

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

16 JUILLET 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE –DZAOUZDI-LABATTOIR

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	16 juillet 2011
Lieu de la réunion :	Dzaoudzi-Labattoir

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. Mohamadi BACAR M'COLO, maire de Dzaoudzi Labattoir.

M. Mohamadi BACAR M'COLO (maire de Dzaoudzi Labattoir) déclare que la piste longue de Dzaoudzi-Pamandzi, d'une longueur actuelle de 1930 m, ne permet plus de faire face à la croissance du trafic aérien et d'assurer des liaisons directes à pleine charge entre Mayotte et la métropole. La problématique de lancement de la piste à 2600 m est donc posée, ainsi que ses conséquences sur les échanges et sur le développement économique et touristique de l'île. Pour Mohamadi BACAR M'COLO, seul le débat pourra justifier ou non des craintes relatives à l'impact de cette piste sur l'environnement de Mayotte. Il rappelle que la loi du 2 février 2002, relative à la démocratie de proximité, donne aux Mahorais la possibilité de s'exprimer sur cette question, puis invite les intervenants à débattre sérieusement de ce projet d'intérêt national. (*Applaudissements*)

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

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 (des fiches sont remises en séance)*
- *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*

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

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.

En marge des règles relatives au débat public, **Mme Anziza MOUSTOIFA** présente le futur calendrier et 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 restreinte à des lignes régionales, tout en contribuant à la limitation des contraintes pour la population. En effet, la piste est courte, soumise à l'obstacle d'une colline, et proche des habitations, qui doivent être protégées du souffle des réacteurs. Par ailleurs, 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 seront retardés avec le nouvel avion d'Air Austral, notamment entre janvier et mars). Le projet de piste longue est donc envisagé pour :

- rendre les vols possibles en toutes circonstances météorologiques
- accueillir des appareils moins performants que celui d'Air Austral
- accueillir des appareils « gros porteurs »

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 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 et une source de nuisances, notamment pour la commune de Pamandzi

¹ La compagnie Corsairfly étudie également cette possibilité.

Gains pratiques en matière de transports aériens – dès novembre 2011, une réduction du temps de vol 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.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) détaille le calendrier retenu en cas de mise en œuvre 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. Ismaël-Saïd COMBOYACOUT (1^{er} adjoint au maire de Labattoir, *propos en shimaoré*) rappelle que les participants de cette réunion peuvent prendre la parole en français comme en shimaoré, précisant que la prise de parole en shimaoré ne constitue ni un facteur de discrimination, ni un facteur de blocage.

MM. Ibrahim SALIM (habitant de Labattoir, conseiller municipal, direction de l'environnement et de l'aménagement du logement) et **Mohamed NASSOR** (habitant de Labattoir) s'interrogent sur la finalité de ce débat et sur la prise en compte des arguments du public lors de la décision finale.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) affirme que le projet n'a pas été arrêté par l'État, qui prendra tous les avis en considération avant sa décision finale.

➤ **Enjeux environnementaux**

M. Hamada BACAR (habitant de Dzaoudzi) dit être favorable à la mise en œuvre simultanée des deux étapes du scénario 1, mais témoigne de ses inquiétudes vis-à-vis de l'impact sur l'environnement de Mayotte. **M. Mohamed NASSOR** (habitant de Labattoir) souhaite avoir davantage de détails sur les impacts de la piste longue pour le lagon, les pêcheurs et la population.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) rappelle que les principales dégradations de l'extension de la piste concerneront une zone d'herbiers dans laquelle peuvent passer des tortues et des dugongs. La DGAC espère que ces herbiers se régénéreront rapidement autour du remblai, mais cette donnée doit être confirmée. Les dégradations seront moins sensibles avec la piste convergente et porteront sur la destruction d'une petite zone de mangrove. M. Yves DEBOUVERIE explique que des études portent actuellement sur les effets des deux scénarios sur la circulation des eaux du lagon. En l'état actuel des choses, les perturbations ne sont pas considérées comme trop importants. La DGAC pourrait envisager la création de passages, pour que l'eau puisse circuler, et ainsi contribuer à la conservation de l'écosystème du lagon du côté ouest de la piste. De façon plus générale, la DGAC estime que les dégradations environnementales sont moins importantes avec le scénario 2.

M. Moustoifa EI-FAROUCK (habitant de Labattoir) explique que plusieurs études montrent que la faune et la flore sont capables de se réadapter aux changements environnementaux. Il souhaite savoir si des études d'impact réalisées sur des projets d'extension comparable ont permis d'attester cette réadaptation.

M. Pierre PINSON (DGAC) fait savoir qu'en 1995, l'État n'a malheureusement réalisé aucune étude permettant d'effectuer une comparaison entre l'état initial de l'environnement, et son état après l'extension de la piste. Un examen de la faune mitoyenne à la piste actuelle montre cependant que les tortues sont nombreuses et que les herbiers sont en bonne santé. M. Pierre PINSON précise qu'un dugong se promène également entre la piste et la passe en « S ». À son sens, la faune est comparable à celle des rivages de Mayotte, voire plus en sécurité.

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

M. Saïd OILI (habitant de Labattoir *propos en shimaoré*) dit être favorable au projet de piste longue. S'agissant des impacts environnementaux, il rappelle que les palétuviers sont capables de pousser tous seuls. **M. Mdéré SOULAIMANA** (habitant de Labattoir, *propos en shimaoré*) déclare quant à lui que les conséquences sur l'environnement seront inévitables : les Mahorais doivent les accepter s'ils souhaitent s'engager dans ce projet.

➤ **Délais du projet**

M. Mdéré SOULAIMANA ne croit pas en la concrétisation de l'étape 2 du scénario 1 et privilégie le scénario 2, qui permettra aux Mahorais d'avoir immédiatement la piste convergente. Il invite ensuite les habitants à faire preuve de prudence vis-à-vis du nouvel appareil d'Air Austral, qui ne se présente pas comme un cadeau pour les Mahorais, mais comme une volonté de délégitimer la piste de 2600 m.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que les deux étapes du scénario 1 sont justifiées par les difficultés budgétaires de l'État et des collectivités locales : les pouvoirs publics sont intéressés par des investissements qui permettent d'étaler les dépenses dans le temps. Par ailleurs, les besoins des compagnies aériennes actuellement implantées à Mayotte portent sur 400 m supplémentaires. L'allongement de la piste à 2300 m répond à ces besoins à court terme, tandis que la piste convergente répondrait à un besoin futur, qui doit encore être avéré.

M. Mohamed ALI (habitant de Labattoir) déclare que tous les Mahorais plébiscitent ce projet et affirme leur « ras-le-bol » des projets futurs ou provisoires.

➤ **Coût social du projet**

M. Abderamane ALLOUI (habitant de Labattoir) s'interroge sur le coût social du projet : ses impacts sur l'environnement, sur la population, sur sa culture, sur la gêne sonore. Il évoque encore de possibles décès liés aux travaux, et à terme, l'élévation considérable du niveau de vie en Petite-Terre. À son sens, une estimation précise des gains et des pertes devrait être réalisée pour que la population puisse décider en connaissance de cause.

Concernant les nuisances sonores, **M. Christian MARTY** (DGAC) présente les évolutions attendues par la piste longue, avec :

- une augmentation à long terme (2028) des nuisances sonores parallèle à l'augmentation du trafic en cas d'absence de poursuite du projet
- une première baisse à long terme (2028) des nuisances sonores avec l'allongement de la piste actuelle (étape 1 du scénario 1), mais une gêne toujours existante pour les communes au nord de la piste
- une diminution considérable des nuisances sonores avec l'étape 2 du scénario 1, avec une piste beaucoup plus éloignée des habitations
- une diminution moins importante (que le scénario 1 étape 2) des nuisances avec le scénario 2

Sur la dégradation du paysage, **Yves DEBOUVERIE** (DGAC) présente une image virtuelle des collines de Four à Chaux et de Labattoir, où pourraient être prélevés des matériaux de remblai. Ce prélèvement entraînera la destruction de la colline de Four à Chaux et la diminution de la colline de Labattoir, qui ne sera pas totalement arasée.

➤ **Échéancier des travaux**

M. Mohamed NASSOR (habitant de Labattoir) estime que le choix des Mahorais ne peut porter que sur le scénario 1 étape 2 et le scénario 2, et dit être favorable au scénario 2. Il souhaite savoir quelles sont les échéances des deux scénarios, puis demande si les deux pistes (actuelle et future) vont coexister.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) répète que le scénario 2 prévoit la piste convergente immédiatement, tandis que le scénario 1 la prévoit à l'horizon 2020. Concernant la coexistence des pistes, **M. Pierre PINSON** (DGAC) explique que la piste de 2600 m servira aux atterrissages et aux décollages tandis que la piste actuelle sera utilisée comme taxiway.

➤ **Impact des travaux de remblai sur les habitations**

M. Mohamed NASSOR (habitant de Labattoir) s'inquiète des impacts des travaux sur les habitations. Il fait en effet savoir qu'au moment du premier prolongement de la piste, les travaux sur la colline de Four à Chaux ont provoqué des dégradations sur certaines habitations, que les habitants ont dû réparer eux-mêmes. En conséquence, M. Mohamed NASSOR souhaite savoir à qui s'adresser si, de nouveau, les habitations situées aux alentours de la colline subissent de nouvelles dégradations (*Applaudissements*).

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) fait observer que cette question est d'ordre juridique et qu'il n'est pas spécialiste en ce domaine. Cependant, il lui paraît normal que la responsabilité de ces dégradations soit imputée à l'entreprise qui réalise des travaux.

M. Jean VAN OOST (CPDP) propose à M. Mohamed NASSOR de participer, en septembre, à la réunion thématique dédiée au déroulement des travaux. **Mme Anziza MOUSTOIFA** (CPDP) précise que la question de l'impact des travaux sur les habitations sera posée aux services concernés pour qu'une réponse puisse être apportée aux habitants lors de la réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite-terre.

M. Mohamed AHMED (habitant de Labattoir, *propos en shimaoré*) s'inquiète des conséquences des travaux sur les habitations de la colline de Four à Chaux.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) dit découvrir la présence d'habitations sur la colline de Four à Chaux.

M. Ibrahim SALIM (habitant de Labattoir, conseiller municipal, direction de l'environnement et de l'aménagement du logement) confirme qu'il y a bien des habitations sur cette colline et s'inquiète de sa potentielle disparition. Il estime que le coût du projet pourrait être abondé pour permettre d'aller chercher des matériaux de remblai ailleurs que sur les collines de Petite-Terre, qui concourent à la protection des habitants.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) exprime ses réserves vis-à-vis de cette situation, qui devra être examinée avec les collectivités locales. Concernant le prélèvement des matériaux de remblai, il explique qu'il est toujours possible d'aller les chercher ailleurs (certains seront prélevés sur Grande-Terre). Au demeurant, le prélèvement de tous les matériaux sur Grande-Terre impliquerait un trafic maritime par barge difficile à mettre en place, des contraintes de transport terrestre (sur Petite-Terre et Grande-Terre). Par ailleurs, si cette solution pourrait être légèrement plus satisfaisante sur un plan environnemental, elle n'éviterait pas les nuisances à Pamandzi.

Mme Thany Hadiya YOUSOUF (habitante de Labattoir) s'inquiète des nuisances des opérations de remblai et se demande comment elles seront maîtrisées.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) lui répond que cette question n'a pas encore été étudiée dans le détail, et le sera lors de l'étude d'impact. Pour autant, il est d'ores et déjà possible d'affirmer que les entreprises d'exploitation devront maîtriser les rejets de poussière lors du prélèvement des matériaux. M. Yves DEBOUVERIE précise que lorsque les matériaux de chantier auront été prélevés, un traitement paysager sera effectué afin d'assurer la remise en état des carrières exploitées. S'agissant des transports de matériaux, il affirme que la méthode la plus simple consisterait à utiliser des camions, ce qui impliquerait un trafic important pour la ville de Pamandzi (un camion par minute). Ce transport pose donc des problématiques de la route, de sécurité, de poussière et de nuisances sonores. Une méthode à l'étude pourrait consister en l'implantation d'une bande transporteuse près de la côte, sur le lagon, qui emmènerait directement les matériaux du lieu de prélèvement jusqu'à l'aéroport. Pour Yves DEBOUVERIE, les nuisances générées par cette bande transporteuse seraient moins importantes que celles générées par l'utilisation des camions.

➤ **Nuisances sonores**

M. Ibrahim SALIM (habitant de Labattoir, conseiller municipal, Direction de l'environnement et de l'aménagement du logement) fait observer que les nuisances sonores ne concernent pas uniquement

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

la commune de Pamandzi, mais affectent les habitants de Labattoir. Il s'étonne que les courbes présentées par la DGAC n'incluent pas cette zone dans leur cartographie des gênes sonores.

➤ **Sécurité**

M. Ismael-Said COMBOYACOIT explique ensuite que la piste longue aura des effets positifs dans les domaines du tourisme, du transport, et de l'économie de Mayotte. Eu égard à ces développements, le projet de piste longue doit être étudié à l'aune de ses impacts sur les Mahorais et non exclusivement à celui de ces impacts sur les tortues et les dugongs. Concernant des vols à basse altitude, M. Ismaël-Said COMBOYACOUT rapporte que lorsqu'il était enfant à Pamandzi, les avions volaient si bas que les enfants cherchaient à les toucher avec des pierres. Cette anecdote souligne la nécessaire prise en compte de la sécurité des habitants vis-à-vis des vols à très basse altitude. Pour M. Ismaël-Said COMBOYACOUT, cette sécurité doit passer par le prolongement de la piste vers la mer et par la construction d'une piste la plus éloignée possible des habitations. En écho à ses propos, **M. Salime Loiy ABDALLAH** (habitant de Labattoir) dit être favorable à la mise en place d'une piste convergente éloignée des habitations (scénario 1, étape 2). Il rappelle que les habitants de Petite-Terre ont été très inquiets lorsque l'avion de Corsairfly n'a pas pu atterrir.

MM. Yves DEBOUVERIE et Christian MARTY (DGAC) rappellent que la sécurité est une préoccupation permanente de la DGAC. L'objectif de la piste convergente est justement de prévenir un maximum de risques pour les habitations et les habitants de Pamandzi : avec cette piste, les avions ne passeraient plus au-dessus des habitations. M. Christian MARTY précise que l'État s'assure que l'ensemble des textes réglementaires relatifs à la sécurité sont respectés par tous les opérateurs : les compagnies aériennes, leurs personnels navigants, les exploitants d'aéroport, les constructeurs. La DGAC veille en permanence à ce que les responsabilités de chacun en matière de sécurité soient strictement respectées.

➤ **Emploi**

M. Ismaël-Said COMBOYACOUT interroge la DGAC sur les conséquences de la piste longue sur l'emploi.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) déclare qu'à long terme, la piste provoquera du trafic supplémentaire, mais dans des proportions limitées (50 000 passagers supplémentaires à l'horizon 2020). Ce trafic supplémentaire permettrait la création d'une cinquantaine d'emplois permanents. S'agissant de la période des travaux, les estimations portent sur 50 à 100 emplois pendant deux ou trois ans, soit la durée des travaux.

➤ **Aérogare**

M. Salime Loiy ABDALLAH (habitant de Labattoir) revient sur l'évolution du nombre de voyageurs à l'horizon 2020 (croissance de 75 %) : comment la DGAC compte-t-elle gérer cette croissance ?

M. Christian MARTY (DGAC) rappelle que les modalités d'accueil des voyageurs sont inscrites dans le projet de réalisation d'une nouvelle aérogare, dimensionnée pour accueillir 600 000 passagers (elle est extensible à 1,5 millions de passagers), contre 310 000 actuellement.

➤ **Prix du billet d'avion**

M. Mohamed AMED (habitant de Labattoir, *propos en shimaoré*) ne comprend pas que le prix du billet d'avion soit pondéré par le prix du kérosène, dans la mesure où la distance Mayotte-Paris est plus réduite que la distance Mayotte - île de la Réunion-Paris.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) présente un graphique qui illustre la décomposition des coûts du transport aérien : le coût du kérosène représente 33 % du coût total pour un vol avec escale à la Réunion, tandis qu'il représente 39 % pour un vol sans escale. L'importance du prix du carburant est donc prépondérante dans le calcul des coûts totaux des transports aériens. M. Yves DEBOUVERIE précise que le prix du carburant est 50 % plus élevé à Mayotte que sur l'île de la Réunion. La diminution du temps de vol des trajets directs Mayotte-Paris ne compense donc pas

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

entièrement le prix plus élevé du carburant, prix qui relève de négociations commerciales entre Air Austral et Total.

Mme Thany Hadiya YOUSOUF (habitante de Labattoir) souhaite avoir davantage d'informations sur les problèmes météorologiques et leur impact sur la piste actuelle et sur la future piste longue.

M. Christian MARTY (DGAC) explique qu'avec la piste existante, l'atterrissage et le décollage, liés à la masse des appareils, sont limités par les conditions météorologiques (piste sèche, absence de vent, température élevée, etc.) Le fait d'allonger la piste à 2300 m permettra de lever ces restrictions.

➤ **Expertises et scénarios alternatifs**

M. Moustoifa EI-FAROUC (habitant de Labattoir) se demande s'il ne serait pas plus simple d'allonger la piste actuelle à 2400 m voire à 2600 m, de façon à réduire les coûts et à accélérer les travaux.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) déclare que ce scénario n'a pas été envisagé, dans la mesure où la piste se rapprocherait de la barrière corallienne. Par ailleurs, cette solution écarterait toute perspective de piste convergente, et maintiendrait donc le survol de la ville de Pamandzi.

M. Mihidjai ASSANI ABDOU (habitant de Labattoir, *propos en shimaoré*) remercie les organisateurs du débat et les responsables de ce projet, qui permettra de développer l'économie de Mayotte, puis demande s'il est possible de réaliser l'extension de la piste en Petite-Terre, tout en créant une piste de 2600 m en Grande-Terre, où réside la majeure partie de la population de Mayotte.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) déclare que cela ne serait pas réaliste, car les avions se poseraient toujours sur le même aéroport. Il ajoute que la création d'un aéroport en Grande-Terre a été étudiée (notamment sur les sites de Combani et Majicavo), mais exclue, car trop contraignante sur les plans du relief, de l'agriculture, de la population, et de l'environnement.

M. Saïd OILI (habitant de Labattoir) se demande si les habitants ont été consultés sur les scénarios soumis aujourd'hui au débat public, puis souhaite savoir si d'autres études portant sur la piste longue ont été réalisées par d'autres experts que ceux de la DGAC.

M. Christian MARTY (DGAC) explique qu'un Comité de pilotage, chargé de travailler sur la modernisation de l'aéroport, a été mis en place par l'État. Ce comité de pilotage, qui inclut les représentants du Conseil général et des collectivités locales, a examiné le projet de piste longue. Sur la question de l'expertise, M. Christian MARTY explique que les scénarios présentés sont le fruit d'une réflexion collective, réalisée par les services de l'État et par des cabinets d'expertise technique. Plusieurs experts se sont donc exprimés sur le sujet et ont estimé que les scénarios proposés présentaient les meilleurs compromis pour Mayotte.

➤ **Gestion des flux de population**

M. Mohamed NASSOUR (habitant de Labattoir) se demande comment sera gérée la croissance de population afférente à la concrétisation de la piste longue. En échos à ses propos, **M. Sylvain OLLIER** (habitant de Labattoir) s'inquiète de la croissance de la population à long terme, générée par la création de cette piste longue.

Conclusion

En conclusion de cette réunion de proximité, **Mme Anziza MOUSTOIFA** (CPDP) précise que si toutes les réponses n'ont pas été apportées en séance, elles le seront sur le site Internet de la CPDP. Mme Anziza MOUSTOIFA dresse ensuite la synthèse de la réunion, remercie l'ensemble des intervenants, puis leur donne rendez-vous pour la prochaine réunion thématique sur les impacts en Petite-Terre (fin septembre – début octobre)