

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

16 SEPTEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE – KOUNGOU

Type de réunion :	Réunion thématique
Date de la réunion :	23 septembre 2011
Lieu de la réunion :	Koungou

Introduction

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la réunion. Elle déplore les bruyantes conditions dans lesquelles a commencé la réunion et s'enquiert de la possibilité de calmer les enfants qui jouent aux alentours.

Mme Anziza MOUSTOIFA nomme ensuite les membres de la CPDP présents à cette réunion : M. Mohamed MOINDJIE, M. Franck MADJID et Mme Nadira MALECK-BERTRAND. Elle cède ensuite la parole à M. Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente ses collaborateurs : M. Christian MARTY (directeur national de la sécurité pour l'Océan Indien), M. Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte), Jérôme ROSSI (chargé du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte).

Mme Anziza MOUSTOIFA 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 et inquiétudes 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*

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 deux dernières réunions thématiques, puis cède la parole à M. Yves DEBOUVERIE qui annonce que le projet de piste de longue proposé par la DGAC fera l'objet d'un film diffusé en français puis en shimaoré.

Présentation du déroulement du chantier

M. Jérôme ROSSI appuie sa présentation sur un diaporama.

Le chantier de prolongement de 1995 – En 1995, afin de réduire les nuisances liées au transport et de maîtriser les coûts, l'extraction des matériaux s'est faite au plus près du chantier, sur la colline du Four à Chaux, qui a été éeectée de plus de 30 m. Certains matériaux dits nobles ont cependant du être acheminés depuis Grande-Terre. Cinq types de matériaux ont été utilisés selon les affectations :

- le remblai : matériaux présentant une bonne portance

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

- la chaussée : matériaux nobles, durs, concassés, calibrés et nettoyés
- le cavalier : matériaux calibrés et de taille moyenne, suffisamment durs pour résister au poids de l'enrochement
- l'enrochement : matériaux lâchés sur les cavaliers
- les acropodes en béton, qui doivent résister aux fortes houles du canal du Mozambique

Les solutions envisageables pour le projet actuel – Il existe des différences entre le chantier de 1995 et celui de piste longue : le besoin en matériaux est cinq fois plus élevé pour le nouveau projet, la partie Est de Pamandzi est aujourd'hui urbanisée (habitations sur l'ancienne piste de chantier) et la loi a renforcé les obligations du maître d'ouvrage en matière d'environnement. La DGAC s'est en outre lancée dans une démarche volontariste de préservation de l'environnement. Le chantier projeté présente toutefois des similitudes avec 1995 : les travaux seront soumis aux contraintes liées à l'exploitation de l'aéroport, les débarcadères ont une capacité limitée et il est impossible de naviguer sur le platier. En outre, il est vraisemblable que les matériaux et la méthode seront identiques.

Volume et origine des matériaux

Les volumes de matériaux nécessaires au chantier diffèrent en fonction des scénarios. Le scénario 1 consommerait 4 millions de m³ : 1,2 million de m³ pour l'étape 1 et 2,8 millions de m³ pour l'étape 2. Le scénario 2 consommerait 3 millions de m³. 80 % de ces volumes seront des matériaux de remblai.

L'origine des matériaux différera en fonction de leur nature. Les matériaux dits nobles (granulats, enrochements, matériaux calibrés) ne sont pas présents en Petite-Terre et devront être acheminés depuis Grande-Terre au moyen de barges spécifiques. Les matériaux de remblai pourront être extraits sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir en Petite-Terre. Le maître d'ouvrage a procédé à des modélisations du paysage de Petite-Terre (disponibles sur le site Internet de la CPDP) après les travaux et en fonction du scénario choisi : après travaux et traitement paysager, l'hypothèse a été faite que la colline de Four à Chaux serait entièrement arasée.

Transport des matériaux

- **Les camions** – Ils sont le moyen de transport le plus courant. Le camion routier peut transporter 6 m³ par chargement. Le camion de chantier (Dumper ou tombereau), fort d'une capacité de 15 m³ par chargement, n'est pas adapté à la circulation sur route : des convois exceptionnels doivent être autorisés par arrêté préfectoral. Les routes disponibles pour l'acheminement par camion sont aujourd'hui très urbaines (la RN 4 et le boulevard Charles-de-Gaulle qui est l'ancienne piste de chantier) et seraient encombrées par la circulation de nombreux camions. En se basant sur une durée théorique de chantier de 500 jours, il faudrait compter entre 400 et 1 000 rotations journalières de camions routiers (soit le double en comptant les allers et retours), entre 170 et 400 rotations de Dumper et entre 80 et 120 rotations de camions avec l'usage conjoint de la bande transporteuse. Il serait possible de diminuer encore le nombre de camions en utilisant conjointement la bande et des pontons pour les barges.
- **Les barges** – Elles sont indispensables pour l'acheminement de matériaux depuis Grande-Terre et peuvent transporter des camions chargés ou des matériaux en vrac (problème de rupture de charge et de perte de temps). Mais il faut tenir compte des capacités limitées de l'embarcadère de Four à Chaux qui ne peut être utilisé que 4h/j à marée haute pour un débit journalier maximum de 400 m³. Son élargissement, pour le moment non envisagé, aurait des conséquences néfastes pour l'environnement. En cas de construction de piste convergente, il est possible d'envisager la construction d'un embarcadère provisoire au nord, mais cela aurait un impact sur les coraux de la zone.
- **La bande transporteuse** – Il s'agit d'un tapis qui achemine les matériaux sans usage de camion. Son utilisation diminue les nuisances sonores et l'émission de poussières si la bande est fermée. Mais elle ne convient pas au transport des matériaux volumineux. L'implantation de cette bande transporteuse doit être intégrée aux études avant le début du chantier afin de déterminer son parcours. La côte Ouest de Pamandzi serait la plus favorable à une telle implantation, tout en tenant compte des conditions hydrodynamiques. Pour le scénario 1 étape 1, il est proposé de l'installer depuis le lieu d'extraction, de lui faire longer la route et le littoral et de la faire aboutir à la plateforme Ouest de l'aéroport actuel. Pour le

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

scénario 1 étape 2 ou le scénario 2, la bande serait installée entre le Nord de la future plateforme et le lieu d'extraction en longeant la route en contrebas du Four à Chaux.

Débat avec le public et les professionnels

➤ **Forme et finalité du débat**

Mohamed BOURAHIM (habitant de Majicavo-Lamir, *propos en shimaoré*) s'interroge sur l'utilité du débat, étant donné que le chantier aéroportuaire de 1995, la rocade de M'Tsapéré et le port de Longoni n'ont pas été soumis au débat public. Il craint que la concertation publique ne permette à certains d'entraver la mise en œuvre du projet. Dans le même sens, **M. Mahadi MANGARA** (habitant de Koungou) demande si le projet présenté sera vraiment réalisé ou si le débat n'est ouvert que pour créer la polémique. Enfin, bien qu'il se réjouisse de l'organisation de ce débat, **M. Bourouhan ALLAOUI** (habitant de Koungou) se demande si les avis des Mahorais seront pris en considération et si les Mahorais seront consultés dans le choix final du scénario.

Mme Nadira MALECK-BERTRAND (membre de la CPDP) rappelle que le débat public est une obligation légale pour tous les projets aéroportuaires dont le montant dépasse 100 M€. Les montants des autres projets n'étaient pas suffisants pour être soumis au débat public. Mme Nadira MALECK-BERTRAND rappelle que le débat public se situe en amont du projet et ajoute que les réunions sont enregistrées et transcrites *in extenso*. À l'issue du débat, la CPDP rédigera un compte rendu qui tiendra compte des avis partagés en réunion. Ce document sera publié et remis au maître d'ouvrage au début de l'année 2012. Ce dernier rendra ensuite un avis sur les suites éventuelles du projet. L'issue du débat public est donc attendue pour avril 2012.

➤ **Prix du billet d'avion et fréquence des vols**

Mme M'déré BINTI et **M. Alias ABDOU** (habitants de Koungou, *propos en shimaoré*) demandent si la piste longue aura un effet positif sur la baisse du prix du billet.

M. Yves DEBOUVERIE répond que des vols directs entre Mayotte et Paris sont prévus à compter du 31 octobre 2011 avec la piste actuelle : ils permettront de réduire de 5 h le trajet vers Paris. Mais l'évolution du prix du billet est plus incertaine : les tarifs sont fixés par les compagnies aériennes en fonction des coûts d'exploitation et de la concurrence. Les vols directs réduisent les coûts du fait de la réduction du temps de vol. Mais le prix du carburant à Mayotte, plus élevé qu'à la Réunion, pondérera la réduction des coûts d'exploitation. M. Yves DEBOUVERIE souligne que la piste longue permettra d'augmenter les avantages des vols directs, avec davantage de vols et une meilleure régularité. Elle permettra également d'ouvrir à la concurrence, d'utiliser des avions de plus grande capacité et donc de proposer des prix à la baisse pour les usagers.

Mme Mariama TOIOUILLOU (habitante de Koungou) demande si la piste longue augmentera le nombre de vols en période de vacances.

M. Yves DEBOUVERIE lui répond que l'aéroport de Mayotte dessert déjà de nombreuses destinations régionales en plus de la ligne Mayotte/Paris et que la piste actuelle est suffisante pour ouvrir des vols vers d'autres destinations régionales. Il ajoute que la piste longue permettra également d'augmenter le nombre des vols directs vers la métropole. Néanmoins, la mise en place de vols long-courriers vers d'autres destinations ne sera possible qu'après une augmentation du trafic.

➤ **Emplacement de l'aéroport et modulations du projet**

M. Mouridi Hamada OUSSENI (habitant de Koungou) s'enquiert de la possibilité de réserver l'aéroport actuel aux vols régionaux. À l'instar d'autres participants, il propose d'installer un aéroport avec piste longue en Grande-Terre pour les vols internationaux. Il craint également que les plages de Pamandzi soient bétonnées.

M. Yves DEBOUVERIE répond que la possibilité d'implanter un aéroport avec piste longue en Grande-Terre a été étudiée. Mais aucun site n'offrait d'espace suffisamment plat et dégagé pour une telle infrastructure. Les sites de Combani et de Majicavo-Lamir ont été éliminés pour des raisons environnementales, humaines, agricoles et urbaines. Seul le site actuel de Pamandzi offrait des

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

possibilités satisfaisantes pour la création de la piste longue. M. Yves DEBOUVERIE souligne enfin que la construction *ab nihilo* d'un nouvel aéroport représenterait un coût bien plus important que le projet aujourd'hui proposé.

M. Zoubair MOEGNÉ BARAKA (habitant de Koungou, *propos en shimaoré*) s'interroge sur la nécessité d'allonger la piste, arguant que les touristes ne viennent pas pour la piste longue, mais pour les richesses naturelles de l'île. Lui et **M. Saindou MIKITADI** (habitant de Koungou, *propos en shimaoré*) demandent en outre s'il serait possible de prolonger la piste sur la terre, quitte à déplacer et reloger des populations : l'allongement sur la terre préserverait l'environnement marin. **M. Ali ABDOU** craint quant à lui que la piste prévue ne doive subir des retouches chaque année et que cela retarde le développement de Mayotte : il estime qu'une piste sur terre ferme sera plus propice au développement qu'une piste construite sur la mer.

M. Yves DEBOUVERIE rappelle que la piste longue a des avantages : proposer des vols directs vers Paris en toutes circonstances et avec le plein de passagers et de carburant, accueillir des avions de plus grande capacité et ouvrir à la concurrence. M. Yves DEBOUVERIE indique ensuite que la prolongation à 2 600 m de la piste sur la terre, côté Pamandzi, rencontre plusieurs impossibilités : il faudrait raser le vieux centre de la ville jusqu'à la gendarmerie et la piste se rapprocherait de la colline de Labattoir, ce qui ôterait tout intérêt à l'allongement de la piste en termes aéronautiques. Enfin, M. Yves DEBOUVERIE indique que le remblai et les fondations du premier allongement en 1995 ont parfaitement résisté. La piste longue ne nécessitera donc pas de retouche après la fin des travaux.

M. Djamil AHMED (habitant de Koungou) demande s'il est possible de construire la piste sur pilotis plutôt que faire un remblai qui serait dommageable pour l'environnement.

M. Jérôme ROSSI répond que cette hypothèse a été étudiée, mais que son coût est bien plus élevé que le projet proposé. En outre, l'impact environnemental n'est pas amoindri avec une telle construction puisqu'elle ne permet pas de réintroduire un milieu naturel sous la piste. Enfin, M. Jérôme ROSSI indique qu'une telle infrastructure n'a encore jamais été réalisée.

➤ **Aérogare de Pamandzi**

M. Djamil AHMED (*propos en shimaoré*) et **Mme Zaina SAID ALI** (habitante de Koungou, *propos en shimaoré*) déplorent que le projet d'aérogare prévoie une construction en bois : ils doutent de la solidité de l'édifice et du confort qu'il proposera.

M. Pierre PINSON précise que les projets d'aérogare et de piste longue sont indépendants l'un de l'autre. Toutefois, il indique qu'une partie seulement de l'aérogare sera en bois, mais que la structure sera bâtie en matériaux résistants. Cette aérogare proposera un niveau de service et de confort très satisfaisant, ainsi que les usagers pourront le constater lors de sa mise en service en août 2013. M. Pierre PINSON ajoute que la nouvelle aérogare ne sera plus saturée et qu'elle sera dimensionnée pour accueillir 600 000 passagers, avec une augmentation possible à 1,5 million de passagers.

Mme Nadira MALECK-BERTRAND rappelle que le débat public porte sur le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Pamandzi et non sur la construction de la nouvelle aérogare. Elle invite les participants à recentrer leurs questions sur le premier sujet.

➤ **D'autres besoins en équipement**

M. Ibrahim BACO ABDOU (habitant de Koungou, *propos en shimaoré*) s'enquiert des mesures qui seront prises pour améliorer les trajets entre Mamoudzou et Pamandzi et pallier les nombreuses grèves de la barge.

M. Yves DEBOUVERIE répond que l'allongement et la mise en service de la piste longue généreront une augmentation du trafic aérien et du nombre de passagers. En ce sens, il serait souhaitable que les accès terrestres et maritimes de l'aéroport de Pamandzi soient modernisés pour parer à cet afflux de voyageurs. Cependant M. Yves DEBOUVERIE fait savoir que ce n'est pas à la DGAC de se saisir de ce dossier, mais plutôt aux autorités locales.

➤ **Développement de Mayotte**

M. Saïd TOUALIA (habitant de Koungou, *propos en shimaoré*) s'exprime en faveur de la piste longue, quitte à la faire commencer sur la plage du Faré. Il rappelle que de nombreux anciens ont attendu cette piste et sont morts sans la voir construite. Il enjoint les responsables à mener les travaux sans tenir compte des oppositions.

➤ **Environnement**

M. Mouridi Hamada OUSSENI craint que les plages de Pamandzi soient bétonnées, ce qui perturberait la vie des tortues.

M. Yves DEBOUVERIE assure que la DGAC a la volonté de préserver l'environnement et que les premières études ne mettent en évidence aucune menace à l'encontre des tortues.

➤ **Impacts des travaux**

M. Saïdi OUMARI (habitant de Mamoudzou) demande si le fonctionnement de l'aéroport sera perturbé entre les deux étapes du scénario 1 et quelles seront les dispositions mises en place pour assurer un fonctionnement normal pendant toute la durée des travaux.

M. Christian MARTY fait savoir que la continuité de l'exploitation de l'aérodrome et du trafic aérien sera garantie pendant les travaux. Une coordination étroite sera mise en œuvre entre tous les acteurs, à savoir les entreprises chargées du chantier, la société qui exploite l'aéroport, les services de l'aviation civile, les compagnies aériennes et le contrôle du trafic aérien. Il n'est pas prévu de fermer la piste ou d'annuler des vols pendant la durée des travaux. M. Christian MARTY indique qu'une partie des travaux pourra être menée de nuit, que les engins de chantier quitteront les abords de la piste lors des mouvements des avions afin de garantir une sécurité optimale pour tous les agents et que des mesures de contrôle des poussières seront mises en place pour éviter toute gêne dans le trafic aérien.

➤ **Impacts et avantages pour Koungou**

M. Djamil AHMED espère que des habitants de Koungou seront recrutés sur le chantier d'allongement de la piste.

M. Yves DEBOUVERIE répond que des emplois seront créés lors des travaux (entre 50 et 100) et qu'ils seront ouverts à tous les Mahorais, mais il estime que les riverains du chantier bénéficieront peut-être d'une priorité à l'embauche.

M. Saïd MANROUF (habitant de Koungou, *propos en shimaoré*) est favorable au projet, arguant que cette infrastructure permettra de développer le tourisme à Mayotte. Toutefois il rappelle que les matériaux nécessaires au chantier de 1995 ont été extraits dans la carrière de Koungou. Or la commune n'y a gagné que des inondations et des nuisances sonores. M. Saïd MANROUF demande quels bénéfices Koungou va tirer de l'exploitation de sa carrière pour ce nouveau projet. **M. Ibrahim BACO ABDOU** (*propos en shimaoré*) affirme que la carrière de Koungou est la seule à fournir des matériaux nobles et de la roche solide pour les constructions : il est donc certain que les extractions se feront dans la carrière de Koungou. M. Ibrahim BACO ABDOU estime donc que Koungou participe au développement de toute l'île.

M. Yves DEBOUVERIE répond que seuls 20 % du volume total des matériaux nécessaires devront être acheminés depuis Grande-Terre, or le lieu des extractions restera à la discrétion des entreprises qui proposeront leurs services au maître d'ouvrage. Quant aux réparations des dégâts constatés sur les habitations riveraines, **M. Jérôme ROSSI** fait savoir que la jurisprudence stipule que la victime doit prouver le lien entre le chantier et les dommages occasionnés à son bien par ledit chantier : cette preuve doit être fondée sur la comparaison entre un état initial du bien (état des lieux dressé en présence d'un huissier ou expert, à la charge du maître d'ouvrage et après accord du riverain) et un état après constat des dégâts. M. Jérôme ROSSI ajoute que les victimes ont tout intérêt à signaler les dégâts le plus rapidement possible. **M. Pascal PUVILLAND** (directeur du BRGM¹ de Mayotte) indique que le BRGM a acquis de nombreuses informations sur le sous-sol de Mayotte au cours des dernières

¹ Bureau de Recherches Géologiques et Minières

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

années, ce qui permettra de définir plus précisément des zones propices à l'extraction de matériaux. En outre, un schéma départemental des carrières sera réalisé en 2012 : ce relevé sera un outil d'aide à la décision pour les carrières et les transporteurs de matériaux.

M. Mouridi Hamada OUSSENI déplore que la commune soit une nouvelle fois impactée par les travaux alors que rien n'est fait pour favoriser son développement : il cite notamment les rivières qui débordent. Il déplore également que Mayotte considère Koungou comme une commune anjouanaise et qu'elle ne soutienne pas les projets envisagés par les élus locaux.

Mme Nadira MALECK-BERTRAND l'encourage à porter ses questions devant les élus de la commune.

M. Franck CHARLIER s'étonne que la carrière de Koungou soit concernée par le projet. Il rapporte avoir lu dans le cadre du projet de carrière de Doujani-Majimbini – projet qui suscite de nombreux mécontentements – que la société TETRAMA, à l'origine de ce projet de carrière, a été contactée pour fournir un gros volume de matériaux de remblai pour le chantier de la piste longue. M. Franck CHARLIER demande confirmation de ces rumeurs et s'étonne que la carrière de Majimbini n'ait pas été intégrée dans la présentation du projet de piste longue.

M. Yves DEBOUVERIE indique avoir entendu que Mayotte manquera bientôt de carrières pour répondre aux besoins de construction de l'île. Il ne semble donc pas anormal que des projets de carrières nouvelles voient le jour et encore moins que ces projets tiennent compte d'un client comme la piste longue. En outre, M. Yves DEBOUVERIE se réjouit de l'ouverture de nouvelles carrières, car cela permettra de faire jouer la concurrence et de trouver les matériaux les plus adaptés selon les sites d'extraction choisis.

Conclusion

En conclusion de cette réunion de proximité, **Mme Nadira MALECK-BERTRAND** salue la qualité des interventions et du débat. Elle procède à la synthèse de la réunion et assure que les avis exprimés au cours de la réunion seront intégrés dans le rapport rédigé par la CPDP et transmis au maître d'ouvrage. Enfin, Mme Nadira MALECK-BERTRAND rappelle la date de la prochaine réunion thématique et invite l'assistance à partager le verre de l'amitié.