

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

29 JUILLET 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – BOUENI

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	29 juillet 2011
Lieu de la réunion :	Bouéni

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 M. Mohamed YOUSSEF, maire de Bouéni.

M. Mohamed YOUSSEF (maire de Bouéni *propos en français, puis en shimaoré*) remercie l'ensemble des participants, puis explique que cette réunion permettra à chacun de comprendre les enjeux de cette piste longue, mais aussi ceux du débat public. Il ajoute qu'après avoir obtenu la départementalisation, les Mahorais, qui rencontrent des difficultés considérables pour aller à l'étranger, doivent s'exprimer en faveur de cette piste longue. M. Mohamed YOUSSEF dit ensuite être favorable au scénario 2, qui permettra aux avions d'éviter de passer au-dessus des habitations de Pamandzi, et évitera aux Mahorais d'avoir à attendre de nouvelles études pour bénéficier de la piste convergente.

Mme Anziza MOUSTOIFA présente les membres de la Commission Particulière du Débat Public : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Jean VAN OOST, M. Mohamed MOINDJIE, M. Zoubair ALONZO, Dr Martial HENRY (absent), M. Franck MADJID (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 M. Zoubair ALONZO, 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 et préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux enseignements du débat public.

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*
- *émettre leurs propositions sur le site internet (www.debatpublic-pistelonguemayotte.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.

M. Zoubair ALONZO (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

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

En préambule, **M. Yves DEBOUVERIE** (représentant de la DGAC) rappelle que depuis plusieurs dizaines d'années, l'État intervient sur la piste de Mayotte en l'adaptant progressivement aux besoins. 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 forte croissance du trafic aérien à Mayotte constatée ces dernières années (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). M. Yves DEBOUVERIE explique ensuite qu'une compagnie aérienne 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 dont les performances sont compatibles avec la piste actuelle, sous réserve de certains aménagements. Si des trajets directs Mayotte-Paris pourront être effectués dès novembre avec ces appareils, ces vols resteront 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 qui est prévu fin octobre
- 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 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 à travers la réalisation d'une étude d'impact, successive au débat public, lorsque le projet sera défini plus précisément. 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

➤ **Utilité du débat et prise de décision finale**

Mme Moussa TAAMBATI (habitante de la commune de Bouéni, *propos en shimaoré*) se réjouit de ce débat et en remercie les organisateurs. Elle évoque ensuite le refus de prolonger la piste en 1995 et se demande si le conseil de surveillance n'en a pas été à l'origine. **M. Kassim BOINLADA** (habitant de la commune de Bouéni, employé à l'aviation civile) déclare qu'en 1995, le prolongement à 2450 m de la piste a été annulé à la dernière minute, à cause des autorités réunionnaises, qui ont mis en avant un projet d'allongement parallèle à celui de Mayotte. M. Kassim BOINLADA souligne qu'à chaque grand projet décidé pour Mayotte, un projet parallèle est mis en œuvre sur l'île de la Réunion : cette année encore, l'île de la Réunion a un projet pour son aéroport et pour sa piste, qui doit pouvoir accueillir l'Airbus A380 en 2014. M. Kassim BOINLADA craint que les mêmes causes produisent aujourd'hui les mêmes effets, et se demande si le projet réunionnais ne va pas « tuer dans l'œuf » le projet mahorais. Il s'interroge sur l'utilité de ce débat et sur la volonté des pouvoirs publics à le concrétiser. Cette question est également soulevée par **M. Boinariziki MANSOUR** (habitant de la commune de Bouéni, *propos en shimaoré*), qui exprime son agacement vis-à-vis des projets présentés aux Mahorais mais jamais concrétisés (il cite le pont de Tsoundzou). Pour que Mayotte se développe, M. Boinariziki MANSOUR estime que deux développements majeurs doivent être envisagés : un port accessible aux gros navires et une piste longue. À son sens, la piste longue doit être faite rapidement, et pour longtemps. Dans un autre ordre d'idées, **Mme Sara MOHAMED** (habitante de Bouéni, *propos en shimaoré*) s'interroge sur ce qui se passera si la DGAC et l'État décident d'annuler le projet de piste longue : d'autres projets pour Mayotte seront-ils prévus ou les Mahorais devront-ils attendre encore des années qu'un nouveau projet soit soumis à étude et mis en chantier ? **M. Fadhuli DALAHANI** (membre de l'association COMADEP – Comité Mayotte Département – *propos en shimaoré*), favorable au projet de piste longue, souhaite savoir quel pourcentage d'avis négatif pourrait conditionner l'abandon du projet.

En réponse aux propos de Mme Moussa TAAMBATI et M. Kassim BOINLADA sur le prolongement de la piste en 1995, **M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) affirme que la longueur de la piste à 2450 m n'était pas économiquement justifiée à l'époque, dans la mesure où le trafic était très inférieur à 100 000 passagers. Concernant Air Austral, M. Yves DEBOUVERIE doute que cette compagnie bénéficiait en 1995 d'un Conseil de surveillance. En réponse à l'intervention de M. Kassim BOINLADA, M. Pierre PINSON rappelle que Paris s'est toujours tenu à l'écoute des besoins de Mayotte en matière de transport aérien (allongement de la piste en 1995, élargissement en 2004, puis aujourd'hui, projet de piste longue). Il ajoute que si la croissance du nombre de passagers mahorais est récente par rapport au trafic de l'île de la Réunion (qui a dépassé deux millions de passagers), les réponses de l'administration centrale aux besoins de Mayotte restent conséquentes. M. Yves DEBOUVERIE conclut sur la question de Mme Sara MOHAMED et déclare que l'État n'a prévu aucun projet alternatif à la piste longue.

Mme Anziza MOUSTOIFA (CPDP) revient quant à elle sur l'utilité du débat public et rappelle que les enseignements du débat, qui intégreront les arguments du public, seront pris en considération par la DGAC, qui pourra proposer de nouveaux éléments de réponse. Concernant les éléments chiffrés demandés par M. Fadhuli DALAHANI, Mme Anziza MOUSTOIFA explique que ce n'est pas le nombre d'interventions favorables ou défavorables au projet qui conditionnera son maintien ou son annulation, mais les arguments qui seront émis en sa faveur ou en sa défaveur. Elle ajoute que 8 projets sur 10 sont modifiés par les enseignements du débat public (3% d'entre eux sont annulés).

Cheik Housseini AL AHMED (habitant de Bouéni, adjoint au maire) demande à la CPDP s'il sera possible, en temps voulu, d'afficher la liste des personnes ayant contribué au débat public (par exemple à l'aéroport de Pamandzi).

➤ **Longueur de la piste**

M. Fadhuli DALAHANI s'interroge sur la longueur de 2600 m, et se demande si cette longueur est suffisante. Il rappelle que les pistes plus grandes de Madagascar, de la Réunion et de Mohéli pourraient concurrencer celle de Mayotte. Dans le même ordre d'idées, **M. Kamel-Eddine MOHAMED** propose la mise en place d'une deuxième étape au scénario 2, qui prolongerait la piste convergente à 3000 m.

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

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que les premières études réalisées il y a dix ans à Mayotte sur la piste longue portaient sur une longueur de piste de 3000 m. Les technologies ayant évolué, les avions modernes n'ont plus besoin de 3000 m pour décoller et atterrir. M. Yves DEBOUVERIE ajoute que la longueur de 2600 m apparaît comme un compromis acceptable entre les besoins des avions et les dégradations environnementales, qui seront plus importantes avec une piste de 3000 m. Concernant la concurrence, il cite l'exemple de la capitale de l'Union des Comores, Moroni, qui dispose d'une piste de 2900 m, mais reste beaucoup moins importante que Mayotte en termes de trafic.

➤ **Sécurité**

M. Fadhuli DALAHANI évoque la catastrophe de l'avion de la compagnie Yemenia et interroge les représentants de la DGAC sur les garanties liées à la sécurité.

M. Pierre PINSON (DGAC) indique en préambule que dans le domaine de l'aviation civile, la réglementation appliquée en matière de sécurité est une déclinaison de la réglementation appliquée par l'Organisation de la direction de l'aviation civile internationale. À Mayotte, cette réglementation impose la mise en place d'un certain niveau de secours, qui permet de recueillir 80 % du maximum de passagers présents à bord des avions desservant Mayotte (soit environ 240). M. Pierre PINSON explique qu'il est difficile d'envisager la mise à l'eau d'embarcations à partir de l'aéroport, situé sur le platier. La solution prévue en cas d'accident consiste donc en une mutualisation des moyens des différents services de l'état pour mettre à l'eau les barges dans des délais accessibles.

➤ **Une piste en Grande-Terre**

M. Toiha SOUMAILA (habitant de Mayotte) considère que le territoire de Petite-Terre est trop limité pour répondre aux besoins des passagers et qu'une nouvelle piste devrait être construite en Grande-Terre. Il ajoute que la construction d'un deuxième aéroport permettrait à Mayotte de bénéficier de deux pistes (en cas de coupure entre Grande-Terre et Petite-Terre), et éviterait les impacts environnementaux sur le lagon.

M. Pierre PINSON (DGAC) lui répond que lorsque les études sur la piste longue ont commencé, deux scénarios – le premier à Combani, et le second à Majicavo – ont été envisagés en Grande-Terre, mais exclus pour des raisons de peuplement, de développement économique, ainsi que pour des raisons environnementales (dégradations sur la barrière). M. Pierre PINSON ajoute que le vallonnement de Mayotte constitue une contrainte supplémentaire, puis rappelle que la construction et l'utilisation d'un deuxième aéroport seraient extrêmement onéreuses et non rentables.

➤ **Développement économique du territoire**

M. Ahmed AHMEDOMAR (habitant de la commune de Bouéni, enseignant retraité, *intervention en shimaoré*) rappelle que tous les projets sont source de division : ainsi, une partie des Mahorais ne souhaitait pas la départementalisation, qui se révèle être une bonne chose, car elle permettra de développer les infrastructures mahoraises (notamment la piste longue) et facilitera l'ouverture du territoire. S'agissant des contraintes environnementales et humaines du projet, M. Ahmed AHMEDOMAR signale qu'elles ne concernent pas l'ensemble de la population, mais uniquement les habitants de Petite-Terre.

M. Michel CHARPENTIER (habitant de Mayotte, naturaliste) nuance les bénéfices économiques escomptés par ce projet en citant l'exemple de la piste longue de Moroni, qui n'a pas entraîné beaucoup de développement économique. En écho à ses propos, **Mme Catherine MALABRE** (touriste) note que si la piste longue a été présentée comme un facteur de développement économique, aucun chantier préalable à ce développement n'a encore été réalisé : le tri, le traitement des déchets et l'assainissement, nécessaires à l'entrepreneuriat sont inexistantes, et tandis que 40 % de la population mahoraise ne sait ni lire ni écrire, seuls 8 % des bacheliers mahorais obtiennent un diplôme supérieur de premier cycle. En ces conditions, Mme Catherine MALABRE souhaite savoir si un document économique chiffré, planifié, et intégrant toutes ces composantes a été réalisé par la DGAC pour préciser les apports économiques de la piste longue. **Mme MOUSSA TAAMBATI**, de son côté, considère au contraire que la piste longue va permettre aux Mahorais de voyager davantage,

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

d'observer comment les autres territoires se sont développés et de s'en inspirer pour développer Mayotte.

En réponse aux interrogations de Mme Catherine MALABRE, **M. Yves DEBOUVRIE** (DGAC) déclare que si Mayotte a probablement d'autres priorités que la piste longue, il ne revient pas à la DGAC de définir le projet de société des Mahorais : ce travail relève des élus en concertation avec l'État. S'agissant justement des élus, **M. Hayrouni MOHAMADI** (habitant de Mayotte) rappelle que les Comores, qui ne sont pas aussi développées que Mayotte, bénéficient d'une piste longue et de vols directs vers Paris. Cette situation, conclut-il, est honteuse pour la classe politique mahoraise. Pour M. Hayrouni MOHAMADI, la piste longue doit impérativement être réalisée.

M. Ali DJAROUDI (habitant de la commune de Bouéni, employé de la Chambre de Commerce) affirme qu'en matière de développement économique, le premier atout de Mayotte est le tourisme. Il lui semble inconcevable que l'île s'oriente dans cette voie sans s'équiper des infrastructures adéquates. M. Ali DJAROUDI ajoute que la position de Mayotte est idéale : située au milieu du canal du Mozambique, proche de Madagascar, de la côte africaine et des Seychelles, l'île bénéficie d'une meilleure position géostratégique que l'île de la Réunion ou l'île Maurice, plus excentrées. Pour M. Ali DJAROUDI, cet enjeu a été parfaitement compris par les Réunionnais, qui ont tout à gagner à ce que cette piste longue soit réalisée le plus tard possible. En parallèle, il estime que l'allongement de la piste actuelle ne profitera qu'à la compagnie Air Austral, et ne créera pas les conditions suffisantes à l'émergence d'une concurrence saine. En conclusion, M. Ali DJAROUDI déclare que si Mayotte souhaite se présenter comme une plaque tournante en matière de tourisme, la piste convergente doit impérativement être réalisée. **M. MAHAMOUA** dit être favorable au projet, mais signale que le tourisme à Mayotte se développera à partir des richesses écologiques de l'île, richesses que le projet de piste longue va justement dégrader. **M. Anouar CHEIK** (habitant de la commune de Bouéni) aborde de son côté la problématique des escales sur l'île de la Réunion, et affirme que ces dernières, chronophages, pénalisent de nombreux entrepreneurs, qui choisissent de se rendre dans les pays asiatiques plutôt qu'en métropole. Il conclut son propos sur le fait qu'on demande aujourd'hui aux Mahorais de conformer leurs produits aux normes européennes, mais que cet enjeu sera difficile à concrétiser si les Mahorais ne peuvent pas se rendre facilement en Europe.

➤ **Prix du billet et financement**

M. Michel CHARPENTIER revient sur la baisse du prix du billet d'avion, attendue par beaucoup d'habitants, et rappelle que dans son document de présentation du projet, p.67, la DGAC conclut elle-même, que « *compte tenu du prix élevé du kérosène à Mayotte, le prix du billet en vol direct ne sera pas forcément sensiblement différent de celui d'un vol semi-direct* ». **M. Gabriel ULLMANN** (administrateur de l'association France Nature Environnement) déclare de son côté que le coût de l'ouvrage (210 millions d'euros) initialement prévu ne comprend pas les coûts d'exploitation et les coûts d'entretien qui pourraient être répercutés sur le prix du billet des passagers.

En réponse aux propos de M. Gabriel ULLMANN, **M. Yves DEBOUVRIE** (DGAC) affirme que le financement de ce type de projet est, en effet, assuré par l'exploitant de l'aéroport, qui répercute une partie de son coût sur les compagnies aériennes, qui répercutent à leur tour ce coût sur le prix des billets des passagers. En revanche, M. Yves DEBOUVRIE souligne que l'investissement de 210 millions d'euros est très important tandis que le projet sera également financé par les pouvoirs publics et éventuellement par l'Europe, ce qui atténuera le coût réel imputable sur le prix du billet (coût qui reste encore inconnu). S'agissant des coûts d'exploitation pris en charge par le concessionnaire de l'aéroport, M. Yves DEBOUVRIE estime qu'il se gèrera dans la masse et qu'il n'y aura pas nécessairement d'augmentation des redevances payées par les passagers.

M. Kamel-Eddine MOHAMED (habitant de la commune de Bouéni) affirme que les impacts positifs de la piste longue seront plus importants que les impacts négatifs. S'agissant du prix du billet, il estime qu'il baissera mécaniquement, du fait de la concurrence. Cet argument est partagé par **M. Hayrouni MOHAMADI**, qui explique que, faute de concurrence, le prix actuel du billet est beaucoup trop élevé.

➤ **Modernisation de l'aéroport de Pamandzi et accueil de l'A380**

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

M. Hassani ANDILANI dit être favorable au projet de piste longue, ainsi qu'à la modernisation des moyens de transfert de l'aéroport (et du port de Longoni, également), afin que les passagers puissent directement embarquer dans les avions.

M. Pierre PINSON (DGAC) lui répond que la nouvelle aérogare prévoit des embarquements directs des passagers dans les avions.

M. Fadhuli DAHALANI demande aux représentants de la DGAC si la piste longue sera capable d'accueillir l'A380.

M. Pierre PINSON (DGAC) observe que cette question est récurrente, et souhaite préciser un certain nombre de points : le premier concerne le choix de faire atterrir tel ou tel types d'appareil sur un aéroport, choix qui n'appartient pas à la DGAC, mais aux compagnies aériennes, qui décident en fonction des opportunités commerciales. S'agissant spécifiquement de l'A380, M. Pierre PINSON explique que pour que cet appareil soit mis en ligne sur un aéroport, le trafic de cet aéroport doit être de 600 000 à 800 000 passagers/an. Or actuellement, Mayotte se situe à 80 000 passagers/an. M. Pierre PINSON ajoute que si la croissance de 10 % à 12 % du nombre de passagers/an à Mayotte est positive, elle finira par s'arrêter, et pour la DGAC, le niveau de 600 000 passagers/an à Mayotte participe d'un raisonnement de très long terme (40 ans) qui doit encore intégrer les cycles d'évolution technologique des avions. M. Pierre PINSON déclare que les raisonnements de la DGAC portent sur des horizons plus courts, de 20 à 25 ans. Il ajoute ensuite que pour accueillir l'A380, l'aéroport de Mayotte devrait envisager des améliorations techniques (parkings, taxiways) impliquant des coûts extrêmement importants.

M. Hayrouni MOHAMADI (habitant de Mayotte) estime que l'aéroport actuel, trop limité, doit être conçu comme les autres aéroports internationaux, et être techniquement capable d'accueillir l'A380.

➤ **Impacts environnementaux**

M. Kamel-Eddine MOHAMED considère qu'il ne faut pas se baser sur les dégradations environnementales pour demander l'annulation du projet de piste longue, qui permettra de désenclaver Mayotte et favorisera son ouverture. Il ajoute que ce projet en lui seul ne saurait détruire tout le lagon et que les mesures de protection de ce dernier gagneraient à intégrer des éléments qui n'ont rien à voir avec le projet, tels l'assainissement des eaux usées et le traitement des déchets. M. Kamel-Eddine MOHAMED conclut sur l'idée de réaliser des cadrages pour atténuer les impacts environnementaux. À ce sujet, **M. Moinatindri ISSIHACA** (habitant de la commune de Bouéni, *propos en shimaoré*) évoque l'étude d'impact et explique qu'il serait intéressant que les Mahorais en bénéficient dès à présent afin d'argumenter en connaissance de cause. Il évoque notamment l'impact du remblai sur la faune du lagon, le prélèvement des matériaux et les aménagements paysagers, qui devront être réalisés une fois les travaux terminés.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) lui répond qu'au stade actuel, le projet n'est pas suffisamment défini pour que cette étude d'impact soit réalisée. Il ajoute que conformément à la réglementation, cette étude doit être réalisée lors de l'enquête publique, et contenir trois phases : la description précise de l'état initial de l'environnement, la détermination des effets du projet sur l'environnement, et la détermination des mesures pour limiter, réduire, ou compenser ces impacts. M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique que la première phase, réalisée en 2010 et présente sur le site Internet de la CPDP, a permis de déceler certains effets :

- Dans le cadre de l'allongement de la piste (scénario 1, étape 1) le remblai détruira une zone d'herbiers, fréquentée par un dugong et des tortues. M. Yves DEBOUVERIE précise que si la replantation de ces herbiers est possible, alors elle sera faite. L'allongement de la piste pose également la question de la circulation des eaux et des études sont en cours pour savoir s'il serait nécessaire de créer des passages permettant aux eaux de circuler
- Dans le cadre de la piste convergente, M. Yves DEBOUVERIE explique que quelques pâtés coralliens seront détruits. Ici encore, la DGAC envisage leur déplacement, si la chose est possible (cela a été réalisé dans le cadre du port de Longoni). La piste convergente pourrait également détruire une zone de mangrove, susceptible d'être déplacée dans la lagune créée entre la piste et la côte de Pamandzi. Concernant les matériaux de remblai, leur prélèvement sur la colline de Labattoir pourrait affecter des espèces protégées et la DGAC réfléchit à les prélever sans toucher à la zone dans laquelle elles résident.

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

M. Michel CHARPENTIER souhaite savoir si la solution du remblai est la seule technique de construction ou s'il est possible de lui substituer une technique de type construction sur pilotis. **Mme Sara MOHAMED** demande si d'autres techniques que le remblai ont été prévues par la DGAC.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) explique à M. Michel CHARPENTIER que toutes les pistes créées en mer ou sur le littoral ont utilisé une technique de remblai. Le seul contre-exemple connu est celui de l'aéroport de Madère, bâti sur un plateau qui surplombe la mer d'une cinquantaine de mètres avec une falaise en bout de piste. Lorsque les autorités de Madère ont décidé d'allonger cette piste, ils ont construit des piliers de 50 m de haut, sur du remblai. Si les autorités ont utilisé cette technique, c'est en raison des contraintes techniques liées à la présence de la falaise. Pour M. Yves DEBOUVERIE, il est techniquement faisable d'envisager une autre solution que le remblai, et de créer la piste sur une plaque de béton reposant sur des piliers. Bien qu'elle soit envisageable, cette solution serait aussi dommageable pour le corail, les herbiers, et la faune du lagon. Cette technique de construction permettrait en revanche d'éviter les problématiques de circulation des eaux, mais elle serait aussi beaucoup plus coûteuse.

M. Boinariziki MANSOUR (*propos en shimaoré*) affirme qu'à chaque fois que Mayotte bénéficie d'un projet d'envergure, les associations de défense de l'environnement se manifestent pour faire barrage au projet. Il explique que les Mahorais ont d'autres problèmes environnementaux, tels que la gestion des déchets (déversés sur terre et en mer), la culture sur brûlis, etc. Or, ces problématiques environnementales quotidiennes ne provoquent pas les mêmes réactions des associations de défenses de l'environnement. Dans le même ordre d'idées, **Cheik Housseini AL AHMED** et **Mme Roukia MANSOYA** (habitante de Bouéni, *propos en shimaoré*) estiment qu'il ne sera pas possible de développer Mayotte sans qu'aucun tort ne soit causé à l'environnement.

➤ **Nuisances sonores**

M. Fadhuli DAHALANI explique qu'en 1997 à Paris, d'importantes manifestations de riverains ont eu lieu à cause des nuisances sonores provoquées par l'aéroport international Charles-de-Gaulle. Il souhaite donc savoir quelles mesures ont été envisagées par rapport aux nuisances provoquées par les appareils, ainsi que par les camions qui traverseront les villages pendant toute la durée des travaux.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) lui répond que la piste convergente permettra d'atténuer considérablement les nuisances sonores provoquées par le survol des avions au-dessus de Pamandzi. Concernant les nuisances liées au transport des élus matériaux jusqu'à l'aéroport, la DGAC étudie la possibilité de créer une bande transporteuse depuis le carrefour du Four à Chaux jusqu'à l'aéroport, qui provoquera moins de gêne et de risques que les camions.

➤ **Estimation du trafic**

M. Michel CHARPENTIER interroge M. Yves DEBOUVERIE sur les estimations de trafic, à court terme, entre la situation actuelle et la concrétisation du projet de piste : il souhaite savoir quel nombre de passagers pourra être transporté, de façon hebdomadaire, par le nouvel appareil d'Air Austral.

M. Yves DEBOUVERIE (DGAC) dit n'avoir pas de réponse directe à cette question, mais assure qu'il se renseignera. En marge de cette question, il affirme que les prévisions de trafic entre Mayotte et la métropole sans piste longue en 2018 portent sur 172 000 passagers. Avec la piste longue, ces prévisions portent sur 208 000 passagers.

➤ **Modalités de transport entre Grande-Terre et Petite-Terre**

M. Fadhuli DAHALANI interroge la DGAC sur l'amélioration des transports entre Petite-Terre et Grande-Terre (qui concentre 95 % des passagers de l'aéroport) et évoque la possibilité d'accroître le nombre de barges, ou de créer un pont reliant Grande-Terre et Petite-Terre. **Cheik Housseini AL AHMED** évoque de son côté la possibilité de réaliser des aménagements sur la rocade de Mamoudzou, afin de faciliter la rapidité d'embarquement des véhicules à bord des barges.

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

M. Pierre PINSON (DGAC) indique que les modalités de transport entre Grande-Terre et Petite-Terre ne relèvent pas de la DGAC. En revanche, il rappelle qu'un Comité de Pilotage, présidé par le préfet et incluant les élus et les collectivités a abordé ce point afin que les infrastructures extérieures au projet de piste longue puissent suivre.

Conclusion

Après quelques mots de remerciement de M. Mohamed YOUSOUF, **Mme Anziza MOUSTOIFA** (CPDP) remercie à son tour tous les intervenants pour la richesse des thèmes abordés lors de ce débat, dont elle dresse une brève synthèse. Elle rappelle que les réponses apportées par la DGAC seront approfondies et complétées par d'autres experts lors des réunions thématiques, et invite la population à venir participer à ces réunions.