

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

21 SEPTEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE ENVIRONNEMENT - MAMOUDZOU

Type de réunion :	Réunion thématique
Date de la réunion :	21 septembre 2011
Lieu de la réunion :	Mamoudzou

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre cette première réunion thématique dédiée aux impacts du projet de piste longue sur l'environnement, puis présente ses collaborateurs : Mme Nadira MALECK, M. Franck MADJID, M. Zoubair ALONZO et M. Mohamed MOINDJIE. Elle cède la parole à M. Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public, qui présente à son tour ses collaborateurs : M. Jérôme ROSSI, ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire, en charge du dossier de la piste longue de Mayotte, Mme Christelle BASSI, ingénieure au Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée, M. Christian MARTY, directeur de sécurité de l'aviation civile de l'Océan Indien, M. Pierre PINSON, délégué de l'aviation civile à Mayotte. Mme Anziza MOUSTOIFA présente ensuite M. Bernard Armand THOMASSIN, océanographe et directeur de recherche honoraire du CNRS au Centre d'océanologie de Marseille (Université de la Méditerranée), invité par la CPDP pour apporter son éclairage sur les impacts environnementaux du projet.

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 (jusqu'au 5 novembre), il vise à informer le public et à éclairer le maître d'ouvrage sur la façon dont le projet est perçu par la population. Les avis exprimés au cours du débat public seront intégrés à un compte-rendu rédigé par la CPDP et transmis au maître d'ouvrage avant la fin de l'année 2011. Les conclusions de ce compte-rendu seront rendues publiques, et 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 questions et avis du public.

Comment participer au débat ? – les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP (disponibles sur le site Internet). 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 – les réunions publiques 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 et d'*argumentation* : les intervenants doivent détailler et argumenter leurs positions par rapport au projet.

Mme Anziza MOUSTOIFA donne des éléments de calendrier, puis cède la parole à M. Yves DEBOUVERIE. *Un film de présentation du projet est diffusé.* M. Yves DEBOUVERIE cède la parole à Mme Christelle BASSI, ingénieur au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE).

Rappel de l'ensemble des procédures environnementales

Mme Christelle BASSI présente toutes les études réglementaires relatives à la protection de l'environnement du projet de piste longue, depuis les études de faisabilité des scénarios d'aménagement en Grande-Terre et en Petite-Terre, jusqu'à la procédure d'enquête publique, en passant par les études de faisabilité des scénarios d'aménagement en Grande-Terre et en Petite-Terre, la définition des grandes composantes de l'environnement, et les estimations des mesures. Cet ensemble d'études forme la démarche d'évaluation environnementale permettant d'aboutir à l'étude

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

d'impact, qualifiée d'outil d'aide à la décision. Mme BASSI rappelle qu'à l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage préparera les prescriptions environnementales : études de conception détaillée du projet, suivi environnemental en fin de chantier, vérification des préconisations et des mesures indiquées dans l'étude d'impact et réalisation d'un bilan (cinq ans après la mise en service de la piste longue) afin de vérifier si les mesures préconisées ont été mises en œuvre.

En tant que telle, l'étude d'impact est composée de différentes pièces :

- un résumé non technique, facilitant la lecture pour le public non initié
- une analyse de l'état initial de l'environnement et l'identification de ses grands enjeux hiérarchisés
- les sensibilités et les contraintes rédhibitoires à l'environnement
- une analyse des coûts collectifs, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité
- une analyse des incidences des différents scénarios sur l'environnement : effets directs, effets indirects, effets temporaires permanents et cumulés du projet sur l'environnement et la santé, méthodes utilisées

En parallèle des dossiers d'étude d'impact et d'enquête publique, un dossier « Loi sur l'eau » et différents dossiers de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées permettront, conformément à la réglementation, de démontrer l'intérêt public majeur du projet, l'absence de solutions alternatives, et les propositions de mesures compensatoires exposées par le maître d'ouvrage à la Commission Nationale de Protection de la Nature. Mme Christelle BASSI conclut son propos en expliquant que le recueil de l'avis du parc marin sera versé aux dossiers d'enquête publique et de « Loi sur l'eau ». Elle cède ensuite la parole à M. Jérôme ROSSI, pour la présentation des résultats sur l'état initial de l'environnement.

Résultat des études portant sur l'état initial de l'environnement

En préambule, M. Jérôme ROSSI explique que sa présentation se réfère à un document de 250 pages, disponible sur le site de la CPDP. Il présente ensuite les principaux résultats des études portant sur l'état initial de l'environnement, avec le milieu terrestre d'une part, et le milieu récifal et lagunaire d'autre part.

➤ *Le milieu terrestre*

L'étude portant sur la zone aéroportuaire montre trois habitats qualifiés d'« intéressants du point de vue patrimonial » : les mangroves au nord-est et au nord-ouest de la piste (présence du héron de Humblot), la plateforme aéroportuaire (des palétuviers, considérés comme rares, sont observés sur la partie ouest) et la colline de Labattoir (présence d'une fougère protégée, de nombreuses espèces d'insectes, dont une, a priori nouvelle (le grillon squameux) ainsi que des coléoptères endémiques et des coléoptères protégés).

➤ *Le milieu marin*

M. Jérôme ROSSI présente les zones les plus sensibles et plus fragiles en termes de patrimoine environnemental :

- les herbiers (sud-sud-est de la piste), qui constituent des zones de nourriture pour les tortues et les dugongs
- des zones à couverture corallienne importante sur la partie du platier et sur les versants du récif

Sensibles aux hauteurs d'eau, à la nature du substrat des sols, et à la vitesse des courants, ces habitats seront impactés par le projet de piste longue. M. Jérôme ROSSI explique que des modélisations hydrodynamiques ont été réalisées pour évaluer la force du courant et la clarté des eaux. En marge de cet aspect, il signale que l'analyse hydrodynamique et sédimentaire de la piste actuelle permet de relever que l'érosion à Petit-Moya était due à la présence d'une faille sous-marine, et non à la construction de l'épi lors de l'extension de la piste en 1995. En revanche, les analyses sédimentaires montrent un envasement élevé dans la pente externe du récif-barrière, vraisemblablement dû aux activités humaines.

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

M. Jérôme ROSSI présente ensuite des études relatives au marnage et aux modifications courantologiques propres aux deux scénarios prévus par la DGAC. Ces études montrent que, quel que soit le scénario retenu, les conditions de marée dans la zone côtière entre la piste convergente et la côte de Pamandzi sont excellentes pour l'implantation d'une future mangrove. Ces conditions permettent à la DGAC d'affirmer qu'il n'y aura pas besoin de remblayer cette zone. Les deux scénarios auront en revanche un impact sur la vitesse des courants, avec un ralentissement côté est et côté ouest de la piste allongée (scénario 1, étape 1) et une accélération à son extrémité sud. Globalement, M. Jérôme ROSSI affirme que les influences hydrodynamiques seront plus importantes avec le scénario 1, tandis que le scénario 2 générera peu de modifications.

Mesures compensatoires

L'étude d'impact n'ayant pas encore été réalisée, M. Jérôme ROSSI explique que ces mesures forment des premières pistes de réflexion. Elles comprennent :

- une participation financière du maître d'ouvrage à des programmes en faveur des dugongs et des tortues pour compenser la destruction d'herbiers et la dégradation de leur habitat
- des déplacements de coraux et/ou la lutte contre la prolifération de l'acanthaster, une étoile de mer invasive qui se nourrit de coraux
- la création de passages sous-marins pour minimiser les perturbations liées à la modification des courants marins (scénario 1)
- l'aménagement d'une mangrove dans l'anse créée par la piste convergente pour compenser la destruction des mangroves
- l'application de la procédure des déplacements préalables pour les espèces protégées du milieu terrestre (mesures de compensation, de réduction et d'évitement)
- la réalisation d'un aménagement paysager des collines ou des plateformes libérées par le prélèvement des matériaux de remblais, et la préservation d'un périmètre élargi pour la fougère protégée au nord de la colline de Labattoir.

Mme Anziza MOUSTOIFA donne la parole à M. Bernard-Armand THOMASSIN, expert invité par la CPDP pour donner son éclairage sur les impacts et les mesures compensatoires envisageables pour le projet de piste longue.

En préambule, **M. Bernard Armand THOMASSIN** indique qu'il étudie le récif Nord et la pointe de l'aéroport de Pamandzi depuis 1983 et qu'il s'est intéressé à l'impact environnemental du premier allongement de la piste (épi de 500 m) réalisé en 1994-1995. Il souligne la nécessité de tirer les enseignements de ce premier allongement afin de ne pas reproduire les mêmes erreurs et de proposer un équipement respectueux de l'environnement.

La géographie des lieux

La pointe sud de Pamandzi (secteur nord du récif-barrière) est un secteur géologique complexe parcouru de nombreux accidents tectoniques : failles, criques externes signant d'anciennes passes (crique des Aviateurs), anciennes îles de sables (M'Tsanga Tsoholé dans le Sud). Le récif du nord de la barrière de Pamandzi est un récif récent : la croute (12 m d'épaisseur) s'est formée au cours des 12 000 dernières années. Ce récif holocène est lui-même construit sur un récif fossile vieux de 110/120 000 ans. La pointe sud de Pamandzi présente de très grandes dalles de *beach-rocks* fossiles recouvertes de couches de cinérite : ces formations rocheuses renvoient à l'histoire récente du volcanisme et de l'hydraulique à Mayotte.

Le projet de piste actuelle impactera les herbiers, mais ces derniers subissent constamment une évolution spatio-temporelle : pour les environnementalistes comme les aménageurs, il est difficile de définir l'origine des causes du changement, naturelle ou anthropique. Le projet devrait également endommager la mangrove – une mangrove relictive, constituée de vieux palétuviers.

Les conséquences de l'allongement de 1995

Le prolongement de la piste en 1995 a été construit sur un remblai en épi. Lors des travaux, d'importants nuages d'eaux boueuses se sont répandus dans l'océan : les camions déversaient

directement leur chargement sur la pointe et les courants marins balayaient la zone, répandant ces nuages turbides à l'intérieur du lagon et à l'extérieur de la pente externe. L'envasement actuellement constaté dans le lagon est donc dû pour partie aux travaux de 1995, mais également à l'affaissement des falaises de la Moya et de la Vigie, qui répandent des nuages de cinérite (recul de 50 cm/an avant 1995, recul de 80 cm/an après 1995).

Les eaux ont dû trouver un moyen de contourner le nouvel épi et ont créé un nouveau déversoir de platier. Les courants ainsi générés ont eu une action érosive et entraîné des sédiments dans leur sillage. La diminution de la vitesse du courant a favorisé le dépôt des sédiments (en fonction de leur granulométrie). Par ailleurs, de part et d'autre de l'épi se sont créées des zones de calme aérodynamique qui ont également favorisé l'envasement. La modification des fonds marins a impacté les herbiers : de grandes phanérogames marines ont été arrachées, les petites se sont couchées et les herbiers se sont déplacés.

Les impacts des scénarios de la piste longue

➤ *Épi-barrage*

Le scénario 1 étape 1 prévoit un allongement de l'épi actuel sur environ 600 m pour une largeur comprise entre 190 et 250 m, ce qui porterait la longueur de l'épi-barrage à plus de 1 km de long sur le platier Nord de Pamandzi. Cet obstacle entravera la circulation des courants marins, mais pourra également gêner les échanges entre le lagon et l'océan (migration des larves de poissons et de crustacés). En outre, des zones de calme, donc de sédimentation plus ou moins vaseuse, se créeront de chaque côté de l'épi allongé, ce qui obligera la flore et la faune sous-marine à s'adapter au nouveau substrat.

Le musoir du nouvel épi se situerait à environ 160 m du front, soit presque dans le déferlement qui est une zone très battue par les eaux. Les vitesses de courant augmenteront et favoriseront les phénomènes d'érosion tout en créant un nouveau déversoir. Il faut donc envisager de possibles transferts littoraux sur cette zone déjà largement érodée (recul de près de 190 m). La création de couloirs sous-marins sous le remblai de l'épi de 1 000 m améliorerait légèrement les flux marins, mais ce bénéfice serait très largement atténué par les impacts néfastes. Pour M. Bernard Armand THOMASSIN, la construction d'un tel épi n'aura que des conséquences négatives sur l'environnement, en termes floristiques, faunistiques, hydrodynamiques et géographiques.

➤ *Piste convergente*

Le scénario 2 et le scénario 1 étape 2 proposent un remblai sur la pente interne de Pamandzi. Une telle construction permettrait de créer une anse-lagune qui pourrait atteindre une surface de 12 hectares dans le cadre de l'étape 2 du scénario 1. M. Bernard Armand THOMASSIN privilégie ces deux solutions qui évitent les surcreusements de nouveaux déversoirs et un élargissement des zones de calme hydrodynamique.

Dans le scénario 2, l'anse-lagune créée favoriserait la formation d'un biotope enclavé en mode calme, où les eaux seraient bien renouvelées. Le fonds marin serait donc constitué de sédiments vaseux de mode calme et permettrait la réinstallation d'une mangrove bordière et d'un herbier composé de différentes phanérogames. Cet herbier deviendrait automatiquement un biotope de pâturage pour les tortues marines et peut-être pour le dugong. M. Bernard Armand THOMASSIN estime que cette zone pourrait devenir un parc public et que le remblai créé (9 m d'épaisseur sur 200/250 m de largeur) pourrait accueillir un certain nombre d'équipements.

Débat avec le public

➤ *Propos d'ouverture*

M. Ali MADi, président de la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales, explique que depuis deux ans, le projet de piste longue est suivi de près par la FMAE, qui a aujourd'hui choisi de s'exprimer malgré les pressions politiques, notamment de la CCI. M. Ali MADi explique que si Mayotte a besoin de la piste longue pour se développer, ce projet ne doit pas être réalisé à n'importe

quel prix. Sur cet aspect, il demande que les enseignements de précédents projets soient tirés. Il se réfère notamment au port de Longoni, et aux espoirs que ce projet avait suscités en matière de développement et de baisse des prix, malgré des impacts environnementaux notables (destruction de la plage, raclement du fond marin). M. Ali MADJI rappelle que ces espoirs ne se sont jamais concrétisés, et qu'aujourd'hui, les prix sur l'île ont pratiquement doublé (au détriment des contribuables, qui se sont appauvris pour réaliser ces travaux). Partant de ce constat, il pose la question : « *pourquoi faire confiance une nouvelle fois à des personnes qui se moquent complètement des intérêts des habitants de Mayotte ?* » Il rappelle que l'essentiel des voyageurs mahorais reste dans la région et que la piste n'est indispensable que pour les vols long-courriers. Or, sur cet aspect, les technologies évoluent. Pour M. Ali MADJI, les premiers besoins des Mahorais sont la mise en place d'un schéma de déplacement, la construction d'établissements scolaires, la mise en place d'un vrai plan de formation et d'éducation adapté à la demande d'emploi locale, ou encore la gestion des déchets. Il conclut son propos sur les amalgames et attaques gratuites portées au tissu associatif mahorais par de hautes personnalités de Mayotte, « *discours éveillé par certaines personnes au sein même de la CNDP* », et souhaite que les pétitionnaires de ce projet donnent des garanties sur le fait que la piste longue améliorera le cadre de vie des Mahorais. Il considère aussi que les mesures mises en place par la DGAC sont insuffisantes, notamment en matière d'écoulement des eaux. Enfin, au vu des éléments présentés par M. THOMASSIN, M. Ali MADJI déclare que la FMAE se positionne clairement en faveur du scénario 2, moins impactant pour l'environnement.

➤ État des lieux

M. Michel CHARPENTIER, *membre de l'association des Naturalistes de Mayotte*, rappelle que le lagon est déjà victime de dégradations, puisqu'une partie des déchets solides y sont déversés ainsi que les trois quarts des eaux usées. Il explique également que l'érosion des sols, importante à Mayotte entraîne de la terre vers le lagon et produit de l'envasement. Il souligne encore que par le passé, les travaux d'aménagement de la rocade de M'Tsapéré ou du port de Longoni ont nui à la bonne santé du lagon, et estime que ce projet va entraîner des dégradations supplémentaires engendrées par les 4 à 5 millions de m³ de remblai déversé sur 2600 m, sur une largeur de 230 m et 9 m d'épaisseur. Comment, en ces circonstances éviter qu'une partie des sédiments aille directement dans le lagon ? Sur ce point, il rappelle que les risques de pollution accidentelle sont très élevés, comme le précise le maître d'ouvrage lui-même. M. Michel CHARPENTIER conclut sur l'idée qu'avec son lagon, Mayotte aurait d'excellentes raisons de devenir le troisième territoire d'outre-mer à postuler au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO, mais que la construction de la piste longue ou l'absence d'assainissement vont à l'encontre d'un tel objectif.

M. Fayadhi M'SOILHI, *habitant de Mamoudzou*, souhaite savoir si un état des lieux des dégradations environnementales a déjà été réalisé. **M. Bernard Armand THOMASSIN** lui répond que Mayotte a connu une première rupture d'équilibre de son littoral en 1977, date qui correspond à une croissance des chiffres de la population. Pour M. THOMASSIN, cette rupture d'équilibre est indirectement liée à la consommation en eau, et plus directement à la conurbation (rapprochement des villes entre elles) et à la présence d'habitations le long du littoral, avec des impacts anthropiques directs et indirects. Concernant les herbiers, il explique que des études sont en cours de réalisation par le parc Marin. Cela étant, il précise que la cartographie des pelouses de petites phanérogames est difficile du fait de la profondeur à laquelle elles se trouvent.

M. Youssouf DAHALANI, *habitant de Sada, responsable des études de l'environnement au Conseil général de Mayotte*, estime que ces différentes expertises ne sont qu'une mascarade « *pour amuser la galerie* » et qualifie de « *positions d'ayatollah* » les positions des défenseurs de l'environnement. Il affirme que la piste longue est assise sur un platier détritique, lui-même assis sur le récif-barrière, qui doit être distingué du récif frangeant. Pour M. Youssouf DAHALANI, les rejets soit disant source d'envasement sont en réalité dirigés vers l'océan et non vers le récif frangeant. S'appuyant sur le phénomène de blanchiment des coraux de 1998, il explique que la nature est capable de se régénérer. À son sens, le principal problème de ce projet n'est donc pas environnemental, mais économique. Il conclut sur le fait que les Mahorais en ont assez d'être enfermés dans un petit territoire et souhaitent que ce projet aboutisse.

M. Ourfam ALI, *habitant de Mayotte*, déclare que l'usine de dessalement rejette des eaux à 35 % de salinité dans le lagon et se demande si cela ne va pas contribuer à ronger la falaise.

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

M. Jérôme ROSSI affirme qu'il n'y aura pas de modification des courants au niveau de l'usine de dessalement du fait que les travaux seront réalisés. Au demeurant, il estime que les éventuelles pollutions accidentelles générées lors des travaux devront être analysées.

Houlam CHAMSSIDINE, *président de l'association Mayotte Nature Environnement* demande comment faire pour que ce projet ne laisse pas de trace sur le patrimoine naturel de Mayotte.

M. Bernard Armand THOMASSIN lui explique qu'en matière de travaux sous-marins, les techniciens sont aujourd'hui capables de faire des enrochements qui empêchent la dispersion des fractions fines. À condition d'y mettre les moyens, les grands travaux côtiers ne provoquent pratiquement plus de nuages turbides.

M. Madi Souf MADI, *habitant de Pamandzi, ancien maire de Pamandzi* évoque la pollution de Pamandzi et les déversements de boue dans le lagon et souhaite savoir s'il ne serait pas possible de draguer les fonds pour constituer le remblai et créer une marina.

M. Bernard Armand THOMASSIN affirme que si le scénario 2 est retenu, il sera possible de penser à la construction d'un mini-port ou d'une piscine en eau de mer à l'extrémité du remblai. Plus globalement, il considère que ces aménagements doivent être réfléchis à 30 ans et jumelés à d'autres, en perspective des besoins actuels et futurs. S'agissant de la piste longue, il rappelle avoir proposé l'installation d'une station d'épuration des eaux de Petite-Terre, dans le remblai.

M. Ibrahim ABOUBACAR, *premier vice-président du Conseil général, président de la Commission des finances et du développement économique*, déclare que le Conseil général envisage de verser au dossier une étude approfondie (fin octobre début novembre) pour nourrir les différents enjeux de ce projet, notamment économiques et environnementaux.

Faune du lagon

M. Pierre BAUBET, directeur de la coopérative des pêcheurs, interroge M. Bernard-Armand THOMASSIN sur le dugong et les tortues présents dans le lagon. Il souhaite savoir ce que ces espèces consomment. M. Pierre BAUBET affirme que les Mahorais parlent beaucoup du dugong, mais que personne ne le voit jamais.

M. Bernard Armand THOMASSIN déclare que les tortues marines et les dugongs sont herbivores. La physiologie du dugong le conduit à se nourrir de phanérogames marines, qui recouvrent une partie des substrats sablo-vaseux des fonds du lagon. Pour M. THOMASSIN, la suppression de quelques hectares de ces petites phanérogames conduira le dugong à se nourrir ailleurs. **Mme Claire PUSINERI**, *employée à l'Office national de la chasse et de faune sauvage*, explique que des dugongs et des tortues ont régulièrement été observés sur les herbiers, qui constituent leur habitat privilégié. Elle ajoute que ces animaux sont capables de s'adapter ailleurs, mais que les herbiers sont rares à Mayotte. Le projet de piste va donc contribuer à la dégradation de l'habitat de ces deux espèces.

M. Bacar Ousseini M'DALLAH, *membre du groupe d'étude et de protection des oiseaux de Mayotte*, signale la présence d'oiseaux marins (3000 à 5000 sternes) sur un petit îlot au sud de l'aéroport.

Flore du lagon

M. Ali DJINOURI demande quelle sera la superficie d'herbiers impactée par les travaux, en pourcentage. **Mme Christelle BASSI** lui répond que la DGAC ne dispose pas des chiffres précis, et parle de « quelques pour cent ».

➤ **Mesures compensatoires**

M. Ourfam ALI rappelle que malgré les études, aucune mesure compensatoire n'a jamais été respectée ni suivie à Mayotte. **M. Franck CHARLIER**, *membre de l'association « Oulanga Na Nyamba », environnement et tortues marines*, déclare également que les études d'impact ne sont jamais réalisées en bonne et due forme à Mayotte. Il ajoute que les propositions de mesures

compensatoires présentées par la DGAC sont « insuffisantes » et « peu innovantes ». Il demande des données chiffrées.

Mme Christelle BASSI rappelle que la DGAC n'en est pour l'instant qu'au stade des études d'opportunité. L'étude d'impact portera sur l'évaluation des impacts du scénario choisi et les mesures proposées. Elle ajoute que la qualité de l'étude d'impact sera jugée sur le fond et sur la forme par un organisme indépendant – l'autorité environnementale –, conformément à une directive européenne mise en place en 2009. Concernant les mesures compensatoires, Mme Christelle BASSI explique qu'il n'est pas possible de se prononcer sur des chiffres exacts tant que le scénario n'a pas été choisi. Elle précise cependant que de façon générale, le chiffrage des mesures compensatoires est compris entre 5 % et 10 % du cout global de l'opération.

➤ **Financement**

M. Guillaume VISCARDI, *habitant de Mayotte* souhaite connaître la part de financement dédiée à l'atténuation des impacts environnementaux. En marge de cette question, il demande si les 300 millions d'euros investis dans la piste longue pourraient Permettre de subventionner l'achat d'avions capables d'atterrir sur la piste actuelle. **M. Jérôme ROSSI** répond que les mesures environnementales représentent environ 5 % du coût du projet. Pour ce qui concerne le fait d'investir la somme dans l'achat d'un avion, **M. Yves DEBOUVERIE** explique que ce n'est pas réalisable car se poserait la question de l'exploitation.

M. Ali Hadhuri HAMADA, *habitant de Bouéni*, dit être favorable à l'ouverture de Mayotte et à ce projet de piste longue. Il estime en revanche que les études présentées par la DGAC manquent de données chiffrées. **M. Ali MADI** critique également l'absence de données précises et chiffrées, et doute de la réelle volonté du Ministère de l'Équipement à concrétiser ce projet dans les conditions et avec les techniques indiquées dans le dossier de la DGAC. Il considère également que ce projet est préorienté, notamment en matière de finance publique : à son sens, la DGAC indique que les budgets sont serrés pour inciter les Mahorais à accepter le projet d'emblée, sans réflexion préalable, et joue donc sur la crainte de son annulation. **M. Franck CHARLIER** affirme également qu'aucun euro n'a été identifié pour ce projet. **M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que les projets ne sont pas financés avant le débat public, mais une fois qu'ils ont été décidés.

➤ **Longueur de piste**

M. Maanrouf MADI, *agent du Conseil général* demande aux représentants de la DGAC pourquoi le projet de piste longue a été élaboré autour d'une longueur de piste de 2600 m et non une longueur de 3000 m, qui permettrait d'accueillir des appareils de type A380. Il se demande si, finalement, le projet n'est pas déjà défini entre la compagnie Air Austral et la DGAC. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond qu'initialement, le projet de piste longue avait été établi autour d'une longueur de piste de 3000 m. Les technologies ayant évolué, les besoins en termes de longueur de piste ont diminué. La longueur de 2600 m apparaît comme un compromis acceptable entre les besoins des appareils actuels et les contraintes environnementales. S'agissant de l'A380, la DGAC estime que l'économie du transport aérien mahoraise ne justifie pas le recours à un tel appareil. M. Yves DEBOUVERIE ajoute que l'accueil de l'A380 impliquerait une augmentation de la largeur de la piste.

➤ **Piste longue en Grande-Terre**

M. Soïerdine MADI, *cinquième vice-président du Conseil général, conseiller du canton d'Acoua*, s'interroge sur la pertinence, à long terme, de l'emplacement choisi pour cette piste longue, en Petite-Terre, qui compte beaucoup moins d'habitants que Grande-Terre. Il ajoute que les conditions d'accès sont très limitées.

M. Yves DEBOUVERIE reconnaît que le dossier soumis au débat public n'offre aucun choix d'emplacement, mais rappelle que par le passé, des études ont montré l'impossibilité de construire une piste en Grande-Terre, compte tenu de sa topographie. Le seul site envisageable, celui de Combani, aurait nécessité l'arasement de plusieurs collines et la destruction de plusieurs exploitations agricoles. M. Yves DEBOUVERIE ajoute qu'un site en Grande-Terre aurait également impliqué la construction d'un nouvel aéroport. S'agissant des conditions d'accès, M. Yves DEBOUVERIE reconnaît qu'elles gagneraient à être modernisées, mais il n'appartient pas à la DGAC d'en décider.

➤ **Délais entre les deux étapes du scénario 1**

M. Franck CHARLIER interroge les représentants de la DGAC sur le délai entre les deux étapes du scénario 1. **M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que la DGAC a évoqué un délai de 10 ans. En réalité, ce délai sera motivé par les besoins de Mayotte en matière d'économie du transport aérien. Les premiers aménagements (scénario 1, étape 1) permettront aux appareils actuels de décoller en toutes conditions météorologiques.

M. Ibrahim ABOUBACAR estime que le projet doit être réalisé en une seule opération, et non décalé dans le temps. Il appuie sa proposition sur l'expertise de **M. Bernard Armand THOMASSIN**, qui considère en effet que les récifs coralliens et les biotopes récupèrent mieux après un stress important – entendu un projet réalisé en une seule opération –, plutôt qu'avec une succession chronique de stress. Pour M. ABOUBACAR, la réalisation du scénario 1 en deux étapes relève de la gymnastique financière et ne résout pas, dans sa première étape, le problème de survol à basse altitude des habitations de Pamandzi et les contraintes que ce survol génère.

➤ **Impacts du chantier en Grande-Terre**

M. Ourfam ALI explique avoir été chef de projet de carrières à Labattoir et affirme qu'à partir du « rocher » jusqu'au boulevard des crabes, Four-à-Chaux constitue un poumon économique « énorme » pour la population. Partant de ce constat, M. Ourfam ALI se demande comment ce projet peut être conçu sans impacter Four-à-Chaux sur les plans naturels et humains. Il ajoute que la DGAC a nécessairement prévu la création d'une carrière, ce qui implique de la poussière, des coulées de boue et des nuisances sonores dans la zone. Dans ces conditions, il souhaite connaître les mesures concrètes envisagées pour pallier ces nuisances

M. Jérôme ROSSI affirme que la DGAC n'a pas prévu de faire circuler des véhicules sur le boulevard des crabes. Il invite M. Ourfam ALI à participer à la réunion thématique de Koungou, sur le déroulement des travaux.

➤ **Départementalisation**

M. Ali Hadhuri HAMADA affirme que si les pouvoirs publics organisaient un référendum sur ce projet, 99 % des Mahorais y seraient favorables. Il espère que « *la République française sera présente au rendez-vous* », et ne se contentera pas de rajouter un « petit bout de piste » (scénario 1, étape 1).

➤ **Enjeu du développement**

M. Ali DJINOURI souhaite savoir si les retours sur investissement escomptés par ce projet pourront bénéficier aux habitants ainsi qu'aux petites entreprises mahoraises. M. Vincent LABROUSSE, ingénieur en énergie renouvelable, affirme de son côté que la question n'est pas tant celle de la piste longue que celle des priorités de développement pour l'île et ses habitants. À son sens, l'éducation est une priorité plus importante que la piste longue.

Mme Jessica CRILLON, *chargée de mission Environnement*, rappelle de son côté que personne n'est opposé au développement de Mayotte, mais que chacun est libre de donner son avis. Selon elle, Mayotte doit dépendre de ses ressources naturelles. Or, le projet de piste longue aura des impacts sur le lagon et les espèces qui y vivent, sur la pêche et la vie des habitants en général. **M. Bacar Ousseini M'DALLAH**, *membre du groupe d'étude et de protection des oiseaux de Mayotte*, explique que les associations environnementales s'inquiètent également de la possible arrivée en masse des touristes que pourrait générer ce projet de piste longue.

M. Michel CHARPENTIER affirme que la piste longue ne sera ni nécessaire, ni suffisante au développement du tourisme. En revanche, l'une des conditions de son développement passe par l'amélioration des conditions de vie sur l'île (propreté, sécurité, hébergement, coût de la vie). M. Michel CHARPENTIER estime que le tourisme pourrait se développer dès maintenant si ces améliorations étaient faites.

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

M. Sidi Moucou HAMADA, *membre de l'association Mayotte Nature Environnement et de l'association ADEDUPASS*, déplore que ce projet de piste longue ne soit pas envisagé dans un ensemble global et transversal qui tienne compte des aspects environnementaux, sociaux et économiques. Il estime que les propositions avancées par le maître d'ouvrage ne relèvent que de principes généraux, et sont abstraites de toutes données tangibles, fiables et concrètes. Il considère qu'un scénario 0 de type « maintien de la piste actuelle avec des aménagements » aurait dû être proposé en parallèle des scénarios 1 et 2.

M. Yves DEBOUVERIE lui répond que le scénario 0 est posé à travers le débat public lui-même.

Conclusion

En conclusion de cette première réunion thématique, **Mme Anziza MOUSTOIFA** salue la qualité des interventions et du débat. La Présidente de la CPDP dresse la synthèse de la réunion, puis invite les participants à venir à approfondir le débat en se rendant aux prochaines réunions thématiques sur le déroulement des travaux, les enjeux économiques, et les impacts pour Petite Terre.