de la réunion :	1 ^{er} juillet 2011
Lieu de la réunion :	Mamoudzou

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion et précise que toutes les interventions seront traduites du français au shimaoré et le cas échéant, du shimaoré au français. Elle cède ensuite la parole à M. Abdouroihamane SOILHI, Maire de Mamoudzou.

Pour **M. Abdouroihamane SOILHI** (Maire de Mamoudzou), ce projet de piste longue, capital au désenclavement de Mayotte, constitue le deuxième combat de l'île après la départementalisation. Chantier majeur, ce projet doit s'inscrire dans le cadre d'un débat fondé sur une exigence éthique de fond et de forme. Vis-à-vis de cet enjeu, M. Abdouroihamane SOILHI dit faire confiance à l'intelligence du public, qui pourra compter sur l'expérience, l'expertise, et la disponibilité des membres de la Commission pour toute contribution ou pour toute demande d'information.

Mme Anziza MOUSTOIFA présente les membres de la Commission Particulière du Débat Public : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Franck MADJID, M. Zoubair ALONZO, M. Jean VAN OOST, Dr HENRY, M. Mohamed MOINDJIE (*absent pour cette première réunion*). Elle cède ensuite la parole à Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente ses collaborateurs : M. Christian MARTY (directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien), M. Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte), M. Jérôme ROSSI (ingénieur au Service National de l'ingénierie aéroportuaire en charge du dossier de la piste longue de Mayotte).

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

Obligation légale depuis 2002, le débat public est organisé par la CPDP désignée et institué autour des projets d'infrastructure ayant un impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. D'une durée de 4 mois, ce débat a lieu en amont du projet, et vise à éclairer le maître d'ouvrage sur la perception et les arguments du public. Ce débat n'est ni un sondage, ni un référendum, mais doit être fondé sur la richesse des arguments. Il fera l'objet d'un compte-rendu final et d'un bilan, disponibles après le 6 janvier 2012. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet.

Comment participer au débat ? – Avant toute participation, 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)*

Les réunions publiques – Elles auront lieu du 1^{er} juillet au 5 novembre 2011, avec une interruption au mois d'août. La CPDP ayant souhaité organiser le débat dans toutes les communes de Mayotte, dix-sept réunions de proximité sont prévues pour encourager la participation du plus grand nombre de personnes. Quatre réunions thématiques approfondiront les sujets relatifs

- aux impacts du projet sur la population de Petite-Terre
- aux enjeux économiques et environnementaux
- au déroulement du chantier

Toutes les réunions publiques organisées obéiront 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

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

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.

M. Saïd AHAMADI (3e vice-président du Conseil général de Mayotte) explique que les élus du Conseil général et l'ensemble des Mahorais se réjouissent de ce débat, qui symbolise la démocratie de proximité. Il invite tous les acteurs (économiques, associatifs, habitants) à venir s'y exprimer. M. Saïd AHAMADI affirme que les Mahorais doivent se saisir de ce débat, et ne pas se laisser influencer par des discours défavorables à un projet qui conditionnera leur avenir. S'agissant des impacts environnementaux, M. Saïd AHAMADI attend que des mesures de protection du lagon soient rapidement définies. Il fait également savoir que les élus du Conseil général optent exclusivement pour la piste de 3000 m et non celle de 2600 m proposée par le maître d'ouvrage. En effet, l'aéroport de Pamandzi doit être en capacité d'accueillir des appareils modernes (Airbus A 380). M. Saïd AHAMADI rappelle que les Mahorais attendent ce projet depuis longtemps et souhaitent qu'il aboutisse très prochainement afin de favoriser le désenclavement économique et culturel de Mayotte.

M. Patrick DUPRAT (représentant de M. le préfet de Mayotte), explique que conformément à la déclaration de Rio du 14 juin 1992 sur l'environnement et le développement, la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'associer tous les citoyens au projet. L'exercice de ce droit d'information et de participation s'applique à tous les habitants. M. Patrick DUPRAT rappelle que la procédure de débat public organisée par la CPDP est récente, innovante, et forme un enjeu significatif de démocratie participative.

Présentation du projet de piste longue

M. Yves DEBOUVERIE (représentant de la DGAC) dresse l'historique des interventions de l'État sur l'aéroport de Mayotte. Une nouvelle étape est aujourd'hui prévue pour adapter la piste aux vols long-courriers. L'objectif est de rendre possible l'élargissement de la desserte aérienne de Mayotte, actuellement limitée à des lignes régionales. La forte croissance du trafic aérien à Mayotte (multiplié par 10 en 20 ans) rend économiquement possible la mise en œuvre d'une ligne directe entre Mayotte et Paris et la constitution de la piste longue. Yves DEBOUVERIE précise que la compagnie Air Austral va dans quelques mois acquérir de nouveaux appareils « performants, compatibles avec la longueur de piste actuelle ». Si des trajets directs Mayotte-Paris pourront être effectués avec ces appareils, les vols resteront fortement soumis aux conditions météorologiques (environ 15 % des vols retardés). L'extension de la piste est donc envisagée pour rendre les vols possibles en toutes conditions météorologiques. Ce projet d'extension permettra également d'accueillir des appareils de grosse capacité. Il répond aux attentes de la population ainsi qu'à celle des acteurs socio-économiques mahorais en matière de continuité territoriale, de réduction du temps de vol, de baisse des tarifs, d'ouverture à la concurrence, d'augmentation du trafic aérien, de développement du tourisme spécialisé, d'acheminement plus rapide des marchandises et de développement de filières à l'export.

La DGAC ayant exclu le déménagement de l'aéroport sur un autre site, deux solutions d'aménagement de la piste actuelle ont donc été envisagées : l'allongement de la piste actuelle, ou la création d'une piste convergente de 2600 m. La solution retenue est celle de la piste convergente, qui lève de nombreux obstacles (pas de survol des habitants à très basse altitude, évitement de la colline de Labattoir). Pour M. Yves DEBOUVERIE, la longueur de 2600 m apparaît par ailleurs comme un bon compromis entre les besoins en termes d'appareils (gros porteurs et longs courriers) et les contraintes environnementales. Il présente ensuite deux scénarios :

- Scénario 1 : allongement de la piste actuelle à 2310 m, puis création ultérieure d'une piste convergente partant de l'extrémité allongée de la piste actuelle
- Scénario 2 : création d'une piste convergente (partant de l'extrémité sud de la piste actuelle), plus favorable aux habitants de Pamandzi

Contraintes environnementales – Conformément à la réglementation, ces contraintes seront pleinement prises en compte dans l'élaboration du projet à travers la réalisation d'une étude d'impact successive au débat public. La DGAC a lancé une première étude portant sur l'état initial de l'environnement. Cette étude détaille les principales préoccupations environnementales :

- *la destruction d'herbiers* du fait de la construction sur le lagon
- *la détérioration d'une zone de mangroves* par la construction sur le platier

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

- *les prélèvements de matériaux nécessaires à la constitution du remblai* (plusieurs millions de mètres cubes). Une hypothèse de base prévoit le prélèvement des matériaux sur les collines du Four à chaux et de Labattoir
- *le transport des matériaux*. Une hypothèse de base prévoit le transport par camion, ce qui entraînerait une contrainte de circulation, notamment sur la commune de Pamandzi. Une solution palliative de création de bande transporteuse le long de la côte pourrait être envisagée

Gains pratiques en matière de transports aériens – Les bénéfices attendus sont liés aux vols directs vers Paris (passage de 15 h à 10 h de vol). Outre les vols directs en toutes conditions météorologiques et l'utilisation d'appareils à plus gros volumes, la piste longue aura des effets positifs sur la diversification des destinations et l'ouverture à la concurrence.

État actuel de la situation du projet – Un comité de pilotage, présidé par le préfet, a déjà proposé un certain nombre de concertations avec des élus et des acteurs socio-économiques de Mayotte.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) détaille le calendrier retenu en cas de poursuite du projet : procédure d'enquête publique en 2012, poursuite des études entre 2013 et 2014, début des travaux en 2015, pour une durée de deux à trois ans.

Débat avec le public

➤ **Forme et finalité du débat public**

M. Mohammed ABDOUHAMISSI (habitant de Mamoudzou - entrepreneur) revient sur la prise en compte des propos et arguments du public et fait observer que bien souvent, les projets sont d'ores et déjà fixés, si bien que les propositions des citoyens restent sans effet.

Mme Anziza MOUSTOIFA (CPDP) insiste sur le fait que tous les propos publics seront retranscrits en toute transparence. Bien que la décision finale revienne au maître d'ouvrage, les habitants de Mayotte ne doivent pas hésiter à intervenir et à émettre des propositions. Mme Anziza MOUSTOIFA ajoute que si tout était d'ores et déjà décidé, ce débat public n'aurait pas lieu d'être.

➤ **Délais de réalisation du projet**

M. Mohammed ABDOUHAMISSI (habitant de Mamoudzou - entrepreneur) estime que les Mahorais ont suffisamment attendu la construction de cette piste. Cette position est partagée par **M. Hamada SOILILII** (habitant de Mayotte), qui fait part de son étonnement et de son mécontentement vis-à-vis de cette présentation, qui porte sur *la possibilité* de constitution du projet et non sur la *construction effective* de la piste. Il rappelle que les Mahorais pensaient initialement que ce projet allait débuter en 2012, au plus tard. Le calendrier des travaux, qui prévoit le début des travaux en 2015, n'est pas satisfaisant, et M. Hamada SOILILII estime que la population a été induite en erreur.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) déclare que du point de vue de la DGAC, la création de la piste longue et les aspects de calendrier sont afférents à l'économie du transport aérien, soit un minimum de 100 000 passagers par an (en provenance de métropole). Or, ce seuil commence seulement à être atteint, ce qui justifie les contraintes de calendrier.

M. Madi SOUF MADI (habitant de Mayotte, ancien maire de Pamandzi, chef de cabinet au Conseil général) déclare que l'absence d'aéroport international à Mayotte, française depuis 1841, est une honte pour la France. Il fait ensuite savoir que l'aéroport de Mayotte accueillait déjà 300 000 passagers par an en 2010. Il conclut sur le fait que les travaux devraient débuter avant 2015.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) reconnaît que le trafic de l'aéroport de Mayotte a dépassé les 300 000 passagers par an, mais précise que ce n'est pas le cas pour le trafic Métropole-Mayotte, situé autour 90 000 passagers par an.

M. Ibrahim BACAR (habitant de Mayotte, ancien conseiller général – Boueni Sud) s'interroge sur la réelle détermination de la Commission et de la DGAC à aller au bout de ce projet. Il considère que

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

deux ou trois réunions pourraient suffire au débat public, et favoriseraient l'accélération du projet. Il ajoute que le périmètre de l'aéroport doit être défini *dès à présent*.

Mme Anziza MOUSTOIFA (CPDP) rappelle que conformément à la volonté de démocratie participative, la Commission a choisi de privilégier l'information et la participation de *toutes* les communes de Mayotte afin que chaque individu puisse s'exprimer.

➤ **Nuisances sonores et expropriations à Pamandzi**

M. Bacar ALI BOTO (habitant de Mayotte, entrepreneur, acteur de la vie politique mahoraise) déclare que tous les habitants de Mayotte sont favorables à la constitution de la piste longue. Concernant le scénario, il estime que le scénario 1 étape 2 (piste convergente à partir de la piste allongée) est le plus adapté, puisqu'il permet de récupérer du foncier sur la mer tout en évitant les contraintes sonores pour la commune de Pamandzi. Ce scénario est également retenu par **M. Ibrahim ALI MASKATI** (habitant de Pamandzi), qui évoque les nuisances liées aux infrastructures actuelles (sommeil, maladies cardio-vasculaires, troubles de l'apprentissage). M. Ibrahim ALI MASKATI estime en outre que ce projet doit se conformer aux réglementations européennes et internationales : installation d'une station de mesure de bruit, création d'un Plan de Gêne Sonore (PGS), mise en place d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

M. Christian MARTY (DGAC) déclare que la DGAC est soucieuse des aspects réglementaires et des nuisances sur la population. Plusieurs schémas, définis autour des études de bruit, ont été constitués et seront présentés lors des prochaines réunions. Ils serviront de base à l'établissement du plan d'exposition au bruit qui prévoit notamment des mesures de restriction en termes d'urbanisation et doit s'intégrer aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes.

M. M'SOILI (habitant de Mayotte) demande s'il ne serait pas possible de prévoir l'expropriation des personnes soumises à ces nuisances sonores pour créer la piste.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) précise que cette expropriation serait très complexe à réaliser pour la DGAC.

Mme Anturia ALI (habitante de Combani) le déplore, et estime que le scénario 2 doit être privilégié afin de protéger les ressources écologiques du lagon. Elle évoque ensuite la conception du toit de l'aérogare, en bois, et déclare que le choix de ce matériau, s'il était validé, serait honteux pour l'État français.

M. Christian MARTY (DGAC) déclare que le choix de ce matériau a été validé. Il explique que de nombreux projets de construction en bois ont été validés ces dernières années, afin de rendre ses lettres de noblesse au bois, tout en permettant des innovations en termes d'architecture et d'esthétisme.

➤ **Transport entre Grande-Terre et Petite-Terre**

MM. Bacar ALI BOTO et **Ibrahim BACAR** font savoir que le système actuel de barge ne satisfait pas les besoins de la population : il est dès à présent nécessaire de réviser les modalités de transport entre Grande-Terre et Petite-Terre. M. Bacar ALI BOTO évoque la création d'un pont reliant les Grande-Terre et Petite-Terre

Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que la DGAC est favorable à la modernisation des accès terrestres et maritimes.

➤ **Enjeux environnementaux et socio-économiques**

M. M'SOILI demande s'il existe un document qui réunit l'ensemble des dégradations liées à l'urbanisation actuelle, et les aspects relatifs à la régénération de l'environnement.

M. Dominique VALLEE (Directeur de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – DEAL) explique qu'il n'existe pas de document unique faisant état des dégradations liées à l'urbanisation. La DEAL travaille à la compilation de l'ensemble des indicateurs (déforestation,

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

qualité des masses d'eau, etc.) qui permettent de mesurer les évolutions et les impacts sur l'environnement. La DEAL cherche à trouver un équilibre entre les aspects environnementaux, économiques et sociaux.

M. Houlam CHAMSSIDINE (Président de Mayotte Nature Environnement) dit être favorable à la constitution de cette piste, mais souhaite préalablement que toutes les garanties liées aux mesures compensatoires soient respectées. Il déplore l'absence d'informations relatives aux incidences environnementales liées à cet aménagement.

Jérôme ROSSI (DGAC) lui répond que la DGAC a réalisé un état initial de toute la zone du projet (document de 160 pages), et est même allée au-delà des obligations légales. Il précise que ces informations sont disponibles sur le site internet de la CPDP.

S'agissant des contraintes environnementales, **M. Mohammed ABDOUHAMISSI** souligne que les matériaux nécessaires à la construction de la piste devront bien être puisés quelque part. Revenant sur la longueur de piste, il rappelle qu'une nouvelle piste de 3000 m a été construite à Mohéli. Or, en décidant de créer une piste de 2600 m, les Mahorais prendront le risque d'être « boudés » par les compagnies aériennes, au profit de Mohéli.

M. Adimain MELA OUSMAN (habitant de Mayotte, entrepreneur) [*propos en shimaoré*] fait observer que la constitution de cette piste est impérative au développement de Mayotte. Il estime que les contraintes environnementales ne doivent pas être un frein au projet.

M. Mohamed ZAYNOUDDINI fait aussi observer que les dégâts socio-économiques liés à la protection de l'environnement ne font pas l'objet de mesures compensatoires, et doivent également être pris en considération. **Mme Ahamada NASSULATI** (habitante de Mayotte) abonde en son sens, et affirme que si les contraintes environnementales doivent être prises en compte, la piste doit absolument être agrandie pour favoriser la concurrence, et permettre à tous les Mahorais, notamment les moins riches, de partir en vacances à des prix moins prohibitifs.

Mme Wardat MONJOIN (habitante de Mayotte, ingénieure en environnement pour le bureau d'étude CET) se réjouit de la création de cette extension, attendue depuis très longtemps par tous les Mahorais. Elle déplore cependant que deux aspects n'aient pas été évoqués : le contexte historique de l'aéroport, et l'enjeu social. Elle souhaite savoir si le bilan socio-économique présente les avantages de cette piste sur l'évolution du cadre de vie des Mahorais, l'ouverture et la mobilité territoriale, et l'extension de la population.

M. Christian NOVOU (habitant de Mayotte, retraité de l'Équipement) évoque le problème des remblais et fait savoir que les matériaux pourraient être prélevés sur l'îlot M'Bouzi sur lequel sont élevés des makis, considérés comme des nuisibles. Concernant le choix de la piste, M. Christian NOVOU considère que le scénario 2 est le plus adapté.

Concernant le prélèvement des matériaux, **M. Jérôme ROSSI** (DGAC) rappelle que l'îlot M'Bouzi est la seule réserve naturelle de la zone d'étude.

➤ **Sécurité aérienne et maritime**

M. Christian NOVOU souhaite savoir pour quelles raisons un appareil de la compagnie Corsairfly a été dérouté vers Madagascar avant de revenir à Mayotte.

M. Christian MARTY (DGAC) lui répond que malgré trois tentatives, le pilote n'a pas pu faire atterrir l'appareil, car la distance d'atterrissage de l'appareil était impactée par des conditions météorologiques (vent au sol, piste mouillée entraînant des phénomènes de glissance) trop dangereuses. Christian MARTY précise qu'avec une piste longue, le déroutement n'aurait pas eu lieu.

M. Mohammed ABDOUHAMISSI évoque la catastrophe qui s'est produite au large des Comores, il y a deux ans (accident d'un avion de la compagnie Yemenia), et interroge les responsables de la DGAC sur les moyens d'intervention de l'aéroport en cas d'accident comparable.

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

Pierre PINSON (DGAC) explique que la mise en œuvre des moyens de secours est prévue par la réglementation française : 240 passagers pourront être secourus par Mayotte grâce à 8 barges de recueil. Une mutualisation des moyens nautiques a été envisagée par les services de la préfecture pour renforcer les mesures de secours en cas d'accident. Cette solution a été privilégiée à la mise en place d'une vedette partant directement de l'aéroport, peu efficace en cas d'accident lors d'une marée basse.

➤ **Financement du projet**

M. Saïd OUIRDANI (habitant de Mayotte) aborde la question du financement de ce projet : combien coûte-t-il ? Qui va payer ? Y a-t-il des freins à sa réalisation ?

Yves DEBOUVERIE (DGAC) déclare que le coût estimé de la piste convergente est de 230 millions d'euros. Les modalités d'investissement ne sont pas définies en l'état actuel des choses, elles devront être examinées une fois que le projet sera entériné.

En conclusion de cette réunion d'ouverture, **Mme Anziza MOUSTOIFA** (CPDP), remercie l'ensemble des intervenants, et invite les personnes n'ayant pu s'exprimer au cours du débat à transmettre leurs observations sur le site internet de la CPDP.