

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

10 SEPTEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – CHICONI

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	10 septembre 2011
Lieu de la réunion :	Chiconi

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la réunion et présente les membres de la Commission présents : M. Mohamed MOINDJIE et M. Zoubair ALONZO. Elle cède ensuite la parole à M. 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 déplore les bruyantes conditions dans lesquelles a commencé la réunion et s'enquiert de la possibilité de calmer les enfants qui jouent aux alentours. Elle présente ensuite 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. Prévu pour durer jusqu'au 5 novembre, ce débat tend 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 trois mois pour livrer publiquement sa réponse sur le projet et présenter les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux questions du 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 – 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* et d'argumentation : il est important que les intervenants détaillent les raisons et motifs de leurs prises de position.

Mme Anziza MOUSTOIFA conclut son intervention en annonçant les prochaines réunions, notamment les quatre réunions thématiques, puis cède la parole à M. 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 est de développer la desserte internationale de Mayotte et de permettre la mise en œuvre de vols directs vers la métropole. En effet, la forte croissance du trafic aérien à Mayotte 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 protégées du souffle des réacteurs. De plus, l'atterrissage des vols long-courriers et gros porteurs n'est pas toujours possible en raison de certaines conditions météorologiques. M. Yves DEBOUVERIE rappelle ensuite qu'une compagnie lancera des vols directs

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

Mayotte-Paris dès le 31 octobre 2011. Pour ce faire, elle utilisera de nouveaux appareils compatibles avec la longueur de piste actuelle sous réserve de certains aménagements. L'objectif de la desserte sans escale sera donc partiellement atteint avec la piste actuelle, mais il reste nécessaire d'aménager une piste longue. En effet, les vols directs vers Paris avec le plein de passagers resteront fortement soumis aux conditions météorologiques. Certains vols devront réduire la masse de carburant pour pouvoir décoller avec le plein de passagers et devront donc faire une escale pour faire le plein de kérosène. Cette situation pourrait se produire pour environ 15 % des vols, surtout 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 des compagnies desservant déjà Mayotte
- accueillir à l'avenir des appareils de plus forte capacité

Le projet présenté par la DGAC est celui d'une piste convergente de 2 600 m, longueur qui lève les obstacles précédemment évoqués. Pour M. Yves DEBOUVERIE, cette longueur est un bon compromis entre les besoins des appareils (gros porteurs et long-courriers) et les contraintes environnementales.

Deux scénarios sont proposés aux Mahorais :

- Scénario 1 :
 - *étape 1* : allongement de la piste actuelle à 2 310 m permettant au nouvel appareil de décoller quelles que soient les conditions météorologiques
 - *étape 2* : création ultérieure et selon les besoins 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, scénario plus favorable aux habitants de Pamandzi

Contraintes environnementales – Conformément à la réglementation, les contraintes environnementales seront prises en compte dans l'élaboration du projet à travers la réalisation de l'étude d'impact, successive au débat public. La DGAC a déjà détaillé des impacts environnementaux prévisibles, quel que soit le scénario choisi :

- *la destruction d'herbiers* du fait de la construction de la piste 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. Une baisse des coûts de transport est également envisagée, mais elle pourrait être pondérée par le prix élevé du carburant à Mayotte. 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 de plus gros volume, 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 fin 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

➤ **Finalité du débat**

M. Maoulida RAFIOUN déplore que ce projet tarde tant à être réalisé. Il s'interroge sur la pertinence de ce débat et préférerait que le chantier commence au plus vite. Par ailleurs, il s'exprime en faveur du scénario 1 dans sa totalité, arguant que les travaux devraient être menés en intégralité dès le commencement afin d'aboutir enfin à une infrastructure suffisante.

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

M. Mohamed MOINDJIE (CPDP), animateur du débat, rappelle que les intervenants doivent se présenter et respecter le temps de parole imparti, à savoir deux minutes. Il leur est possible de reprendre la parole. Tous leurs propos sont enregistrés et doivent être argumentés.

M. Maoulida RAFIOUN (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) s'interroge sur la pertinence de ce débat. **M. Ali SAINDOU** (habitant de Chiconi) se réjouit de l'organisation de ce débat ouvert à toute la population mahoraise. Il encourage ses concitoyens à s'exprimer. Il s'interroge toutefois sur l'utilisation des avis exprimés au cours de la réunion.

M. Yves DEBOUVERIE répond que l'État, avant de rendre sa décision, prendra en considération les avis exprimés. Certaines opinions pourront aider le maître d'ouvrage à appréhender des problèmes passés inaperçus et donc à modifier le projet en conséquence. **M. Mohamed MOINDJIE** ajoute que l'objectif du débat est de recueillir les avis. À l'issue des 10 débats publics menés chaque année en France, 8 projets sont modifiés. Les avis exprimés ont donc de l'importance.

➤ **Financement du projet**

M. Abdourahamane HARAMDA (habitant de Chiconi), favorable au scénario 2, comprend bien que le projet de piste longue est très onéreux, mais il estime que le gouvernement français se doit d'investir pour Mayotte, après des siècles de négligence.

M. Vincent FRANCIS (habitant de Chiconi, instituteur à Ouangani) est frappé par l'importance du budget prévu pour ce projet. Il s'interroge sur la fiabilité de l'estimation budgétaire.

M. Yves DEBOUVERIE détaille le coût prévu : pour le scénario 1, il s'agirait de 230 M€ en euros 2010 et en valeur actualisée ; pour le scénario 2, il s'agirait de 210 M€ en valeur 2010. La construction devant débuter en 2015, il faudra donc tenir compte de l'inflation. Les experts financiers de la DGAC estiment avoir établi des prévisions budgétaires réalistes, mais des aléas pourraient s'ajouter à ceux prévus dans l'enveloppe présentée.

➤ **Prix du billet d'avion**

M. Vincent FRANCIS s'enquiert de la répartition du financement de la piste longue entre les différents usagers, à savoir les compagnies aériennes et les passagers. Il s'interroge sur la répercussion du coût du projet sur le prix du billet : il est indiqué dans le livret de la DGAC que le prix du billet baissera de 10 % alors que la plaquette n'évoque qu'une possible baisse. **M. Vincent FRANCIS** demande quelle serait la baisse en euros du prix du billet aller-retour si la piste est construite.

M. Yves DEBOUVERIE répond que le financement d'un aéroport est assuré par le gestionnaire de cette infrastructure qui répercuter les coûts sur les compagnies aériennes fréquentant l'aéroport qui, elles-mêmes, répercutent ce prix sur les passagers. Mais les pouvoirs publics participent aux investissements de grande importance et ce sera nécessairement le cas pour Mayotte. Le pourcentage entre la participation demandée aux usagers (considérée comme faible) et celle demandée aux pouvoirs publics reste à définir, de même que l'identité des payeurs publics : le Conseil général, l'État, éventuellement l'Europe. Le représentant de la DGAC explique ensuite que les prix des billets sont fixés par les compagnies aériennes en fonction des coûts d'exploitation et de leur stratégie commerciale. Pour ce qui est de la baisse en euros du prix du billet, **M. Yves DEBOUVERIE** renvoie à la page 67 du dossier. L'évolution du prix du billet entre Mayotte et la métropole est liée à l'évolution des coûts d'exploitation qui repose sur deux aspects : d'une part les effets des vols directs lancés le 31 octobre, d'autre part les effets de la piste longue. La réduction du coût d'exploitation avec les vols directs peut être estimée à 28 % si le prix du carburant est le même à Mayotte et à la Réunion et à 6 % si le prix du carburant est celui actuellement pratiqué à Mayotte. La baisse de 10 % avec la piste longue s'explique par l'augmentation du nombre de vols directs, l'ouverture à la concurrence et l'accueil d'avions de plus grosse capacité dont le prix au siège est plus faible.

M. Abdourahamane HARAMDA affirme que les différents monopoles (compagnie aérienne et compagnie pétrolière) à Mayotte empêchent la baisse du prix du billet. Ce dernier est élevé, car il comprend le coût de l'escale entre Mayotte et la Réunion ou ailleurs et le coût exorbitant du kérosène.

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

M. Yves DEBOUVERIE précise qu'il n'existe pas de monopole aérien à Mayotte : deux compagnies sont en concurrence, Air Austral et CorsairFly, ce qui profite aux Mahorais. Pour ce qui concerne la compagnie Total, l'État a incité les compagnies aériennes et le distributeur de carburant à trouver un accord financier au plus vite dans l'intérêt général.

➤ **Emplacement de l'aéroport**

M. Dhoullyadaine DHURARI (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) est favorable au projet de piste longue, mais il propose de délocaliser l'aéroport en Grande-Terre : supprimer le transport en barge entre les deux îles réduirait la fatigue des voyageurs et le nombre de voitures transportées. En outre, il demande ce qui est prévu si la piste longue de l'aéroport était victime de son succès et ne pouvait plus faire face aux flux de voyageurs.

M. Yves DEBOUVERIE répond que la DGAC a déjà étudié les possibilités de construire un aéroport en Grande-Terre : une telle construction nécessite un site dégagé et libre de tout obstacle, surtout dans les axes de la piste. Un tel site est difficile à trouver en Grande-Terre qui est très montagneuse. Un scénario 3 dans la plaine de Combani aurait pu être envisagé, mais aurait nécessité l'arasement de plusieurs collines, la destruction de la moitié du village de Combani et la disparition de terres agricoles. Une autre solution envisageait la construction d'un aéroport à Majicavo à cheval sur le littoral et le lagon. L'inconvénient est qu'une telle construction aurait empêché l'expansion de l'urbanisation de Mamoudzou et causé des dégâts environnementaux. Enfin un scénario 5, sur le site des Badamiers en Petite-Terre, a été abandonné en raison de problèmes d'urbanisation et de géographie. Il s'avère également que le déplacement de l'aéroport sur un site nouveau serait beaucoup plus onéreux que le projet présenté. En réponse à la deuxième question, M. Yves DEBOUVERIE souligne que si Mayotte est victime de son succès, la piste sera utile et appropriée au moins jusqu'en 2040.

M. Youssouf M'SOILI (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) s'exprime en faveur de la construction de la piste longue à Pamandzi pour une raison stratégique : de grands chantiers de construction d'habitations sont prévus entre 2020 et 2025 en Grande-Terre. Les habitants de Petite-Terre bénéficient déjà de la désalinisation de l'eau de mer. Il faut que ce confort soit également offert aux habitants de Grande-Terre.

M. Mohamed MOINDJIE précise que le débat ne porte pas sur l'emplacement de la piste, mais plutôt sur la pertinence du projet de piste longue. C'est en ce sens que les Mahorais sont invités à argumenter et à exprimer leur choix pour l'un ou l'autre scénario.

M. Youssouf ZOUBAIRT (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) est favorable à l'allongement de la piste. Il affirme que seuls les Pamandziens sont opposés à ce projet, mais rappelle qu'ils sont majoritairement originaires de la Grande-Terre. Il les invite donc à rejoindre Grande-Terre où ils seront bien accueillis, arguant que la sécurité aérienne est une problématique trop importante pour être prise à la légère. La piste longue doit être construite afin de diminuer les dangers aériens, quitte à décaser les Pamandziens. **M. Hamissi HADHRAMI** (habitant d'Ouangani, originaire de Chiconi, *propos en shibushi*) souhaite connaître les raisons de l'opposition de certains à la construction de la piste longue à Pamandzi. A son sens, il faut avoir confiance dans les études menées par les experts : si ces derniers estiment que le site de Pamandzi est le plus approprié pour le projet, il est inutile de proposer d'autres solutions.

M. Yves DEBOUVERIE réaffirme que la décision de mener le projet sur le site de Pamandzi est définitive et irrémédiable. Un concessionnaire a récemment été chargé de gérer l'aéroport : cette entreprise va notamment construire la nouvelle aérogare à Pamandzi.

➤ **D'autres alternatives de développement**

M. Hamissi HADHRAMI déplore l'absence de parkings dans le projet de piste longue. **M. Dhoullyadaine DHURARI** fait la même remarque et s'enquiert de la construction d'un accès rapide entre Dzaoudzi et l'aéroport afin d'éliminer les problèmes d'engorgement sur les routes.

En réponse à la première question, **M. Pierre PINSON** (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte) indique que les parkings concernent davantage le projet d'aérogare. Cette dernière sera

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

inaugurée en août 2013 et pourra accueillir 600 000 passagers avec des possibilités d'extension jusqu'à 1,5 million de passagers. Différents types de parkings seront disponibles : dépose-minute, parkings de courte, moyenne et longue durée. Pour ce qui est de la seconde question, **M. Yves DEBOUVERIE** souligne que la modernisation de l'aéroport de Pamandzi commence avec la nouvelle aérogare. Il convient qu'il serait dommage que les accès terrestres et maritimes vers l'aéroport ne soient pas modernisés. Mais ce projet concerne les autorités locales, pas la DGAC.

Saïdi MOUSSA (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) espère que la piste sera allongée, mais il souhaiterait que les Chiconiens bénéficient du progrès et il propose la construction d'un port en eaux profondes à Chiconi.

➤ **Environnement**

M. Abdou AHAMADA (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) est favorable au projet présenté. Il réfute les arguments des environnementalistes qui craignent la destruction de la nature : ce projet ne pourra pas se faire sans dégâts. **M. Issoufou MOUSSA** (habitant de Chiconi, topographe, *propos en shibushi*) indique que la piste de Mayotte est la plus courte de la région Océan Indien, et s'exprime donc en faveur du scénario 2. Par ailleurs, il souligne qu'il n'y a pas de mangrove du côté de la mer et que les pertes écologiques seront minimales.

Également favorable au projet, **Mme Dailami MOINECHA** (habitante de Chiconi) s'inquiète pour le lagon, dernière richesse de Mayotte et ressource du tourisme. Elle propose de raser la ville de Pamandzi pour étendre l'aéroport sans dommage pour le lagon.

M. Yves DEBOUVERIE répond que la seule solution pour ne pas agrandir la piste sur le lagon est en effet de la construire sur la terre ferme, donc de l'allonger du côté nord vers Pamandzi et de raser la ville depuis l'extrémité de la piste jusqu'à la gendarmerie. Toutefois, cette solution représente un coût humain considérable et ne résout pas un problème aéronautique majeur : la colline de Labattoir reste gênante pour la circulation des avions. Allonger la piste sur Pamandzi ne fait que rapprocher l'obstacle et augmenter les contraintes.

M. Soyssou COLO SAFI (habitant de Chiconi, élève au lycée agricole de Coconi) craint que l'allongement de la piste cause des pertes en termes de biodiversité. Les travaux prévus précipiteront davantage de boues dans les eaux déjà troubles du lagon. M. Soyssou COLO SAFI s'oppose donc à ce projet. Par ailleurs, il doute que cet allongement bénéficiera vraiment à l'économie mahoraise.

M. Yves DEBOUVERIE répond que ce projet est en effet dommageable pour l'environnement. L'allongement de la piste menacerait une zone d'herbiers fréquentée par des tortues et un dugong, des pâtés coralliens et une zone de mangrove. Mais la DGAC fera son possible pour atténuer les impacts du chantier sur l'environnement : des mesures seront prises pour préserver la vie des espèces animales protégées (dugong, tortues, insectes), pour réimplanter du corail ailleurs, pour reconstituer la mangrove en bordure de l'aéroport ou recréer des écosystèmes protégés.

➤ **Développement**

M. Ali SAINDOU est favorable au scénario 2 et argue que la piste longue est nécessaire pour accompagner le développement démographique et juridique de Mayotte et faire face aux flux de touristes. **M. Abdourahamane HARAMDA** souligne que la départementalisation de Mayotte a mis en branle tout un processus de développement. La piste longue est un vœu formulé en 1977 par le député BAMANA. Selon M. Abdourahamane HARAMDA, les environnementalistes sont opposés au développement de l'île alors que la piste longue est vitale pour le tourisme et l'exportation. M. Abdourahamane HARAMDA est favorable au scénario 2 qui permettrait d'obtenir une piste longue sans attente ni report des suites du chantier. Il rappelle que Mayotte est très dépendante des exportations. La piste longue permettra aux avions-cargos gros porteurs de convoier des produits frais vers Mayotte sans transbordement intermédiaire. **M. Abdallah SOUF-SAFI** (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) s'exprime dans le même sens et ajoute que, comme le port en eaux profondes de Longoni a permis de réduire les temps et les prix de transport de marchandises, la piste longue permettra de désenclaver Mayotte. Par ailleurs, le développement de l'aquaculture à Mayotte permet une exportation qui ne sera possible qu'avec la piste longue et les avions-cargos.

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

M. Yves DEBOUVERIE fait savoir que les compagnies Air Austral et CorsairFly se satisferaient d'une piste de 2 300 m afin d'assurer des décollages directs vers Paris, quelles que soient les conditions météorologiques.

M. Farid DRISS (habitant de Chiconi) souligne que Mayotte est devenue un département, mais que les finances publiques sont au plus mal et ne permettent pas de remédier aux problèmes de voirie, de transport et de chômage. Selon M. Farid DRISS, la nouvelle destination touristique qu'est Mayotte ne permettra qu'un tourisme de consommation et une augmentation des problèmes : les Mahorais ne profiteront pas des changements et seront méprisés par les touristes fortunés, la délinquance et les différences vont s'accroître, ainsi que *la hantise du musulman*. Enfin les jeunes mahorais deviendront des étrangers sur leur propre île et ne souhaiteront que quitter Mayotte. **M. Hadurina SOUFIANI** (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) fait valoir le même point de vue. Selon lui, le désenclavement de Mayotte est très risqué : l'île possède une culture riche et les productions locales participent au bien-être des Mahorais. L'ouverture de l'île ne profitera qu'aux touristes qui abuseront des richesses locales. M. Hadurina SOUFIANI recommande la prudence et il cite le quartier situé derrière Jumbo Score, dans lequel la vie est différente

M. Yves DEBOUVERIE répond que l'aéroport et la piste longue sont des outils au service des Mahorais qui en useront à leur guise. Ces outils n'entraîneront probablement pas un tourisme débridé : celui-ci sera multiplié par deux ou trois au cours des quinze prochaines années, mais le Conseil général de Mayotte et l'État ont une politique commune sur son développement. Par ailleurs, la piste longue permettra aux opérateurs touristiques de proposer des séjours mieux organisés, plus confortables et respectueux de l'île.

M. Ali MOUSSA (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) se réjouit que chacun puisse s'exprimer sur ce projet dans la langue qu'il souhaite. Il estime qu'Air Austral et CorsairFly, en baissant le prix de leur billet dès l'annonce de ce projet, ont fait la preuve qu'ils ne sont pas favorables à l'allongement de la piste. Par ailleurs, il estime que la Réunion est également défavorable à ce projet qui se fera à son détriment.

➤ **Départementalisation**

M. Saïd PORT-SAÏD (habitant de Chiconi, *propos en shibushi*) s'interroge sur le statut de Mayotte, à savoir une colonie française (depuis 1841) ou une colonie de l'Océan Indien. Les Mahorais souhaitent traiter directement avec la France métropolitaine et plus avec la région de l'Océan Indien. M. Saïd PORT-SAÏD prend pour exemple le port de Longoni qui permet désormais à Mayotte d'effectuer des transports en bateau sans passer par la Réunion, s'affranchissant ainsi de sa dépendance à la zone de l'Océan Indien. Il exprime ainsi son adhésion au projet d'allongement de la piste.

Conclusion

En conclusion de cette réunion de proximité, **M. Mohamed MOINDJIE** et **Mme Anziza MOUSTOIFA** saluent la qualité des interventions et du débat. La Présidente de la CPDP dresse la synthèse de la réunion, puis invite les participants à participer aux réunions thématiques à Mamoudzou, à Koungou et à Pamandzi.