

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

22 JUILLET 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – CHIRONGUI

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	22 juillet 2011
Lieu de la réunion :	Chirongui

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion, puis cède la parole à Mme Hamina IBRAHIMA, maire de Chirongui.

Mme Hamina IBRAHIMA (*maire de Chirongui, propos en shibushi, puis en français*) remercie la CPDP et la DGAC d'avoir porté ce débat à Chirongui, puis déclare que ce projet, qui favorisera l'essor économique de l'île, appartient aux habitants de Mayotte et doit avant tout profiter aux Mahorais, de façon équitable. Mme le maire rappelle aux personnes du public qu'elles ne doivent pas hésiter à poser leurs questions aux représentants de la DGAC ou à ceux de la CPDP.

Mme Anziza MOUSTOIFA présente les membres de la Commission Particulière du Débat Public : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Jean VAN OOST, M. Franck MADJID, M. Zoubair ALONZO, Dr Martial HENRY (absent), M. Mohamed MOINDJIE (absent). Elle cède ensuite la parole à Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente son collaborateur : M. Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte).

Mme Anziza MOUSTOIFA cède la parole à Mme Nadira MALECK-BERTRAND, qui présente les règles et le fonctionnement du débat public.

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

Obligation légale, le débat public est organisé par une CPDP, et institué autour des projets d'infrastructure d'un montant de 100 millions d'euros, ayant un impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. D'une durée de 4 mois, ce débat vise à informer le public et à éclairer le maître d'ouvrage sur sa perception du projet. Il fera l'objet d'un compte-rendu final, disponible avant la fin de l'année 2011. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet.

Comment participer au débat ? – 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*
- *émittre leurs propositions sur le site internet (www.debatpublic-pistelanguemayotte.org)*

Les réunions publiques – Elles auront lieu jusqu'en novembre 2011, avec une interruption au mois d'août. Toutes les réunions publiques organisées obéissent 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.

Mme Nadira MALECK-BERTRAND (CPDP) conclut son intervention sur des éléments de calendrier, puis cède la parole à Yves DEBOUVERIE, pour la présentation du projet de piste longue.

Présentation du projet de piste longue

En préambule, **M. Yves DEBOUVERIE** (représentant de la DGAC) rappelle que l'État est intervenu à plusieurs reprises sur la piste 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 et de permettre la mise en œuvre de vols directs entre Mayotte et la métropole. En effet, la

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

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 rappelle que la piste actuelle est courte, soumise à l'obstacle d'une colline, et proche des habitations (qui doivent être protégés du souffle des réacteurs). Il revient d'ailleurs sur le récent incident de l'avion de la compagnie Corsairfly, qui n'a pas pu atterrir. M. Yves DEBOUVERIE explique ensuite 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, Air Austral 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, et soumis à une escale). 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, à l'avenir, des appareils de plus forte capacité

Le projet présenté par la DGAC est celui d'une piste convergente de 2600 m, longueur qui lève de nombreux obstacles (pas de survol des habitations à très basse altitude, évitement de la colline de Labattoir). Pour M. Yves DEBOUVERIE, cette longueur 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, qui détaille 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*

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.

¹ La compagnie Corsairfly étudie également cette possibilité.

Débat avec le public

➤ **Finalité du débat**

M. Julien DHOMONT (habitant de Mayotte) souhaite savoir qui juge de la pertinence des remarques de la population et quel est le poids de ces remarques dans la décision finale.

M. Jean VAN OOST (CPDP) explique que tous les débats sont retranscrits in extenso, puis synthétisés. Les arguments du public émis sur site Internet de la CPDP sont également pris en compte. L'ensemble de ces arguments est récupéré et intégré à un compte-rendu final, rédigé et argumenté par la CPDP, puis transmis au maître d'ouvrage pour qu'il modifie son projet, le poursuive en l'état, ou l'arrête. M. Jean VAN OOST précise que la Commission Nationale de Débat Public réalise une dizaine de débats chaque année en France. Sur dix projets, au moins huit sont modifiés grâce aux avis émis lors du débat public.

Mme Zena MOUSSA (habitante de Chirongui, présidente de l'association FURAHA TSARA) se réjouit de la richesse de ce débat et des idées qui y sont portées. Elle souhaite que la concertation se poursuive dans toute l'île et dans les mêmes conditions.

➤ **D'autres alternatives de développement**

M. Mlaili CONDRÓ (habitant de Chirongui) interpelle les représentants de la DGAC, le public, mais également les élus sur le sens de ce projet. Selon lui, l'association de la piste longue au « développement » est une mystification, car elle se substitue à plusieurs questions centrales: quels développements ? Pour qui ? Selon M. Mlaili CONDRÓ, ce projet de piste longue pose aux Mahorais une question de choix de société : souhaitent-ils développer le tourisme ou privilégier l'éducation de leurs enfants ? Il rappelle que ce chantier de l'éducation a été négligé au profit d'une attractivité touristique que l'île et ses habitants ne sont pas en mesure de gérer. M. Mlaili CONDRÓ ajoute que ces choix de développement sont très importants, car s'ils ne sont pas faits, ils conduiront à l'enrichissement des mêmes personnes, et à l'appauvrissement des mêmes autres, tributaires de « la charité de l'État » incarnée par la CAF. En conclusion, il invite les élus à se réunir et à expliquer aux Mahorais ce qu'ils entendent *exactement* par « développement » de Mayotte. **Mme Martine ZOULIKIAN** (habitante de Kani-Kéli) abonde dans le sens des propos de M. Mlaili CONDRÓ, et estime que ce projet de piste longue va surtout bénéficier à de grandes entreprises non mahoraises, comme Total. **M. Ali DJINOURI** (habitant de Chirongui) rejoint les propos de M. Mlaili CONDRÓ sur les apports concrets de ce projet pour les Mahorais, et la nécessaire intervention des élus sur le sujet.

M. Jean VAN OOST (CPDP) observe qu'il n'y a aucun élu dans la salle, ce qui laisse la question en suspens.

En échos aux propos de M. Mlaili CONDRÓ, **M. Michel CHARPENTIER** (habitant de Mayotte, naturaliste) doute que la piste longue soit porteuse de développements réels pour Mayotte. Il affirme que le développement de l'île devrait passer par d'autres chantiers, tels l'assainissement, l'éducation ou la création d'entreprises. S'agissant de l'assainissement, il fait observer que la majorité des eaux usées sont déversées dans le lagon, ce qui, à terme, pourrait le détruire complètement. Concernant l'éducation, il rappelle que Mayotte manque cruellement d'écoles et d'instituteurs. Enfin, la création d'entreprises doit être envisagée pour que l'île puisse produire ses propres richesses. **M. Mlaili CONDRÓ** demande si les sommes d'argent dédiées à la piste longue pourraient être investies dans les chantiers prioritaires évoqués par M. Michel CHARPENTIER, notamment celui de l'éducation.

M. Yves DEBOUVERIE affirme qu'il n'appartient pas à la DGAC de se prononcer sur le choix de société de Mayotte, mais rappelle que ce projet répond à un besoin qui a été exprimé par les élus de l'île et par ses acteurs économiques. Ces derniers attendent de la piste longue qu'elle ouvre Mayotte vers l'extérieur, par la baisse des tarifs de transport aérien, et la possibilité d'effectuer des vols directs vers la métropole. Sur la question du développement, M. Yves DEBOUVERIE explique que la piste longue est un outil économique, pas une solution en soi. Concernant les investissements sur les autres chantiers (assainissement, éducation, entreprises), il déclare qu'ils relèvent des autorités publiques, et non de la DGAC, puis rappelle que l'investissement de ce projet est réparti entre les pouvoirs publics (État, Conseil général) et privés (les compagnies aériennes), et non de l'État seul.

Mme Sophiata SOUFFOU (habitante de Chirongui, déléguée de parents d'élèves *propus en shibushi*) revient sur l'éducation et fait savoir que les élèves éprouvent d'importantes difficultés à apprendre, tant dans les établissements primaires que secondaires. Elle s'inquiète des conséquences qu'auront ces difficultés d'apprentissage sur leur capacité à se montrer compétitifs vis-à-vis du grand nombre de personnes, qui, avec la piste longue, arrivera de métropole.

➤ **Prix du billet d'avion**

M. Pamime MATI (habitant de Chirongui) estime que la baisse du billet d'avion afférente à la piste longue permettra aux Mahorais de se déplacer plus facilement, pour des raisons personnelles d'une part, mais aussi, et surtout, pour être soignés et formés. Il rappelle que bon nombre de Mahorais ne peuvent pas aller se faire soigner à l'île de la Réunion ou suivre une formation en métropole, parce que le prix du billet d'avion est trop cher.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) rappelle que la baisse du prix du billet des vols directs Mayotte-métropole sera pondérée par le prix très élevé du carburant, 50% plus cher à Mayotte que sur l'île de la Réunion. Il ajoute que ce prix du carburant doit faire l'objet de négociations commerciales entre les compagnies Air Austral et Total, et qu'à long terme, une solution pourrait être trouvée. M. Yves DEBOUVERIE souligne également que la concurrence de Corsairfly sur les trajets directs pourrait également tirer les prix vers le bas. Il conclut son propos sur le fait que fin 2011, pour la période de Noël et du jour de l'an, le prix le plus bas d'un trajet direct aller-retour Mayotte-Paris sera de 850 euros, soit un prix largement inférieur à ceux de l'île de la Réunion.

➤ **Emplacement de l'aéroport**

M. Ahmed CHEICK revient sur l'emplacement de l'aéroport à Pamandzi et fait observer que Petite-Terre ne concentre qu'une minorité de la population mahoraise. De fait, la position de l'aéroport actuel ne lui semble pas conforme aux exigences de service public, puisqu'elle ne répond pas au besoin du plus grand nombre. M. Ahmed CHEIK rappelle que cette exigence est pourtant respectée en métropole : à Paris par exemple, qui compte trois aéroports. Il ajoute qu'à terme, l'aéroport de Pamandzi ne répondra pas aux besoins de Mayotte, puis affirme que la DGAC devrait réfléchir à la construction d'une infrastructure aéroportuaire en Grande-Terre (Il cite Mirereni et Combani comme possibles emplacements).

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) certifie que l'aéroport de Pamandzi ne sera pas saturé. Concernant la construction d'un aéroport en Grande-Terre, il explique que ce projet a été envisagé sur la plaine de Combani et à Majicavo, mais écarté, car trop problématique en termes de relief (présence de collines), d'environnement et d'urbanisation. En marge de ces aspects, M. Yves DEBOUVERIE rappelle que la construction d'un aéroport coûte cher.

➤ **Délais**

M. Ali DJINOURI revient sur les éléments « provisoires » du projet, notamment l'écart de dix ans entre les deux étapes du scénario 1, et déclare que cette piste doit être envisagée pour répondre aux besoins futurs de Mayotte et non pas se contenter de ses besoins présents.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) lui répond que l'étape 1 de ce scénario permettrait de répondre aux besoins des compagnies aériennes.

➤ **Environnement**

Mme Martine ZOULIKIAN (habitante de Kani-Keli, retraitée) s'inquiète des conséquences environnementales qu'aura ce projet de piste longue sur la richesse écologique de Mayotte. Elle rappelle que malgré toutes les assurances des compagnies ayant travaillé sur l'élargissement du port de Longoni, les conséquences environnementales ont été désastreuses : selon les spécialistes du corail, le récif a subi d'importantes dégradations. Dans le même ordre d'idées, **M. Julien DHOMONT** s'étonne que l'étude d'impact environnemental ne soit pas réalisée plus en amont de ce débat, et demande à la DGAC si les résultats de cette étude pourraient remettre en cause le projet de piste longue.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que conformément à la réglementation, deux consultations publiques doivent avoir lieu avant la décision finale du projet : le débat public et l'enquête publique, qui vise à recueillir l'avis de la population sur un projet précis. L'étude d'impact entre dans le cadre de l'enquête publique. Pour autant, M. Yves DEBOUVERIE explique qu'une première étude, portant sur l'état initial de l'environnement, a été réalisée et peut être consultée sur le site Internet de la CPDP. Il rappelle aussi que le dossier du débat public contient plusieurs éléments relatifs aux impacts environnementaux et aux mesures compensatoires susceptibles d'être imaginées à ce stade. Concernant les conséquences de l'étude d'impact sur le projet, M. Yves DEBOUVERIE explique que le rôle de cette étude est de déterminer des solutions pour chaque problème environnemental rencontré. L'étude doit ensuite être intégrée au bilan sur lequel s'appuiera l'État pour prendre sa décision. **M. Jean VAN OOST** (CPDP) rappelle de son côté qu'une dizaine d'études (environnementales, socio-économiques, etc.) ont été réalisées sur ce projet de piste longue et sont consultables sur le site Internet de la CPDP.

M. Hamada ATOUMANI (habitant de Chirongui, *propos écrit*) souligne que les impacts environnementaux n'ont pas été pris en compte pour les rocades de Passamainty et M'tsapéré. Il souhaite que la piste longue soit réalisée rapidement, afin que les Mahorais puissent effectuer des trajets plus rapides vers la métropole. Dans le même ordre d'idées, **M. Ali BOURA** (habitant de Chirongui, *propos en shibushi*) ne comprend pas « cette obstination à parler de l'environnement » et rappelle que des aéroports beaucoup plus grands ont été construits en métropole sans que cela pose problème. **M. Michel CHARPENTIER** lui fait savoir que tous les chantiers aéroportuaires ne sont pas sans poser problème en métropole. Il étaye son propos en expliquant par exemple que le projet d'un troisième aéroport parisien a été refusé par la population et les élus locaux². M. Michel CHARPENTIER explique qu'en métropole, ce refus est motivé par la conscience croissante de l'enjeu environnemental dans l'opinion publique, ainsi que par les catastrophes écologiques qui se sont produites à la suite d'accidents ayant eu lieu dans des infrastructures dites « sécurisées ». M. Michel CHARPENTIER ajoute qu'il n'est pas originaire de Mayotte, mais de métropole, et que le fait d'avoir vécu dans un autre environnement que celui de Mayotte lui permet justement de prendre la mesure de l'extrême richesse naturelle de l'île. Il conclut son intervention sur les mangroves de Longoni et M'tsapéré, qui ont subi des dommages irréversibles, puis affirme que le coût environnemental de ce projet sera « fantastique ».

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) objecte que ce « coût environnemental » n'est pas entièrement mesuré. Il devra être défini lors de l'étude d'impact.

➤ **Départementalisation**

M. Asani MADANI (habitant de Chirongui, *propos en shibushi*) affirme que si les Mahorais ont fait le choix de la départementalisation, c'est aussi pour bénéficier des mêmes infrastructures que les autres Français. Il souhaite donc que l'on cesse de parler de ce projet au conditionnel, et qu'on le réalise au plus vite. **M. Ali BOURA** abonde dans le sens des propos de M. Asani MADANI, et rappelle que si les Mahorais se sont battus pour obtenir la départementalisation, c'est pour être traité comme les autres départements français, et bénéficier des mêmes chantiers, aéroport en tête.

➤ **Financement du projet**

Mme Martine ZOULIKIAN demande aux représentants de la DGAC si les modalités et le détail du financement du projet seront intégrés à l'enquête publique. Elle pense d'une part à la participation des compagnies aériennes et à l'impact de cette participation sur le prix des billets, et d'autre part à la participation du Conseil général.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) n'est pas certain que le détail des financements soit intégré à l'enquête publique. **M. Jean VAN OOST** (CPDP) précise cependant que le projet de piste longue est inscrit au contrat de projet, pour un montant de 300 millions d'euros.

² Il emploie le terme de « gouvernants »

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

Conclusion

En conclusion de cette réunion de proximité, **Mme Anziza MOUSTOIFA** (CPDP) remercie tous les intervenants pour ce débat et pour la richesse des thèmes qui y ont été abordés. Elle dresse ensuite la synthèse de la réunion, puis invite les participants à poursuivre ce débat lors de la prochaine réunion, à Bouéni, le 29 juillet.