

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

**18 NOVEMBRE 2011**

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – BANDRABOUA

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	18 novembre 2011
Lieu de la réunion :	Bandraboua

*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. Soumaila DAOUDOU, premier adjoint au maire de Bandraboua.

**M. Soumaila DOUADOU** (*premier adjoint au maire de Bandraboua*) remercie la CPDP et la DGAC d'avoir porté ce débat à Bandraboua en dépit de la crise qui a secoué Mayotte pendant 44 jours. Le petit nombre de participants s'explique parce que l'information n'a pas été diffusée à la télévision, média privilégié des femmes et des jeunes. Toutefois le message a été entendu par ceux qui écoutent la radio. **M. Soumaila DOUADOU** excuse l'absence du maire de la commune, retenu par d'autres obligations.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** nomme les membres de la CPDP présents dans la salle : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Franck MADJID et M. Mohamed MOINDJIE Elle cède ensuite la parole à Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente ses collaborateurs : MM. Christian MARTY (directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan indien) et Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte).

**Mme Anziza MOUSTOIFA** 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. 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 le mois de mars. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet.

**Comment participer au débat ?** – les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP. Ils peuvent ensuite :

- *participer aux réunions publiques*
- *transmettre leurs questions ou avis par écrit à la CPDP*
- *rédiger un cahier d'acteur*
- *émettre leurs propositions sur le site internet ([www.debatpublic-pistelanguemayotte.org](http://www.debatpublic-pistelanguemayotte.org))*

**Les réunions publiques** – Elles auront lieu jusqu'au 11 décembre 2011. Toutes les réunions publiques organisées obéissent aux principes de *neutralité et d'indépendance* des membres de la Commission par rapport au maître d'ouvrage, d'*équivalence* en matière d'ouverture et de temps de parole, de *transparence*, avec des traductions en shimaoré ou en shibushi, d'*argumentation*, en détaillant les raisons et motifs des prises de position de chacun.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** conclut son intervention sur des éléments de calendrier, puis cède la parole à Yves DEBOUVERIE, pour la présentation du projet de piste longue.

*Présentation du projet de piste longue*

---

En préambule, **M. Yves DEBOUVERIE** (représentant de la DGAC) rappelle que l'État est intervenu à plusieurs reprises sur la piste de Mayotte. Une nouvelle étape est aujourd'hui prévue pour adapter la piste aux vols long-courriers. L'objectif 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.

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

M. Yves DEBOUVERIE rappelle que la piste actuelle est courte, soumise à l'obstacle de deux collines 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 indique ensuite qu'une compagnie avait prévu de lancer des vols directs Mayotte-Paris vers la fin octobre 2011 : ce projet est pour le moment reporté en raisons de difficultés techniques qui restent à résoudre. 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 quelques 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 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*

---

- **Forme et finalité du débat**

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

**M.Boina MCOMBANI** (habitant de M'tsahara et responsable de la mosquée du marché) se réjouit de l'organisation du débat public, signe que les choses changent en faveur des personnes pauvres de l'île. **M. Ambdi BOURA** (habitant de Bandraboua, propos en shimaoré) s'étonne que la France demande son avis à Mayotte puisque l'île est française. Si la France veut construire la piste longue, elle n'a pas à demander la permission des Mahorais, c'est plutôt le contraire qui s'impose.

**M. Soumaila DAOUDOU** et **M. Kassim SAID SOUF** (habitant de Dzoumogné) s'interrogent sur la prise en compte des avis des Mahorais. Le premier rappelle que la construction du port de Longoni ou celle de la route nationale jusqu'à Passamainty n'ont pas été soumis à l'examen de la population et que les voix contraires à ces deux projets n'ont pas été écoutées. **M. Said OUSSENI** (habitant de M'tsangaboua) demande si l'État consultera les Mahorais pour chaque projet ou si le débat public sur le projet de piste longue est une exception : selon lui, la consultation n'est qu'un moyen pour empêcher la construction de la piste longue. Il enjoint les Mahorais à ne pas « *se faire bernier* ».

**Mme Anziza MOUSTOIFA** et **M. Franck MADJID** rappellent que le débat public est une obligation légale pour tous les projets dépassant 100 M€. Son but est d'informer la population, de recueillir ses avis, ses arguments et ses propositions d'amélioration du projet. Toutes les contributions seront rassemblées dans le rapport qui sera remis au maître d'ouvrage afin de l'éclairer sur des points d'importance. **M. Yves DEBOUVERIE** ajoute que l'État n'a pas le droit de prendre de décision avant que la consultation de la population soit achevée. La décision finale tiendra compte de tous les avis. **Mme Anziza MOUSTOIFA** souligne que sur 10 débats publics organisés chaque année en métropole, 8 sont modifiés à l'issue des débats. Elle invite tous les Mahorais à se présenter dans les bureaux de la CPDP afin de trouver des informations et de l'aide pour rédiger des cahiers d'acteur.

**M. Moindjié MOHAMADI** s'inquiète de l'importance des arguments des naturalistes dans le débat.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** lui répond que les naturalistes ont déposé des cahiers d'acteur, mais que chacun peut faire de même pour faire valoir ses arguments. Toutes les catégories socioprofessionnelles de l'île ont été invitées à faire connaître leur position sur le projet. Les naturalistes seront entendus tout autant que les autres Mahorais.

➤ **Mise en œuvre du projet**

**M. Soidri BEN ABDOU** (habitant de Bandraboua, propos en shimaoré) estime trop long d'attendre 2015 pour commencer les travaux.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que tous les grands chantiers doivent d'abord donner lieu à des études afin de cadrer convenablement le déroulement des travaux. En outre, la procédure de débat public est obligatoire pour un projet de cette importance.

➤ **Prix du billet d'avion**

**Melle Anfouza ALI BOUENI** (habitante de Bandraboua, propos en shimaoré) s'interroge sur la baisse du prix du billet induite par la construction de la piste longue et la mise en service de vols directs.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que les prix des billets sont fixés par les compagnies aériennes en fonction de la concurrence et de leur coût d'exploitation. Ces derniers diminuent avec les vols directs, mais le carburant est très cher à Mayotte : un avion faisant la liaison directe Mayotte-Paris fait le plein au départ de Mayotte, ce qui pondère la baisse du prix du billet. Toutefois, la piste longue permettra un développement de la concurrence et l'utilisation d'avions de plus grande capacité, ce qui entraînera une baisse des prix du billet.

➤ **Emplacement de l'aéroport**

**MM. Moindjié MOHAMADI** et **Ambdi BOURA** (habitants de Bandraboua, propos en shimaoré) suggèrent de construire la piste longue ailleurs qu'à Pamandzi afin de préserver l'environnement.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) explique que la construction d'un aéroport en Grande-Terre a été étudiée, notamment sur les sites de Combani et à Majicavo-Lamir. Mais ces projets ont été écartés, car ils étaient trop problématiques en termes de relief (présence de collines), d'environnement et

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

d'urbanisation. Le site des Badamiers en Petite-Terre a également été étudié, mais il présentait des problèmes environnementaux. La piste longue sera donc construite sur l'aéroport actuel de Pamandzi. En marge de ces aspects, M. Yves DEBOUVERIE rappelle que la construction d'un nouvel aéroport coûte cher.

**M. Soumaila DAOUDOU** est convaincu de la nécessité de construire la piste longue. Toutefois, il demande s'il est possible de dévier la trajectoire des avions afin de sécuriser la population de Petite-Terre. **M. Yssoufa MADI** (habitant de Bandraboua, propos en shimaoré) propose de rejoindre la piste construite en 1943, jusqu'à la Passe en S.

➤ **Nouvelle aérogare**

**M. Moindjié MOHAMADI** s'étonne que le projet de la nouvelle aérogare prévoie une construction en « planches ». Il préférerait que soit construit un bâtiment en dur.

**Pierre PINSON** indique que le projet d'aérogare a fait l'objet d'un appel d'offres pour lequel les critères environnementaux et architecturaux étaient très importants. Le projet retenu s'élève à 42 M€ et offrira une aérogare de qualité qui s'intégrera parfaitement dans le paysage mahorais.

➤ **Développement de Mayotte**

**M. Soumaila DAOUDOU** affirme que la piste longue permettra le développement de l'île. Si l'ouverture économique est fondamentale, il faut aussi penser à la sécurité des habitants, mais surtout à leur vie quotidienne : certains rapatriements de corps prennent trop de temps et les familles rencontrent des difficultés pour organiser les obsèques de leurs proches. Par ailleurs, **M. Soumaila DAOUDOU** estime que les Mahorais mèneront moins de grève s'ils ont la possibilité de s'exprimer et de prouver leur utilité dans le développement de leur île.

➤ **Environnement**

**M. Boura ISSOUFI** (habitant de M'tsangamouji, propos en shimaoré) estime que la protection de l'environnement ne doit pas être un frein à la construction de la piste longue. La mangrove et les palétuviers ne sont pas plus importants que les hommes. **M. Bacar ASSOUMANI** et **M. Tenki ANLI BOURA** (habitants de Bandraboua, propos en shimaoré) rappellent que l'espace est contraint à Mayotte : il est nécessaire de prendre sur la mer pour construire la piste longue.

➤ **Financement du projet**

**M. Soidri BEN ABDOU** se demande si ce délai permet de commencer à rassembler les fonds nécessaires aux travaux. Il craint qu'en 2015, date à laquelle doivent débiter les travaux, l'État décide d'annuler le projet si les prix ont trop augmenté. Enfin, il lui semble que le scénario 2 est moins cher que le scénario 1.

Il est certain qu'en raison de l'inflation, les prix augmenteront d'ici 2015, mais **M. Yves DEBOUVERIE** assure que la valeur réelle du projet restera la même. Par ailleurs, la répartition du financement reste à déterminer : en règle générale, ce sont les usagers de l'aéroport (compagnies aériennes et voyageurs) qui financent les travaux d'infrastructure, mais pour un tel projet, il sera nécessaire que les pouvoirs publics nationaux (État et Conseil général) participent. Reste à savoir si l'Europe participera au financement comme elle l'a fait, à hauteur de 50 %, pour la nouvelle piste de l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion. Pour ce qui est du coût des deux scénarios, **M. Yves DEBOUVERIE** indique que la première étape du scénario 1 s'élève à 100 M€ contre 210 M€ pour le scénario 2.

*Conclusion*

---

En conclusion de cette réunion de proximité, **Mme Anziza MOUSTOIFA** remercie tous les intervenants pour ce débat et pour la richesse des thèmes qui y ont été abordés. Elle assure que les interventions seront reprises dans le compte rendu qui sera disponible sur Internet. Elle invite ensuite les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.