

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

9 JUILLET 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE - PAMANDZI

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	9 juillet 2011
Lieu de la réunion :	Pamandzi

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 Mme Ramlati ALI, Maire de Pamandzi.

Mme Ramalti ALI (Maire de Pamandzi) dresse un rapide historique de la piste longue – de 1930 à aujourd'hui – et rappelle que la ville de Pamandzi, lieu de cette première réunion de proximité et lieu définitif de la piste longue, est au cœur du projet. Cette situation invite tout particulièrement les habitants de Pamandzi à s'exprimer sur le projet, et à la municipalité, de défendre leur avis.

Mme Anziza MOUSTOIFA présente les membres de la Commission Particulière du Débat Public : Dr HENRY, Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Mohamed MOINDJIE, M. Franck MADJID, M. Zoubair ALONZO, M. Jean VAN OOST (*absent*). 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 6 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 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.

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

En marge des règles relatives au débat public, **Mme Anziza MOUSTOIFA** signale que la réunion thématique « impacts en Petite-Terre » aura finalement lieu en septembre.

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 de cette étape est de développer la desserte internationale de Mayotte, actuellement limitée à des lignes régionales. En effet, 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 et régulière entre Mayotte et Paris. M. Yves DEBOUVERIE précise que la compagnie Air Austral lancera, au 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris (à raison de 3 fois par semaine)¹. Pour ce faire, elle utilisera de nouveaux appareils « performants, et compatibles avec la longueur de piste actuelle sous réserve de certains aménagements ». Si des trajets directs Mayotte-Paris pourront être effectués dès novembre avec ces appareils, ces vols resteront fortement soumis aux conditions météorologiques (environ 15 % des vols retardés avec le nouvel avion d'Air Austral, notamment entre janvier et mars). L'extension de la piste est donc envisagée pour rendre les vols possibles en toutes circonstances. Ce projet d'extension permettra également d'accueillir des appareils de grosse capacité, hors A380.

La DGAC ayant exclu le déménagement de l'aéroport sur un autre site, deux solutions d'aménagement 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 habitations 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. Deux scénarios sont proposés aux Mahorais :

- Scénario 1 :
 - *étape 1* : allongement de la piste actuelle à 2310 m permettant au nouvel appareil d'Air Austral de décoller (quelles que soient les conditions météorologiques)
 - *étape 2* : création ultérieure (d'ici 10 ans) d'une piste convergente partant de l'extrémité allongée (extrémité sud) 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, les contraintes environnementales 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 et détaillant les préoccupations principales :

- *la destruction d'herbiers* du fait de la construction sur le lagon
- *la modification de l'écoulement des eaux du lagon ou la détérioration d'une zone de mangroves* par la construction sur le platier
- *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 jusqu'à l'aéroport*. Une hypothèse de base prévoit le transport par camion, ce qui entraînerait une contrainte de circulation, notamment sur la commune de Pamandzi.

Gains pratiques en matière de transports aériens – dès novembre 2011, une réduction de 15 h à 10 h est attendue pour les vols directs vers Paris avec le nouvel appareil d'Air Austral. Une baisse des coûts de transport est également envisagée, mais elle pourrait être pondérée par le prix élevé du carburant. Une fois construite, la piste longue améliorera la régularité des vols et amplifiera les avantages en termes de temps de vol et de tarif. À long terme, la piste rendra possible l'utilisation d'appareils à plus gros volumes, ce qui réduira encore les coûts et ouvrira l'aéroport à la concurrence.

¹ La compagnie Corsairfly étudie également cette possibilité.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) détaille le calendrier retenu en cas de poursuite du projet : poursuite des études en 2012 en vue d'une enquête publique réalisée à la fin de l'année 2012, étude de mise au point entre 2013 et 2014 et début des travaux en 2015, pour une durée de deux à trois ans.

Débat avec le public

➤ **Forme et finalité du débat public**

MM. Ismaël-Saïd COMBOYACOUT (habitant de Labattoir *propos en shimaoré*) et **Dominique MAROT** (habitant de Pamandzi, vice-président de la chambre d'agriculture) s'interrogent sur l'impact réel des arguments des habitants sur les décisions de la DGAC. Pour M. Dominique MAROT, la création de cette piste est unanimement plébiscitée par les Mahorais. **M. Daniel ZAIDANI** (habitant de Pamandzi, président du Conseil général) affirme que la parole des Mahorais doit impérativement être prise en compte par la DGAC.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) rappelle que le débat public est une obligation légale. Tous les avis émis par la population seront donc pris en considération par la DGAC, qui pourra modifier le projet en conséquence.

M. Nouridine ZAKARIA (habitant de Pamandzi, quartier de l'aéroport) rappelle que ce projet est attendu depuis 20 ans par les Mahorais.

➤ **Longueur de la piste**

MM. Saïd Ali MNEMOI (habitant de Pamandzi *propos en shimaoré*) et **Hassan MLARAHA** (habitant de Pamandzi *propos en shimaoré*) disent être favorables au scénario 2, qui permet une mise en chantier plus rapide de la piste de 2600 m. M. Saïd Ali MNEMOI fait également part de son inquiétude vis-à-vis de cette longueur de 2600 m, qui pourrait, à terme, se révéler trop courte.

En réponse aux inquiétudes de M. Saïd Ali MNEMOI, **M. Christian MARTY** (DGAC) souligne que la longueur de 2600 m convient aux appareils très longs courriers. Il ajoute qu'en perspective des évolutions technologiques, les appareils pourraient même, d'ici une vingtaine d'années, utiliser des pistes plus courtes.

M. Daniel ZAIDANI fait savoir que le Conseil général est favorable au scénario 1 et à la constitution immédiate de l'étape 2, afin d'éviter les nuisances pour la population de Pamandzi. Le Conseil général est également favorable à la constitution d'une piste de 3000 m, au regard, notamment, de l'évolution du prix du pétrole, qui invite à privilégier l'utilisation d'appareils à gros volume plutôt que la multiplication des vols. En échos aux propos de M. Daniel ZAIDANI, **M. Ismaël-Saïd COMBOYACOUT** se prononce aussi en faveur d'une piste de 3000 m.

M. Soilihi BEDJA demande aux représentants de la DGAC si la piste longue pourra être utilisée par les Airbus A380.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que pour accueillir cet appareil, la piste devrait être complètement redimensionnée, notamment en largeur. L'Airbus A380 n'a pas été pris en compte, dans la mesure où les prévisions de trafic entre la métropole et Mayotte (jusqu'en 2040) ne le justifiaient pas.

M. Adrien MICHON (habitant de Pamandzi) souhaite savoir pourquoi la construction d'une piste de 2600 m est envisagée si la longueur de 2310 m suffit aux appareils actuels.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) répond que la piste de 2600 m permettra d'ouvrir l'aéroport à des appareils de plus grosse capacité que ceux des compagnies Air Austral et Corsairfly.

➤ **Nuisances sonores et décasements à Pamandzi**

Mme Amina HASSANI (habitante de Pamandzi, quartier jouxtant l'aéroport *propos en shimaoré*) dit être confrontée à des nuisances sonores « invivables » et demande des réponses précises quant aux impacts de ce projet sur la santé des habitants. **Mmes Marianne Djouma RIDJALI** (habitante de

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

Pamandzi, sixième adjointe de la mairie de Pamandzi *propos en shimaoré*) et **Moinahouri MADIOUSSENI** (habitante de Pamandzi, élue municipale) affirment de leurs côtés que ces nuisances sonores (notamment en période de vacances avec 10 vols/jour) peuvent provoquer des états de stress, d'hypertension, de fatigue, voire de crises cardiaques chez les habitants les plus fragiles. Mme Moinahouri MADIOUSSENI ajoute que si la piste longue est un atout important pour le développement économique de l'île, il serait opportun de répondre aux interrogations de la population avant de lancer les travaux.

Mme Harimai SELIM (habitante de Pamandzi, quartier de l'aéroport) s'interroge sur la possibilité de délocaliser les habitations du quartier de l'aéroport. Si cela n'est pas envisagé, elle souhaite savoir quelles solutions sont prévues pour éviter les nuisances sonores. Elle évoque encore les risques d'écroulement des vieilles maisons de son quartier, qui n'ont pas été entretenues (les habitants ne sachant pas si de nouveaux décasements seraient prévus).

M. Jérôme ROSSI (DGAC) explique qu'à long terme (15 ans), l'absence de piste longue contribuera à la croissance du trafic et augmentera donc les nuisances sonores. En revanche, la construction d'une piste convergente (scénario 1, étape 1 et étape 2) favorisera davantage de mouvements depuis le lagon, ce qui contribuera à une diminution progressive des nuisances. M. Jérôme ROSSI précise que le scénario 2 entraînerait quant à lui une zone de bruit modéré pour les Pamandziens. Les deux scénarios permettront donc aux avions de ne plus survoler les habitations de Pamandzi à très basse altitude.

M. Daniel ZAIDANI affirme que les explications des représentants de la DGAC ne répondent pas aux problématiques précises soulevées par les habitants de Pamandzi : quels seront les moyens déployés pour réduire les nuisances sonores ? Quelles seront les adaptations mises en place (à l'image des autres villes françaises pénalisées par les nuisances sonores) ?

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que les adaptations permettant d'insonoriser les habitations existent en métropole, mais pour les aéroports les plus importants (environ une dizaine). Au demeurant, des aides financières pour insonoriser les logements peuvent être versées aux riverains par les compagnies aériennes.

Mme Mariatta BACAR (habitante de Pamandzi, quartier de l'aéroport *propos en shimaoré*) et **M. Soilihi BEDJA** (habitant de Pamandzi, quartier Décasés) expliquent que ce projet va contribuer à la disparition de certains quartiers historiques de Pamandzi, et entraînera une forte déperdition culturelle et de nouveaux décasements. Pour ces diverses raisons, Mme Mariatta BACAR dit être favorable à la prolongation de la piste sur la mer (scénario 1). **M. Abdourrahman AHMEDSOUBENATOU MANI** (habitant de Pamandzi) propose que les deux étapes du scénario soient effectuées dans la foulée, afin d'éviter les décasements. **Mme Ramlati ALI** s'interroge quant à elle sur les raisons qui justifient un écart de 10 ans entre les deux étapes du scénario 1, et pointe la répétition des nuisances en étape 1, puis en étape 2.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) affirme que les nuisances générées par la deuxième étape du scénario 1 seront nettement moins importantes que celles de la première étape. Il rappelle ensuite que la DGAC, quel que soit le scénario, ne prévoit aucun décasement.

➤ **Enjeux environnementaux**

M. Soidridine TOIHRDINEI (habitant de Pamandzi *propos en shimaoré*) s'inquiète des conséquences de l'opération de remblai et demande si d'autres alternatives existent. Toujours sur cette question du remblai, **M. Ismaël-Saïd COMBOYACOUT** souhaite savoir si des lieux de prélèvement ont déjà été identifiés.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) répond que des alternatives moins dommageables ont été recherchées, sans succès. Des études montrent que l'ensemble des matériaux nécessaires à la construction du remblai (3 millions de m³) peut provenir de Mayotte : une hypothèse prévoit de les prélever sur les collines de Four à Chaux et de Labattoir. **M. Christian MARTY** (DGAC) ajoute que si d'autres solutions – telles que la piste sur pilotis – existent, elles ne sont utilisées que lorsque le remblayage est techniquement impossible.

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

Mme Wardat MONJOIN (habitante de Mayotte, ingénieure en environnement pour le bureau d'étude CET) rappelle que les enjeux environnementaux font toujours l'objet de mesures de compensation. À son sens, le seul scénario qui permet de répondre aux inquiétudes de la population en matière de risques sanitaires est le n°2. **M. Hassan MLARAH** est également favorable à ce scénario, qui préservera la faune de Mayotte, facilitera le transport des matériaux de remblais, et permettra d'apporter des solutions d'assainissement plus pertinentes pour la ville de Pamandzi.

MM. Jacques TOTO (habitant de Pamandzi) et **Adrien MICHON** font de leurs côtés observer que les impacts environnementaux ne sont pas présentés dans le projet, pas plus que ne sont présentées les mesures précises permettant de les diminuer : quelles sont exactement les mesures prévues par la DGAC en matière de traitement de l'érosion, de conservation de l'écosystème et du cadre de vie des Pamandziens ? Pour M. Adrien MICHON, ces aspects devraient être mesurés en amont et faire l'objet d'une présentation publique, afin que les habitants puissent choisir leur scénario en connaissance de cause.

M. Jérôme ROSSI (DGAC) explique que le coût environnemental des impacts n'a pas encore été chiffré. Il rappelle que l'étude d'impact doit être réalisée après le débat public sur la piste longue. Les habitants de Mayotte seront de nouveau consultés à cet effet.

M. Daniel Martial HENRY (habitant de Mamoudzou) dit être favorable à la constitution de ce projet de piste longue. Il fait savoir que si cette piste n'était pas constituée, Mayotte s'engagerait dans des chantiers de substitution susceptibles de générer de plus fortes dégradations économiques et environnementales que celles générées par l'extension de la piste. Dans le même ordre d'idées, **M. Abou M'LBROI** (habitant de Pamandzi propos *en shimaoré*) rappelle que les dommages sur la faune (Dugongs, poissons) n'ont pas été évoqués lors des travaux de M'Tsapéré et Longoni. À son sens, la piste doit absolument être construite et le scénario 2, privilégié. **M. Dominique MAROT** (habitant de Pamandzi, vice-président de la chambre d'agriculture) estime également que le développement économique et social de Mayotte prévaut aux enjeux environnementaux.

M. Mohamed Elamine ABDOURRAHMAN (habitant de Pamandzi) déclare que le projet de piste longue va contribuer à limiter l'accès de Pamandzi à la mer. Il souhaite savoir si la DGAC a envisagé des solutions permettant de pallier cette limitation. Il évoque la possibilité de créer une autre voie de front de mer pour dynamiser la pêche et le tourisme.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que les dernières études réalisées montrent que la portion d'eau (située entre la piste et la côte) dévolue à la pêche resterait suffisamment alimentée en eau pour éviter les problèmes de stagnation. Pour ce qui a trait au contournement de la piste par les pêcheurs, la question devra être abordée plus en détail le moment venu.

➤ **Ouverture à la concurrence**

M. Dominique MAROT déclare que la piste longue permettra d'ouvrir l'aéroport à la concurrence. En qualité de pisciculteur, il affirme ne pas pouvoir acheminer ses produits à Rungis via l'aéroport d'Orly, car le prix du fret pratiqué par la compagnie Air Austral est trop élevé. M. Dominique MAROT rapporte l'agacement de la population vis-à-vis de cette compagnie aérienne, qui considère les Mahorais comme des « vaches à lait » et ne répond pas à leurs attentes en matière de destination (la Chine, la Mecque). Il s'étonne aussi qu'Air Austral ait subitement proposé un appareil plus performant au moment du débat sur l'élargissement de la piste : pourquoi cette compagnie ne l'a-t-elle pas fait avant ?

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) fait savoir que l'appareil en question est très récent (moins de quatre ans) et qu'Air Austral a déjà annoncé des baisses de prix sur le fret.

➤ **Financement du projet**

M. Elanrif BOINALI (habitant de Pamandzi) souhaite savoir si l'enveloppe de la piste longue est déjà réservée.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) répond qu'en l'état actuel des choses, le financement n'est pas défini. Il précise que l'État et le Conseil général de Mayotte ont signé un contrat de projet mentionnant

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

leur engagement dans le financement de la piste longue. Il est également possible que l'Europe participe à ce financement.

Mme Ramlati ALI revient sur les aspects financiers des deux étapes (100 millions d'euros pour la première étape, 130 millions d'euros pour la deuxième étape) et fait savoir que le montant des travaux de la deuxième étape pourrait être plus élevé, du fait de l'inflation. En perspective de ces questions, elle estime que les deux étapes du scénario 1 pourraient être effectuées en une seule opération. Enfin, Mme Ramlati ALI explique que d'autres experts devraient être sollicités pour étudier les modalités de ce projet, et sa réalisation à moindre coût.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) déclare que l'écart entre les deux étapes du scénario 1 se justifie du point de vue financier (contraintes budgétaires) et du point de vue aéronautique, puisque la piste de 2310 m permettra aux appareils des deux compagnies actuelles d'assurer une bonne régularité des vols entre Mayotte et la métropole. Revenant sur les 130 millions d'euros de l'étape 2, M. Yves DEBOUVERIE explique qu'il s'agit d'un coût réduit et que le coût réel en euros courants sera plus élevé. S'agissant de réunir les deux étapes du scénario un en une seule opération, il explique que cela ferait passer le budget de 230 millions d'euros à 290 millions d'euros.

M. Hassam MLARAHA s'interroge sur l'utilisation de la piste longue par la Défense et pose la question de sa contribution financière. S'agissant du scénario, M. Hassam MLARAHA dit être favorable au n°2, qui prévoit immédiatement la constitution d'une piste de 2600 m, à moindre coût que les 290 millions d'euros nécessaires à la mise en place des deux étapes du scénario 1.

Sur le financement d'une partie du projet par la Défense, **M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) déclare qu'il s'agit simplement du financement de l'État.

En conclusion de cette réunion de proximité, **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 par écrit sur le site internet de la CPDP et sur les formulaires distribués au cours de la réunion.