

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

16 JUILLET 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE - BANDRELE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	16 juillet 2011
Lieu de la réunion :	Bandrélé

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion et donne la parole à M. Moussa MADI, maire de Bandrélé.

M. Moussa MADI (maire de Bandrélé) estime que le projet de piste longue est structurant et majeur pour le désenclavement et le développement de Mayotte. Les Mahorais peuvent par ailleurs compter sur l'expérience et l'expertise de la présidente et sur la disponibilité des membres de la Commission pour avoir toutes les informations utiles à la prise de décision. M. Moussa MADI invite tous les Bandréléiens à participer à ce débat.

Mme Anziza MOUSTOIFA précise que chaque intervenant est libre de s'exprimer en français, en shimaoré ou en shibushi. La traduction est assurée, quelle que soit la langue choisie. La présidente présente les membres de la CPDP : M. Jean VAN OOST, Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Mohamed MOINDJIE, Dr Martial HENRY (*absent*), M. Franck MADJID (*absent*) et M. Zoubair ALONZO (*absent*). Mme Anziza MOUSTOIFA 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 : M. Christian MARTY (directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien, compétent pour la Réunion et Mayotte), M. Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte).

Rappel du cadre législatif du débat public, de ses règles et de 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. Ce débat a deux objets : d'une part informer le public et lui donner la parole sur le projet, d'autre part éclairer le maître d'ouvrage, qui peut ainsi prendre en considération les avis du public. À l'issue du débat, la Commission rédigera ses conclusions, qui seront rendues publiques et transmises au maître d'ouvrage avant la fin 2011. Ce dernier aura ensuite trois mois pour faire connaître sa réponse sur le projet et sur les mesures qu'il compte mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public.

Comment participer au débat ? – Avant toute participation, les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP (plaquette de présentation, études complémentaires, etc.). Ils peuvent ensuite :

- *participer aux réunions publiques* qui auront lieu dans toute l'île jusqu'au mois de novembre
- *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 obéissent aux principes de *neutralité et d'indépendance* : les membres de la Commission ne doivent pas émettre d'avis sur le projet. Le principe d'*équivalence* permet à chacun de s'exprimer, dans un temps de parole limité à deux minutes afin que le plus grand nombre de personnes puisse se faire entendre. Le quatrième principe est la *transparence*. Dans ce sens, tous les propos sont traduits, enregistrés et retranscrits et les intervenants doivent se présenter. Enfin l'*argumentation* est primordiale au cours du débat : chacun doit détailler les raisons et motifs de sa prise de position.

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

Afin de favoriser la participation la plus large possible, 17 réunions de proximité sont prévues de juillet à novembre, dans toutes les communes de Mayotte. Pour toute information ou participation, les Mahorais peuvent contacter la CPDP.

Présentation du projet de piste longue

M. Yves DEBOUVERIE (représentant de la DGAC) rappelle que l'État accompagne le développement de l'aéroport de Mayotte depuis des années. La nouvelle étape est aujourd'hui l'allongement de la piste pour l'adapter aux vols long-courriers. L'objectif est de développer la desserte internationale de Mayotte, actuellement limitée à des lignes régionales, et de permettre la mise en œuvre de vols directs vers la métropole. En effet, la forte croissance du trafic aérien à Mayotte permet d'envisager une ligne directe et régulière entre Mayotte et Paris. Mais la piste actuelle est trop limitée (trop courte, collines dans l'axe de la piste, proximité des habitations) pour permettre le décollage de vols directs vers Paris en toutes circonstances. Par ailleurs, l'atterrissage d'avions gros porteurs en provenance de métropole est tributaire de bonnes conditions météorologiques. M. Yves DEBOUVERIE précise que la compagnie Air Austral lancera, au 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris (à raison de trois 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 ». L'objectif de desserte directe avec la métropole sera en grande partie atteint sans même allonger la piste. 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 météorologiques
- accueillir des appareils moins performants que celui d'Air Austral
- accueillir des appareils gros porteurs

Le projet de piste longue, tel qu'il est envisagé par la DGAC, est celui d'une piste convergente de 2 600 m. Ce projet lève de nombreux obstacles (pas de survol des habitations à très basse altitude, évitement de la colline de Labattoir). Deux scénarios sont proposés aux Mahorais :

- Scénario 1 :
 - *étape 1* : allongement de la piste actuelle à 2 310 m permettant au nouvel appareil d'Air Austral de décoller quelles que soient les conditions météorologiques
 - *étape 2* : création ultérieure, si jugée nécessaire, 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'impacts successive au débat public. La mise en œuvre du projet soulève des préoccupations :

- *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 m³) est prévu, selon une hypothèse de base, sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir
- *le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport* sera source de nuisances qu'il faudra maîtriser

Gains pratiques en matière de transports aériens – Dès novembre 2011, une réduction du temps de vol de 15 heures à 10 heures 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 très élevé du carburant à Mayotte. Une fois construite, la piste longue améliorerait la régularité des vols directs et amplifierait les avantages en termes de temps de trajet et

¹ La compagnie Corsairfly étudie également cette possibilité.

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

de tarif. À long terme, la piste rendrait possible l'utilisation d'appareils à plus gros volume, ce qui réduirait encore les coûts et ouvrirait l'aéroport à davantage de concurrence.

M. Yves DEBOUVERIE 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**

M. FADHILAS (agent de la mairie de Bandrélé, *propos en shimaoré*) s'exprime en faveur de la piste longue, puis se demande si les réponses apportées aux questions posées auront une quelconque importance face à d'éventuelles décisions contraires.

M. Jean VAN OOST (CPDP) rappelle que le débat public permet à chacun de s'exprimer : tous les propos sont retranscrits. Il ajoute que si les décisions ne sont pas prises par la CPDP, la possibilité donnée à chacun d'émettre un avis est une façon d'influer sur la décision finale.

➤ **Longueur de la piste et aérogare**

Selon **M. Moussa MADI**, Mayotte a sans aucun doute besoin de la piste longue. Il distingue trois scénarios – le scénario 1 étape 1, le scénario 1 étape 2 et le scénario 2 – et fait savoir que les membres du conseil municipal de Bandrélé se sont exprimés en faveur du scénario 2. M. Moussa MADI est favorable à la constitution d'une piste de 3 000 m.

M. Yves DEBOUVERIE lui répond que les premières réflexions sur l'adaptation de la piste de Mayotte aux vols long-courriers avaient envisagé une telle longueur de piste. Mais les technologies progressent et la majorité des avions gros porteurs² n'ont besoin que d'une piste de 2 600 m pour décoller vers Paris avec le plein de passagers.

M. Camaridine MISTOIH (Secrétaire général de la Fédération des associations mahoraises de métropole (FAMM), habitant de Limoges, touriste) demande si l'aéroport de Mayotte répond aux normes internationales.

Pierre PINSON (DGAC) lui répond que les normes applicables à un aéroport suivent différents référentiels mondiaux, comme celui édité par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Chaque aéroport applique ensuite des normes définies au niveau national, qui sont très proches des normes internationales. L'aéroport de Mayotte suit le même référentiel réglementaire que les aéroports métropolitains. Ayant été le directeur de l'aéroport de Mayotte durant deux ans, Pierre PINSON ajoute qu'il a mené différents audits qui suivaient le référentiel appliqué en métropole. L'aéroport est maintenant exploité par la société SNC-Lavalin et la construction de l'aérogare est complètement dissociée de celle de la piste longue. Le cahier des charges stipule que l'aérogare devait être construite selon la norme IATA³-B, le niveau B étant un des niveaux les plus élevés en termes de traitement des passagers et des avions. Par ailleurs, le projet de construction de l'aérogare est beaucoup moins coûteux et beaucoup plus urgent que celui de la piste longue.

M. Fardi HAMISSI (habitant de Bandrélé) fait savoir qu'il a lu dans les médias que la société SNC-Lavalin devait construire l'aérogare, mais qu'elle devait également procéder à un allongement de piste pour permettre aux avions d'Air Austral d'effectuer leurs vols directs entre Mayotte et la métropole. Il souhaite obtenir davantage d'informations sur ce sujet.

Christian MARTY (DGAC) répond qu'un décret interministériel a défini un cahier des charges pour SNC-Lavalin. Ce cahier des charges aborde trois points majeurs : la construction de l'aérogare, l'exploitation de l'aéroport, l'adaptation de la piste, dans son format actuel, à l'accueil du Boeing 777-300ER d'Air Austral. Ce dernier point tend à améliorer la desserte aérienne de Mayotte : il ne s'agit pas pour cet avion d'effectuer un vol direct Mayotte-métropole mais de suppléer ponctuellement aux

² Le Boeing 777-300 d'Air Austral notamment.

³ L'IATA est l'Association Internationale du Transport Aérien.

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

Boeings 777-200. En parallèle, la piste doit connaître des aménagements pour accueillir les Boeings 777-200LR destinés aux dessertes directes.

➤ **Constitution du remblai et sécurité du prélèvement**

M. Assani NADOURE (habitant de Bandrélé, natif de Pamandzi) demande pourquoi les prélèvements de matériaux sont prévus sur les collines de Petite-Terre.

M. Yves DEBOUVERIE répond que cette solution est la plus simple car prélever tous les matériaux sur Grande-Terre imposerait d'utiliser la barge pour chaque convoi, ce qui compliquerait la logistique en termes de transports et augmenterait les coûts. Seuls les matériaux de qualité supérieure (gros blocs et enrochements) seraient prélevés dans les carrières de Grande-Terre. L'hypothèse initiale est de prélever des matériaux de remblai sur la colline de Labattoir, ce qui permettrait également de réduire la hauteur des obstacles qui gênent le décollage des avions. Par ailleurs, la colline du Four à Chaux, en partie arasée en 1995 pour le premier allongement de la piste, serait une nouvelle fois arasée pour l'actuel projet de piste longue. Cette prévision inquiète M. Assani NADOURE, qui se demande comment les habitants de Petite-Terre seront protégés en cas de tsunami. Le maître d'ouvrage précise que le prélèvement de trois millions de m³ de matériaux sur la colline de Labattoir ne prévoit pas un arasement complet du lieu : la colline de Labattoir pourra donc toujours servir de refuge en cas de tsunami.

➤ **Enjeux environnementaux**

Mme Zaïna BACAR (conseillère municipale à Bandrélé) s'exprime en faveur du projet de la piste longue, qui permettrait le développement de Mayotte et la baisse des prix. Néanmoins, elle s'enquiert des mesures envisagées pour préserver la grande biodiversité de l'île.

M. Yves DEBOUVERIE assure que dans le respect des lois, tout sera mis en œuvre pour préserver la faune et les flores sous-marines, et réduire ou compenser les impacts. L'allongement de la piste sur le lagon se ferait sur une zone d'herbiers, ce qui détruirait ce lieu fréquenté par les tortues ou les dugongs. Les techniques actuelles ne permettent pas de garantir la reconstruction d'une zone d'herbiers. Par ailleurs, il faut également prévoir la destruction de coraux, mais il sera peut-être possible de mettre en œuvre des mesures compensatoires en transplantant les coraux sur d'autres zones. M. Yves DEBOUVERIE souligne que la construction de la piste convergente n'empiètera que très peu sur une zone d'herbiers, mais davantage sur le platier, qui n'a pas de qualité environnementale particulière. Enfin, les deux scénarios posent la question de l'écoulement des eaux du lagon. Les premiers résultats de certaines études en cours indiquent qu'il ne serait pas nécessaire d'aménager des tunnels sous la piste pour permettre un écoulement des eaux : le renouvellement de l'eau du lagon ne semble impacté par aucun des scénarios.

M. Fardi HAMISSI souhaite savoir si les mesures environnementales (transplantations d'herbiers et de coraux) ont été intégrées au financement présenté ou si elles constituent une dépense supplémentaire.

M. Yves DEBOUVERIE répond que ces mesures environnementales sont seulement à l'état de réflexion, étant donné que le choix du scénario n'est pas encore décidé. Mais le coût de ces mesures reste marginal au regard du coût global du projet car la transplantation de coraux coûte surtout en personnel.

Prenant l'exemple de la réalisation de la route des Tamarins, **M. Moussa MADI** se demande pourquoi la piste longue n'aboutirait pas. Il exprime sa grande confiance envers les techniciens qui sauront mettre en œuvre ce projet tout en préservant l'environnement de toutes conséquences néfastes.

M. Yves DEBOUVERIE tempère cet optimisme et souligne que le projet aura nécessairement des impacts environnementaux, même si la longueur de la piste à 2 600 m les limite.

M. Assani M' CHINDRA-MARI (conseiller municipal de Bandrélé) évoque la Passe en « S » qui abrite de nombreuses espèces marines. Il craint que le projet de piste longue ne fasse fuir ces espèces.

La DGAC fait savoir que la piste allongée reste très éloignée de la Passe en « S ». Elle estime qu'aucune atteinte ne sera portée à cette zone.

➤ **Prix du billet**

Tout en soulignant les avantages de la piste longue et les enjeux en matière de développement économique, **M. Camaridine MISTOIHI** déplore qu'une baisse du prix des billets ne soit pas prévue, notamment en raison du coût élevé du carburant à Mayotte⁴. Il rappelle que les familles mahoraises sont nombreuses à voyager pour les fêtes de fin d'année, entre Mayotte et la métropole. La FAMM espérait que l'allongement de la piste entraînerait une baisse notable du prix des billets pour les familles. M. Camaridine MISTOIHI s'enquiert de la date à laquelle Mayotte pourra bénéficier des tarifs préférentiels appliqués dans les autres DOM.

M. Yves DEBOUVERIE souligne que les tarifs aériens sont fixés par les compagnies aériennes : l'État n'intervient pas dans ce domaine, qui est concurrentiel. La concurrence existe déjà : les trajets entre Mayotte et la métropole sont assurés par Air Austral et par Corsairfly. Les compagnies aériennes fixent les prix en fonction de leurs coûts et de leur stratégie commerciale, souvent prépondérante. Le carburant est l'élément qui pèse le plus dans le coût total du transport aérien vers la métropole, à savoir 31 % pour un vol semi-direct et 40 % pour un vol direct. Cette augmentation s'explique par le coût plus élevé du kérosène à Mayotte, alors que les autres facteurs de coût (personnel, escale, etc.) baissent sur les vols directs. La DGAC a fait procéder à une étude théorique sur le coût du transport pour un vol Mayotte-métropole : dans le meilleur des cas (après construction de la piste convergente, grâce aux avions gros porteurs et avec les effets de la concurrence), les coûts du transport aérien pourraient baisser de 28 % si le carburant est au même prix qu'à la Réunion. Mais pour le moment, les coûts théoriques d'Air Austral sont contraints par le prix plus élevé du carburant à Mayotte et par les coefficients de remplissage de la nouvelle ligne (inférieurs à celui des vols entre Paris et la Réunion.) En théorie, la réduction de coût pour Air Austral ne serait donc pour le moment que de 6 %. Cette réduction fait l'objet d'une négociation commerciale entre Air Austral et Total. Le préfet de Mayotte a récemment réuni les représentants des deux entreprises pour les inciter à conclure la négociation. Enfin, **M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que les Mahorais bénéficient du système d'aide à la continuité territoriale : les résidents de Mayotte ont droit à une aide financière annuelle⁵, sous réserve de certaines conditions de ressources, pour atténuer le prix d'un billet vers la métropole.

➤ **Financement du projet**

M. Moussa MADI déplore que certaines personnes, qu'il qualifie de « radins », s'opposent à la construction de la piste.

➤ **Modernisation du réseau de transport hors aéroport**

M. Ali SAID (habitant de Kani-Kéli, agent municipal à Bandréélé, *propos en shimaoré*) souligne que l'augmentation du nombre de voyageurs et de marchandises pose la question de leur transport entre Petite-Terre et Grande-Terre. Il estime que cette question n'a pas été suffisamment réfléchie, ni projetée dans l'avenir.

Bien qu'il lui semble opportun de moderniser les voies d'accès terrestres et maritimes pour accompagner la modernisation de l'aéroport, **M. Yves DEBOUVERIE** estime que cette question relève des autorités en charge de l'aménagement et du transport. Pour **M. Jean VAN OOST**, le développement des voies d'accès terrestres et maritimes et ses conséquences environnementales découleront de la création de la piste longue.

En réponse aux inquiétudes de M. Ali SAID, **M. Christian MARTY** indique qu'un Comité de pilotage, intitulé « Modernisation de l'aéroport », travaille actuellement sur la question des connexions en matière de transport entre l'aéroport et le reste de l'île. Ce Comité est animé par le préfet de Mayotte et rassemble les élus des collectivités locales, du Conseil général et des communes. M. Christian MARTY réitère que la DGAC ne propose que des solutions aériennes, Il appartient aux collectivités locales d'étudier la question des transports : des concertations ont déjà eu lieu et le travail

⁴ Selon Air Austral, le carburant est 55 fois plus cher à Mayotte qu'à la Réunion.

⁵ 270 € par personne.

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

doit continuer. Dans le même ordre d'idée, **M. Jean VAN OOST** ajoute que le Conseil général mène une réflexion sur les transports interurbains entre Petite-Terre et les communes de Grande-Terre.

➤ **Environnement humain : décasement et destruction du patrimoine culturel de Pamandzi**

M. Ali SAID rappelle que les habitants de Petite-Terre ont déjà souffert à cause de l'aéroport. Des maisons et des mosquées ont été détruites et certaines personnes ont été contraintes de déménager sur Grande-Terre. Il s'interroge sur la possibilité de construire la piste sur Grande-Terre afin de réduire les impacts humains et culturels et d'éviter d'éventuels décasements.

M. Yves DEBOUVERIE répond que le projet d'aéroport en Grande-Terre a été étudié et exclu : les sites étudiés en Grande-Terre (Combani et Majicavo) ne se prêtent pas à l'établissement d'une piste pour des raisons agricoles et urbaines. Il ajoute que la construction complète d'un nouvel aéroport serait beaucoup trop onéreuse. S'agissant des décasements, la DGAC n'en prévoit aucun à Pamandzi dans le cadre du projet de piste longue.

Conclusion

Mme Anziza MOUSTOIFA procède à une brève synthèse du débat et revient sur les thèmes abordés. Elle insiste sur le fait que tous les avis exprimés contribuent à la richesse du débat, remercie l'ensemble des intervenants, puis salue la qualité des échanges. Elle invite ceux qui n'ont pas pu s'exprimer à transmettre leurs observations par écrit sur les formulaires distribués au cours du débat ou sur le site internet de la CPDP, et à participer aux autres réunions de proximité et aux réunions thématiques (enjeux environnementaux et économiques, déroulement du chantier) qui auront lieu à partir de septembre.