

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

**19 NOVEMBRE 2011**

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – MTSAMBORO

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	19 novembre 2011
Lieu de la réunion :	Mtsamboro

*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. Youssouf ABDALLAH, premier adjoint au maire de Mtsamboro.

**M. Youssouf ABDALLAH** (*premier adjoint au maire de Mtsamboro*) souhaite la bienvenue à la CPDP, à la DGAC et au public. Il demande au public de faire preuve de respect au cours du débat et de ne pas hésiter à s'exprimer.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** nomme les membres de la CPDP présents dans la salle : 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).

**M. Franck MADJID** 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-pistelonguemayotte.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.

**M. Franck MADJID** 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*

---

**M. Yves DEBOUVERIE** annonce que la présentation du projet de piste de longue proposé par la DGAC fera l'objet d'un film diffusé en français puis en shimaoré. À l'issue de la projection du film, il précise que la vidéo n'est plus à jour : il était prévu qu'une compagnie aérienne mette en service des vols directs entre Mayotte et la métropole dès le mois d'octobre, mais ce projet est retardé en raison de difficultés techniques non résolues.

*Débat avec le public*

---

➤ **Forme et finalité du débat**

**M. Mohamed MOINDJIE** rappelle que les intervenants sont invités à argumenter et à défendre le scénario qui emporte leur adhésion. Dans le même sens, **M. Yves DEBOUVERIE** indique que les représentants de la DGAC sont venus à Mayotte pour présenter le projet et entendre les avis et objections des Mahorais.

À **M. Ibrahim HAMADA** (habitant de Mtsamboro, propos en shimaoré) qui enjoint les personnes défavorables au projet à s'en aller, **M. Mohamed MOINDJIE** répond que la démocratie participative permet à chacun d'exprimer son opinion, qu'il soit favorable ou non au projet.

**M. Mahamoud ABDALLAH** (habitant de Mtsamboro) s'étonne que la population n'ait pas été consultée lors de la construction du port de Longoni alors que ce projet présente les mêmes enjeux que celui de piste longue en termes de destruction de coraux ou de mangrove.

**M. Mohamed MOINDJIE** répond que le projet de piste longue est soumis au débat public car son budget dépasse 100 M€ et qu'une loi récente prévoit une telle consultation pour des travaux d'infrastructure de cette importance. La construction du port de Longoni n'a pas été soumise à consultation parce que le texte ne s'appliquait pas encore.

**M. Mchindra SAINDOU** (originaire de Mtsahara) doute de l'utilité du débat public et estime que « *les jeux sont déjà faits* ».

**M. Mohamed MOINDJIE** assure que tous les avis ont de l'importance et que les Mahorais doivent se saisir de l'opportunité qu'il leur est fait de s'exprimer, que ce soit au cours des réunions publiques, sur Internet ou avec les cahiers d'acteur. La CPDP a fait le choix de se déplacer dans toutes les communes de l'île, ce qui n'est pas le cas de tous les débats publics.

**M. Saïd SOULAIMANA** (habitant de Mtsamboro, propos en shimaoré) a le sentiment que les naturalistes et l'État sont partie liée sur ce projet : il enjoint l'État à écouter les avis des Mahorais plutôt que ceux des associations d'environnementalistes ou d'ONG.

**MM. Mohamed MOINDJIE** et **Christian MARTY** assurent que l'État n'entretient aucune connivence, qu'il s'agisse de naturalistes ou autres. **M. Christian MARTY** ajoute que le projet d'aérodrome de Notre-Dame-des-Landes à Nantes a rencontré de fortes oppositions de la part des naturalistes et des agriculteurs, mais que l'État a pourtant décidé de sa réalisation.

En réponse à **M. ETIENNE** (enseignant à Mtsamboro) qui s'enquiert du coût du débat public, **M. Mohamed MOINDJIE** rappelle que la procédure de débat public est obligatoire dès lors qu'un projet d'infrastructure dépasse 100 M€ : pour la piste longue, la DGAC qui représente ici l'État avait donc l'obligation de l'organiser. Le coût de ce débat public est d'environ 500 000 €, dont 70 % sont dévolus aux frais de logistique et de personnel. La CPDP sur la piste longue met tout en œuvre pour proposer le débat public le plus étendu. En conclusion, **M. Mohamed MOINDJIE** souligne que le débat public, au-delà du coût, vise avant tout à recueillir les avis du public, ce qui est inestimable pour la poursuite du projet.

➤ **Mise en œuvre du projet**

**M. ETIENNE** demande combien de temps doivent durer les travaux pour chacune des étapes du scénario 1 et combien de temps doit les séparer. De son côté, **MM. Saïd SOULAIMANA** et **Maoulida HAFADI** (habitants de Mtsamboro, propos en shimaoré) demandent des précisions sur la date de début des travaux selon le scénario choisi.

**M. Yves DEBOUVERIE** rappelle en premier lieu que le scénario 2 est plus simple à mettre en œuvre puisqu'il se déroulera en une fois. Pour ce qui est du scénario 1, les travaux de l'étape 1 commenceraient en 2015 – tout comme les travaux du scénario 2 s'il devait être choisi – ce n'est que 10 ans après, si le besoin s'en fait sentir, que l'étape 2 serait réalisée. Ce phasage des travaux se justifie par des raisons financières : l'État préfère toujours morceler et étaler ses dépenses.

➤ **Prix du billet d'avion**

**M. Mchindra SAINDOU** s'enquiert des avantages de la piste longue sur le prix des billets.

**M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que le prix des billets d'avion est fixé par les compagnies aériennes en fonction de leur stratégie commerciale et de leurs coûts d'exploitation. Avec les vols directs de Mayotte vers la métropole, les temps de vol diminueront ainsi que les coûts d'exploitation, ce qui devrait avoir une logique incidence sur le prix du billet. Mais dans le cas d'un vol direct vers Paris, l'avion fera le plein de carburant à Mayotte et celui-ci est bien plus cher sur l'île qu'à Madagascar ou à la Réunion. Donc la différence de coût entre un billet pour un vol semi-direct ou pour un vol direct ne sera pas très importante. Toutefois, la piste longue permettra d'augmenter le nombre de vols directs et d'ouvrir l'île à la concurrence : si une troisième compagnie venait desservir Mayotte, le prix du billet connaîtrait nécessairement une baisse. Enfin la piste longue permettra d'accueillir des avions gros porteurs qui permettront une baisse des coûts d'exploitation et donc une baisse du prix du billet. **M. Yves DEBOUVERIE** précise toutefois qu'il est impossible d'établir des liens directs et mathématiques entre l'allongement de la piste et les prix des billets.

➤ **Alternatives aux scénarios proposés**

**M. Abdou HATIBOU** (habitant de Mtsamboro, propos en shimaoré) demande s'il est possible d'envisager la construction de la piste longue sur pilotis.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond que la seule piste construite sur pilotis se trouve à Madère, au Portugal. Quand l'aéroport de Madère a voulu allonger sa piste, il n'a pas eu d'autre choix que de se diriger vers la mer, par-delà une falaise de 50 m de haut. Il a d'abord fallu remblayer au pied de la falaise sur la longueur nécessaire, puis bâtir des pilotis de 50 m afin de supporter le poids de la piste. Même si les pilotis permettaient un meilleur écoulement des eaux, une telle solution est inenvisageable pour Mayotte : les gains environnementaux ne seraient pas meilleurs puisque l'herbier serait également détruit.

➤ **Nouvelle aérogare**

**M. Salime MADI** (habitant de Mtsamboro, propos en shimaoré) déplore que le projet d'aérogare prévoie la construction d'un bâtiment « en planches ». Il craint que cette infrastructure ne soit que provisoire et il demande un projet durable.

**M. Pierre PINSON** affirme que la nouvelle aérogare, qui sera livrée mi-2013, sera tout à fait aux normes de ce qui se fait en matière de modernité et de confort. Loin d'être une bâtisse « en planches », l'aérogare dont le budget s'élève à 42 M€ pourra accueillir 600 000 passagers avec des possibilités d'extension jusqu'à 1,5 million de passagers par an.

**M. Ahamada SAINDOU** (ingénieur en santé et technologie, habitant de Mtsamboro) souhaite que la nouvelle aérogare offre un lieu de culte pour tous les croyants qui transiteront par l'aéroport de Pamandzi.

**M. Christian MARTY** assure que cette demande a été prise en compte dans l'appel d'offres : la nouvelle aérogare, comme toutes les aérogares modernes, disposera d'un lieu de culte.

➤ **Développement de Mayotte**

**M. Assani HAMZA** (habitant de Mtsamboro, propos en shimaoré) s'exprime en faveur du projet de piste longue et considère que les tortues ne seront pas vraiment impactées. Il affirme que si les tortues peuvent voyager librement, il doit en être de même pour les Mahorais qui ne veulent plus être contraints de faire des escales pour rejoindre la métropole.

**M. Aboubacar TARMADHU** (habitant de Mtsamboro) se réjouit de la tenue du débat public et se prononce très favorablement pour la construction de la piste longue. Cette infrastructure permettra à Mayotte de ne plus être coupée du monde. Il demande si la piste longue aura un impact sur le prix du fret puisque Mayotte est entièrement dépendante de l'importation.

**M. Yves DEBOUVERIE** répond qu'un des effets attendus de la piste longue est une baisse des coûts de fret.

**M. Oili MAOULANA** (originaire de Mtsahara) se prononce en faveur du scénario 2 qui est plus respectueux et sécurisant pour les habitants de Pamandzi. Il demande ce qui est prévu pour accueillir les futurs voyageurs en termes de liaison par barges et de structures touristiques et si l'État a des projets de développement hôtelier en parallèle du projet de piste longue.

**M. Christian MARTY** répond que ces questions ne concernent pas la DGAC, mais les collectivités locales. Il fait savoir que l'État a mis en place un Comité de pilotage pour la modernisation de l'aéroport : ce Comité, présidé par le préfet de Mayotte et composé d'élus du Conseil général et des communes mahoraises, doit se saisir des questions de gestion des voyageurs sur Petite-Terre, mais également entre Petite-Terre et Grande-Terre. En outre, l'État attire régulièrement l'attention des élus et collectivités sur les besoins et problématiques du territoire.

➤ **Environnement**

**M. Saïd SOULAIMANA** s'exprime en faveur de la piste longue et affirme que les herbiers peuvent et doivent être déplacés afin de permettre la mise en œuvre du projet. Il déplore que certains métropolitains et environnementalistes « *mettent des bâtons dans les roues* » de ce projet.

**M. Ahamada SAINDOU** estime qu'il ne faut pas précipiter la mise en œuvre du projet : cela risquerait d'engendrer des dégâts irréparables sur l'environnement comme à Longoni, notamment sur les herbiers qui ne se trouvent que sur trois sites à Mayotte (Petite-Terre, baie de Sada et Mutsumbatsu). Il est essentiel de prendre le temps de bâtir une infrastructure respectueuse de l'environnement.

**M. Mchindra SAINDOU** s'interroge sur les conséquences du projet de piste longue sur le parc marin de Mayotte

**M. Yves DEBOUVERIE** affirme que tout est mis en œuvre pour que le projet de piste longue soit moins impactant sur l'environnement que celui du port de Longoni. Les effets néfastes seront évités autant que possible et en tout cas réduits et compensés. Le prolongement de la piste dans l'étape 1 du scénario 1 détruira en effet une zone d'herbiers, mais il ne faut pas craindre que cela fera disparaître les tortues et le dugong qui s'en nourrissent : ces espèces sont capables de se réadapter ailleurs. Pour ce qui est du parc marin, **M. Yves DEBOUVERIE** rappelle que lors de sa création, le projet de piste longue était déjà connu. Toutefois, l'État devra obtenir des autorisations et des avis favorables de la part du parc marin avant de lancer les travaux. En cas d'avis défavorables ou contraires, il faudra modifier le projet.

➤ **Financement du projet**

**M. Mchindra SAINDOU** s'enquiert de la répartition du financement des travaux entre les passagers et les autres parties prenantes.

**M. Yves DEBOUVERIE** lui répond que cette répartition ne sera connue qu'en 2014-2015 au moment des travaux. Néanmoins, il est possible d'affirmer que les passagers et les compagnies ne supporteront pas seuls les coûts du projet. Les pouvoirs publics, État et Conseil général, devront nécessairement participer, mais également l'Europe, même si sa participation reste à définir ainsi que la hauteur de son investissement : lors de la construction de la nouvelle piste de l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion, l'Europe avait financé 50 % des travaux. Une telle participation serait très intéressante pour les autres investisseurs.

Conclusion

---

En conclusion de cette réunion de proximité, **M. Mohamed MOINDJIE** et **Mme Anziza MOUSTOIFA** remercient les intervenants pour le respect dont ils ont fait preuve et pour la richesse des thèmes abordés. Elle assure que les interventions seront reprises dans le compte rendu qui sera disponible sur Internet. **Mme Anziza MOUSTOIFA** invite enfin les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.