

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

19 NOVEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – ACOUA

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

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la réunion, puis cède la parole à Mme Moinécha TADJIDINE, conseillère municipale, représentant le maire d'Acoua.

Mme Moinécha TADJIDINE, conseillère municipale, propos en shibushi, salue les représentants de la CPDP et de la DGAC, puis invite le public à profiter de ce débat pour faire avancer le projet de piste longue.

Mme Anziza MOUSTOIFA nomme les membres de la CPDP présents dans la salle : Mme Nadira MALECK, 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 son collaborateur : 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*
- *émouvoir 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. Landza MADI OUSSENI, habitant de Mtsangadoua, *propos en shibushi*, se réjouit de cette consultation publique. **M. HANAFIMAR**, habitant d'Acoua, *propos en shibushi*, questionne son utilité, dans la mesure où la piste longue est plébiscitée par la population de Mayotte. **Mme Nadira MALECK** rappelle que le débat public est une obligation légale pour tous les projets d'infrastructure aéroportuaire d'un montant d'au moins 100 millions d'euros.

➤ **Délais du projet et choix du scénario**

MM. Madi IBRAHIM et Hassani CHAKRINA, *propos en shibushi*, rappellent que les Mahorais attendent la piste longue depuis longtemps et se prononcent en faveur du scénario 2, plus rapide. **M. Abdillah TOYBOU MBAE**, habitant d'Acoua, dit également être favorable au scénario 2. **M. Hamada OUSSENI**, habitant d'Acoua, privilégie le scénario 1, qui permettra d'avoir deux pistes longues pour les gros porteurs. En cas de défaillance d'une piste, l'autre pourra toujours être utilisée.

M. Yves DEBOUVERIE déclare que la DGAC n'avait pas pensé à cet argument, mais estime que cela sera possible, bien que la possibilité d'utiliser l'une ou l'autre des pistes en cas de problème soulève quelques difficultés techniques. Il précise à M. Hamada OUSSENI qu'il sera aussi possible d'utiliser la piste de 1900 m (scénario 2), en cas d'impossibilité de décollage à partir de la piste convergente.

➤ **Développement de Mayotte et Environnement**

MM. Landza MADI OUSSENI, HANAFIMAR, Souf YOUSOUF MOUSSA, *propos en shibushi*, et **Dada IDAROSSI**, habitants d'Acoua, déplorent que les aspects environnementaux soient privilégiés au développement de Mayotte. Ils estiment que l'État doit s'affranchir de ces aspects pour faire avancer le projet de piste longue. **M. Madi SAID**, habitant d'Acoua, *propos en shibushi*, affirme qu'il n'y a « que de l'eau de mer » au large de Petite-Terre, et s'interroge sur ce que la DGAC entend par « environnement ». **Mme Zouhourya MOUYAYAD**, habitante d'Acoua, *propos en shibushi*, membre des associations ATM et FMAE, estime tout à fait normal que les associations environnementales s'interrogent sur ce projet de piste longue et posent des questions. Elle rappelle que ces associations ne sont pas « contre » ce projet, mais demandent simplement que tout soit fait pour en minimiser l'impact écologique. Mme Zouhourya MOUYAYAD revient sur l'intervention du professeur Bernard Armand THOMASSIN, lors de la réunion sur les impacts environnementaux de septembre, et invite la DGAC à suivre ses conseils pour éviter de reproduire les dégradations environnementales consécutives au premier allongement de 1995.

M. Yves DEBOUVERIE rassure Mme Zouhourya MOUYAYAD sur le fait que les représentants de la DGAC ont été très attentifs aux propos (positifs comme négatifs) du professeur THOMASSIN sur les scénarios présentés. Les impacts environnementaux seront évités ou compensés de la meilleure façon possible. Il précise que la question environnementale entre dans le cadre d'un processus (adoption du projet, puis études d'impacts) qui ne fait que commencer, puis explique à MM OUSSENI, HANAFIMAR et YOUSOUF MOUSSA et IDAROSSI que les contraintes environnementales existent bel et bien (destruction d'herbiers pour les tortues et les dugongs, modification des courants marins, création de zones d'envasement.). M. Yves DEBOUVERIE réitère le fait qu'à l'aune du projet de piste longue, les conséquences environnementales devront être soigneusement étudiées, au même titre que les conséquences du prélèvement de matériaux et des vols à très basse altitude sur l'environnement humain de Petite-Terre, ou encore les impacts économiques. La prise en compte de ces trois enjeux participe d'une démarche de développement durable.

M. Madi IBRAHIM, habitant d'Acoua abonde dans le sens des propos d'Yves DEBOUVERIE sur les impacts environnementaux et humains du projet, notamment en Petite-Terre. Il affirme en outre que la modification des courants marins affectera également Grande-Terre. **M. Hassani CHAKRINA** habitant d'Acoua, *propos en shibushi*, revient quant à lui sur les arguments des défenseurs de l'environnement et fait observer que ces derniers ne se sont pas manifestés dans le cadre du projet de port à Longoni, et qu'ils ne se manifestent pas davantage contre les projets de route du littoral à la Réunion. **Mme Nadira MALECK** lui répond que le projet du port de Longoni n'entraîne pas dans le cadre d'un débat public, vu que son coût était inférieur à 100 millions d'euros.

➤ **Financement et contrôle**

M. HANAFIMAR appelle l'État à « mettre les moyens » sur le projet de piste longue. **Mme Bouéni Adidja DAROUSSI**, habitante d'Acoua, s'étonne qu'aucun financement n'ait été prévu pour la construction de cette piste. Elle craint que l'absence d'enveloppe définie conduise le chef de projet à sacrifier la partie des finances dédiée à la protection de l'environnement, puis demande qui sera chargé de vérifier la conformité du chantier.

M. Yves DEBOUVERIE reconnaît que le financement du projet n'est pas défini à ce stade et ajoute que la répartition du financement devra être fixée aux alentours de 2014-2015. Le projet de piste longue pourra être financé pour partie sur les capacités contributives des compagnies aériennes et donc sur les passagers (hausse du billet de quelques pour cent), pour partie par l'État et les collectivités territoriales, et potentiellement par l'Europe, qui avait contribué à 50 % du financement de l'aéroport Saint-Denis de l'île de la Réunion. La DGAC (donc l'État) sera garante du contrôle effectif et de la conformité des travaux, ainsi que du respect des dispositions environnementales. M. Yves DEBOUVERIE certifie que l'enveloppe dédiée à la préservation de l'environnement est une obligation juridiquement encadrée.

➤ **Conséquences du projet sur l'emploi**

M. Madi IBRAHIM s'enquiert des impacts de ce projet en matière d'embauches. **Mme Zouhourya MOUAYAD** abonde dans le sens de ses propos et demande à la DGAC de ne pas oublier l'emploi des jeunes mahorais en général, et ceux d'Acoua en particulier, lors de la constitution du chantier.

➤ **Ouverture de Mayotte, prix du billet d'avion, prix du carburant**

MM. Hassani CHAKRINA, Sohibou HARITI, *propos en shibushi*, et **Dada IDAROUSSI**, habitants d'Acoua, *propos en shibushi*, font part de leur mécontentement vis-à-vis du prix des billets d'avion, très élevé. M. Hassani CHAKRINA affirme que ce niveau de prix empêche Mayotte de s'ouvrir vers l'extérieur. Pour M. Dada IDAROUSSI, seul l'accroissement de la concurrence permettra aux Mahorais de voir les prix du billet d'avion baisser.

M. Yves DEBOUVERIE lui rappelle que la concurrence est déjà présente à Mayotte depuis l'arrivée de la compagnie Corsairfly. Il reconnaît que de manière générale, les départements d'outre-mer français bénéficient d'une concurrence plus importante, avec une moyenne de trois compagnies aériennes présentes sur leur territoire, et ajoute qu'un nouveau concurrent pourrait émerger à terme, si le trafic le justifie. M. Yves DEBOUVERIE explique ensuite que la question du prix des billets d'avion est assez complexe, dans la mesure où plusieurs paramètres entrent en compte : la situation concurrentielle entre les compagnies aériennes, leurs coûts d'exploitation, la possibilité des vols directs et le prix du carburant. Mayotte bénéficie d'une situation concurrentielle qui pourrait encore se développer avec la piste longue. À plus long terme, le projet de piste longue va également permettre des vols directs et l'utilisation d'appareils plus gros, ce qui baissera les coûts d'exploitation et concourra à une diminution du prix du billet d'avion. M. Yves DEBOUVERIE affirme en revanche que la baisse escomptée pourrait être très atténuée (voire annulée) par le prix du kérosène, beaucoup plus élevé à Mayotte qu'à Madagascar ou sur l'île de la Réunion.

M. Sohibou HARITI s'étonne que Mayotte, 101^e département français, ait un niveau de prix de kérosène aussi élevé. Il rappelle que les navires transportant ce kérosène passent à côté de l'île. À ses yeux, un tel prix n'est donc pas justifié. Pour **M. Abdillah TOYBOU MBAE**, habitant d'Acoua, *propos en shibushi*, le prix du kérosène est dû à une situation de monopole entretenue par l'État. À son sens, ce prix ne bougera pas, et par voie de conséquence, le prix des billets d'avion non plus.

M. Yves DEBOUVERIE affirme que la DGAC n'a pas d'emprise sur le prix du carburant à Mayotte. Les différentes compagnies aériennes et le distributeur de carburant ont été invités par l'État à négocier des prix acceptables, mais aucun accord n'a été trouvé.

➤ **Contraintes des escales et durée du voyage**

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

Mme Moinécha TADJIDINE déclare que les escales à Madagascar ou à l'île de la Réunion sont extrêmement contraignantes, surtout pour les enfants. **M. Sohibou HARITI** fait également part de sa fatigue vis-à-vis des escales.

➤ **Vols directs de novembre**

M. Landza MADI OUSSENI rappelle que des vols directs avaient initialement été prévus au mois de novembre et qu'au final, une escale a dû être faite sur l'île de la Réunion. Pour M. Landza MADI OUSSENI, il n'y a pas d'égalité de développement entre Mayotte et l'île de la Réunion.

➤ **Lutte contre la vie chère**

M. Hassani CHAKRINA fait observer que la piste longue pourrait être une solution dans la lutte des Mahorais contre la vie chère.

Conclusion

En conclusion de cette réunion de proximité, **M. Franck MADJID** remercie les intervenants pour le respect dont ils ont fait preuve et pour la richesse des thèmes abordés. Il rappelle que les interventions seront reprises dans le compte rendu qui sera disponible sur Internet, puis invite les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.