

VERBATIM¹ DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

15 juillet 2011

Dembeni

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

- Anziza MOUSTOIFA, Présidente de séance et Présidente de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Mohamed MOINDJIÉ, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Martial HENRY, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)
- Franck MADJID, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)
- Zoubair ben Jacques ALONZO, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)

MAITRISE D'OUVRAGE, DGAC (Direction générale de l'aviation civile) :

- Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public
- Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien
- Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte
- Jérôme ROSSI, ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire en charge du dossier de la piste longue de Mayotte (*absent*)

¹ Il sera proposé dans ce verbatim une transcription écrite et une traduction en français des prises de parole et en langue shimaoré et shibushi ayant eu lieu au cours de la réunion.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

La séance est ouverte à 16 h 43 sous la présidence d'Anziza MOUSTOIFA, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA, Présidente de séance et membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Bonjour à tous et à toutes. Je suis MOUSTOIFA Anziza, Présidente de la Commission particulière de débat public à Mayotte sur la piste longue. Je laisse tout d'abord la parole à M. le Maire pour le mot de bienvenue. M. le Maire, à vous la parole.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Saïd ALI BACO, premier adjoint au maire de Dombéni : Je vais faire dans les deux langues, régionale et... Même si il va faire la traduction, je vais faire dans les deux langues : régionale et français-français, comme dira quelqu'un que je connais bien.

M. le Maire propose d'abord son allocution en langue shimaoré. Insérer la transcription.

Saïd ALI BACO : Voilà, donc je disais au nom de mes collègues, en tant que maire, je souhaitais la bienvenue à toutes et à tous. Nous sommes là effectivement pour contribuer et participer pour le développement de cette île. Je disais quelque part en langue régionale aussi que, s'agissant de la construction de cette île, c'est à nous en tant que Mahorais autochtones de dire comment nous voulons que Mayotte se construise. Voilà, donc l'occasion nous est offerte. Ça sera aux uns et aux autres, et à chacun et à tout le monde, de proposer, selon lui, comment il voit Mayotte de demain, comment il souhaiterait que notre aéroport – puisque c'est l'objet du jour – soit construit. Voilà, donc encore une fois, bienvenus et je déclare la séance ouverte. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Je vais maintenant vous présenter les membres présents à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission particulière du débat public. À ma droite M. Jean VAN OOST, à ma gauche M. Mohamed MOINDJIÉ, Mme Nadira MALECK... Et trois personnes sont absentes : c'est Dr Martial HENRY, M. Franck MADJID, M. ZOUBAIR.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Ils représentent le maître d'ouvrage. Je les laisse se présenter.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : Je suis Yves DEBOUVERIE et je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile à ce débat public sur la piste longue de Mayotte. À ma gauche, Christian MARTY qui est le directeur régional de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien qui est notamment compétent pour la Réunion et Mayotte. Encore plus à gauche, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Je vous présente maintenant le programme de cette réunion. Je commencerai par vous expliquer le débat public, son fonctionnement et ses règles. Nous vous laisserons ensuite la parole pour d'éventuelles questions sur le débat public. La DGAC vous présentera ensuite le projet de piste longue, puis nous vous donnerons la parole pour poser vos questions et donner votre avis sur le projet présenté par la DGAC.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Le programme de la réunion donc... Cette réunion va se dérouler en deux temps : tout d'abord les présentations du débat public et du projet qui dureront au maximum quarante minutes. Puis nous vous donnerons la parole pour poser vos questions et donner votre avis.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Le fonctionnement du débat public : pourquoi ce débat public sur la piste longue et que pouvons-nous en attendre ? Ce débat public est tout d'abord une obligation légale en raison de son montant élevé et de ses impacts sur l'environnement. Il est organisé par une Commission particulière du débat public. Il dure jusqu'au mois de novembre. Le débat public a un objectif, c'est d'informer le public et lui donner la parole sur le projet, dans le but d'éclairer et de préparer la décision du maître d'ouvrage sur le projet.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Les conclusions du débat public, rédigées par notre Commission, seront transmises au maître d'ouvrage avant la fin de cette année. Ces conclusions seront rendues publiques. Trois mois après, le maître d'ouvrage publiera sa décision sur les suites du projet. Il devra notamment préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux enseignements du débat public.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Pour participer au débat, vous pouvez vous informer grâce à tous les documents qui vous ont été distribués et aux études complémentaires disponibles sur le site Internet.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez ensuite vous exprimer lors des réunions publiques, comme celle d'aujourd'hui, que nous organisons dans toute l'île jusqu'au mois de novembre. Vous pouvez aussi vous exprimer par écrit en remplissant les formulaires que nous avons remis au début de cette réunion, en envoyant vos questions ou avis à notre Commission, ou sur le Site Internet comme on l'a dit tout à l'heure. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel aux hôtessees qui vous avez rencontrées tout à l'heure, et à notre assistante Faïza.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Quelles sont les règles des réunions publiques ? Ces réunions publiques doivent suivre les grandes règles du débat. Les deux premières règles sont la neutralité et l'indépendance : les membres de la Commission n'ont pas d'avis à donner sur le projet en lui-même. La troisième règle est l'équivalence : les réunions publiques sont ouvertes à tous, le temps de parole est limité à deux minutes pour que le plus grand nombre de personnes puisse s'exprimer.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : La quatrième règle est la transparence : les présentations sont entièrement traduites. Tous les propos sont enregistrés et retranscrits. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon cela ne pourra être pris en compte. Nous vous remercions de vous présenter au début de votre intervention. Enfin, la cinquième règle est l'argumentation : nous vous demandons de détailler les raisons et motifs de vos prises de position.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Les réunions du mois de juillet. Pour vous permettre de participer activement, nous organisons plusieurs autres réunions en juillet. À Bandrélé le samedi 16 sur le parking de la mairie donc demain, à Dzaoudzi-Labattoir le samedi 16 à 18 h à l'ACL de Labattoir, à Chirongui le vendredi 22 à 16 h au foyer et à Boueni le vendredi 29 à 16 h à la salle de réunion de la Mairie.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Pour obtenir d'autres informations, donner votre avis ou poser une question, vous pouvez également contacter la CPDP grâce aux coordonnées indiquées sur le document qu'on vous a remis tout à l'heure. Je vous remercie de votre attention. Et je vais maintenant passer la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet. Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : J'y vais. Je voulais tout d'abord rappeler que depuis des dizaines d'années, l'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste aux besoins. Aujourd'hui, le développement de la piste se poursuit, le développement de la plateforme se poursuit et une nouvelle étape est prévue avec la création d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : L'objectif est de rendre possible l'élargissement de la desserte aérienne internationale de Mayotte qui est actuellement limitée à des lignes régionales. Et l'objectif est surtout de permettre la mise en œuvre de vols directs entre Mayotte et la métropole.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : En effet, la forte croissance du trafic à Mayotte qui a été constatée ces dernières années – puisque que le trafic a été multiplié environ par dix en vingt ans – rend possible au plan économique une ligne régulière entre Mayotte et Paris en vols directs, alors que les passagers, aujourd'hui, doivent transiter par la Réunion, Madagascar ou même le Kenya.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : La piste actuelle est trop limitée pour permettre aux vols directs vers Paris de décoller en toutes circonstances. La piste est courte, les collines de Petite-Terre, notamment Labattoir, qui créent des contraintes pour les décollages vers le Nord et des habitations sont très proches et il faut les protéger du souffle des réacteurs.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : L'atterrissage d'avions gros porteurs venant directement de métropole est en général possible, mais pas tout le temps. Ainsi, récemment, un avion de la compagnie

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

Corsairfly qui venait directement de Paris n'a pas pu atterrir car, compte tenu des circonstances météorologiques du moment, la piste était trop courte.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Comme vous le savez, la compagnie Air Austral a décidé de lancer, à partir du 31 octobre 2011, des vols directs de Mayotte vers Paris, trois fois par semaine. Elle utilisera pour cela un nouvel avion, différent de ceux que la compagnie utilise déjà, avion qui a des performances opérationnelles compatibles avec la piste actuelle, sous réserve de certains aménagements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Ainsi l'objectif de la desserte directe avec la métropole sera en grande partie atteint sans même qu'on ait à allonger la piste. Il s'agit là d'une avancée tout à fait importante pour le désenclavement et l'ouverture vers l'extérieur de Mayotte.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Par ailleurs, la compagnie Corsairfly, de son côté, étudie, la possibilité de faire des vols directs Mayotte-Paris également. Dans ces conditions, la question se pose : si des vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, pourquoi faut-il l'allonger ?

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Et bien parce que les décollages directs vers Paris, avec le plein de passagers, ne seront pas possibles tous les jours. Dans certaines conditions météorologiques en effet, parce qu'il y a du vent du nord ou parce que la piste est mouillée, l'avion devra réduire sa masse pour décoller avec le plein de passagers de Mayotte et il ne pourra pas emporter tout le carburant nécessaire pour rejoindre directement Paris. Une escale intermédiaire devra donc être faite pour refaire le plein de carburant et ceci entraînera un retard à l'arrivée à Paris. Cette situation, où une escale intermédiaire serait nécessaire, pourrait se produire dans environ 15 % des cas avec le nouvel avion d'Air Austral, notamment entre janvier et mars.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Par ailleurs, l'utilisation d'autres avions, moins performants, pour des vols long-courriers au départ de Mayotte ou l'utilisation d'avions de plus forte capacité, à l'avenir, nécessite également une piste plus longue.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Le projet de piste longue qui est proposé pour l'avenir est celui d'une piste convergente de 2 600 m, piste convergente, c'est donc la piste oblique qui est en bleu sur le schéma, oblique par rapport à la piste actuelle. L'avantage pour les avions, c'est de ne plus avoir d'obstacle dans l'axe de la piste. Et l'avantage pour les habitants de Pamandzi, c'est d'éviter les survols à très basse altitude des habitations. La longueur de 2 600 m paraît être un bon compromis, car elle correspond aux besoins d'une large gamme d'avions gros porteurs pour des vols long-courriers avec le plein de passagers.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Deux scénarios sont présentés au débat public. Vous avez sous les yeux, j'espère que c'est lisible, le scénario 2 qui prévoit la construction d'une piste convergente de 2 600 m, en bleu, qui rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle et qui remonte vers le nord le long de la côte de Pamandzi.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : L'autre scénario, le scénario 1, quant à lui, prévoit deux étapes. Une première étape consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur de piste de 2 310 m, c'est-à-dire 400 m de plus que la piste actuelle. C'est la longueur de piste nécessaire pour que le nouvel avion d'Air Austral puisse décoller avec le plein de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques. C'est également la longueur de piste qui permettrait à l'avion de Corsairfly d'avoir moins de restriction pour causes météorologiques pour des vols directs vers la métropole. La deuxième étape, au-dessous, de ce scénario 1... Dans cette deuxième étape qui serait réalisée ultérieurement, lorsque le besoin se ferait sentir, par exemple dix ans après la première étape, la piste convergente de 2 600 m serait construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée, donc plus au sud. Un avantage de ce scénario par rapport au scénario que vous avez vu précédemment, c'est que la piste remonterait moins haut le long de la côte de Pamandzi, en face des habitations.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Le projet soulève bien entendu des difficultés au plan de l'environnement. Conformément à la réglementation, c'est ce qu'on appelle l'étude d'impact qui devra évaluer de manière précise les impacts sur l'environnement et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. L'étude d'impact sera réalisée après le débat public.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Je voudrais, à ce stade, mentionner particulièrement deux points sensibles en matière d'environnement : le premier, c'est la construction de la piste sur le lagon qui se traduit notamment, selon le scénario choisi, par une destruction d'herbiers, la modification de l'écoulement des eaux du lagon ou la détérioration d'une zone de mangrove.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Et le deuxième point, c'est le prélèvement et le transport des matériaux de remblai. Le volume des matériaux de remblai est très important. Ils pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre, colline de Four à Chaux, colline de Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera une source de nuisances qu'il faudra maîtriser.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : La mise en service de vols directs Mayotte-métropole, en novembre, va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet, puisqu'en gros, le trajet va durer dix heures au lieu de quinze heures aujourd'hui si on passe par la Réunion. En termes de tarifs, le raccourcissement du trajet diminue les coûts du transport aérien. Mais cette baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé du carburéacteur à Mayotte, du moins le prix actuel.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : La mise en service de la piste longue aura pour effet d'améliorer la régularité des vols directs vers la métropole, qui seront moins soumis aux aléas de la météo, et donc permettra d'amplifier les avantages en matière de temps de trajet notamment qui seront acquis dès cette année avec les premiers vols directs.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : À plus long terme, la piste longue rendra possible l'utilisation d'avions encore plus gros et donc des possibilités de baisse de billet. Elle rendra possible l'ouverture à encore plus de concurrence. Toute l'économie de Mayotte pourra ainsi en profiter.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

Yves DEBOUVERIE : Voilà le projet qui est soumis au débat public. À l'issue de ce débat public, l'État devra décider de la suite qu'il compte donner au projet en prenant en considération les avis qui auront été exprimés au cours du débat.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Et le calendrier, si la décision est prise de poursuivre le projet, pourrait être le suivant : poursuite des études en 2012, et notamment l'étude d'impacts, en vue de l'enquête publique fin 2012, poursuite des études de mise au point en 2013-2014 et début des travaux en 2015.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Merci de votre attention.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE. La place est aux questions maintenant. Vous avez le micro, cher public.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : M. le Maire.

Saïd ALI BACO : Je ne sais pas comment je vais procéder...

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez vous présenter, puis vous...

Saïd ALI BACO : Oui, ça je sais. Mais par rapport... je fais en français, tu traduits, ou bien je fais les deux ?

Rastami SPELO, traducteur de l'association Shimé : Vous pouvez faire les deux, mais sachez que vous êtes en République française, vous avez la liberté de choisir.

Saïd ALI BACO : Merci, merci. Je vais faire les deux dans ce cas. Je me présente, c'est M. BACO, premier adjoint au maire de Dombéni. Je souhaiterais poser deux petites questions. Je commence en français. D'abord, il faut savoir que ce projet, ça fait déjà des années que nous l'attendons, des années. Parce que moi quelque part, comme disait mon tonton, je discutais avec lui, il ne comprend pas que la métropole se trouve là-bas et toujours pour se rendre là-bas, il faudrait qu'il aille d'abord à la Réunion pour retraverser Mayotte pour se rendre en métropole. C'est du temps perdu et financièrement, ça coûte cher. Et donc, quand je découvre aujourd'hui que c'est seulement 2015 que les travaux vont commencer, ce n'est pas bon pour nous, ce n'est pas bon pour les Mahorais. On perd du

temps, nous sommes en train de perdre du temps, il faudrait que cette situation cesse. S'il y a des choses qu'on peut faire pour gagner du temps, s'il y a des étapes qu'on peut mettre en place dès maintenant, ça serait judicieux, ça serait intéressant que ça se fasse dès maintenant, pour gagner du temps. Mais 2015 ? Attendre encore jusqu'à 2015, et pour réceptionner la piste longue en 2020, je trouve que c'est trop. Il y a ça d'une part. Et d'autre part, parmi les scénarii qui sont présentés, en augmentant la piste longue seulement de 400 m, ce qui permettrait... Non, quand vous disiez que, dès octobre 2011, Air Austral peut mettre en place un vol direct Mayotte-Paris avec un avion assez spécial, moi je suis contre cette idée. Je veux bien qu'Air Austral mette en place cet avion, mais jusque-là, Air Austral n'a pas été concurrencé. Il n'y a jamais eu... Il n'y a toujours pas de concurrence par rapport à Air Austral. Air Austral refuse de baisser les prix, ce qui veut dire que, encore une fois, c'est Air Austral qui va fixer ses prix comme il veut, quand il veut. Donc, il faut que ça cesse...

Anziza MOUSTOIFA : M. le Maire, vous savez, vous avez deux minutes. On vous laisse rapidement terminer.

Saïd ALI BACO : Je vais traduire en langue régionale en trois mots. *M. le Maire propose une traduction de son intervention en langue shimaoré.* **Insérer la transcription.**

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. M. DEBOUVERIE ou la DGAC ? Ou M. MARTY ?

Yves DEBOUVERIE : Nous savons bien que cela fait des dizaines d'années que l'on parle de la piste longue pour Mayotte. Première chose quand même à dire : il s'est passé des choses depuis ces dizaines d'années. En 1995, on a allongé la piste, on a mis 400 m de plus, ce qui a permis de développer le trafic régional avec des biréacteurs de plus en plus gros. En 2004, on a élargi la piste qui a permis aux gros porteurs que l'on connaît aujourd'hui de venir à Mayotte. Tout ça s'est passé ces dernières années et on prépare la suite. Par ailleurs, il faut voir que la piste longue est directement liée à la possibilité et à l'élargissement possible pour des vols long-courriers et principalement les vols long-courriers vers la métropole puisque c'est la seule ligne possible actuellement. Au plan économique, le trafic entre Mayotte et la métropole reste encore faible : il est inférieur à 100 000 passagers par an. 100 000 passagers par an, c'est le seuil à partir duquel peut s'envisager une ligne directe régulière. *Intervention hors micro de Saïd ALI BACO.* Oui, mais c'est comme ça. C'est même plutôt 85 000 passagers par an.

Anziza MOUSTOIFA : M. le Maire, vous pouvez reprendre la parole après s'il vous plaît, on le laisse terminer.

Yves DEBOUVERIE : Donc, il y a une raison économique pour que ce soit maintenant que l'on parle plus précisément de la piste longue pour les vols long-courriers. Concernant Air Austral et l'absence de concurrence, je voudrais vous rappeler respectueusement, mais quand même, il y a aujourd'hui de la concurrence, contrairement à ce que vous dites. La compagnie Corsairfly, ce n'est pas la SNCF, c'est une concurrence directe entre Air Austral et Corsairfly pour les vols entre Mayotte et la métropole. Et je vais vous dire sans doute un secret : si Corsairfly n'était pas là, peut-être que les tarifs d'Air Austral seraient encore plus élevés.

Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : M. DEBOUVERIE, est-ce que vous pourriez préciser pour la réponse à la question 1, sur comment gagner du temps au niveau des études pour que la piste se réalise plus rapidement ? C'est la question qui était posée, il me semble.

Yves DEBOUVERIE : Le calendrier que l'on propose est, malheureusement, le calendrier le plus favorable que l'on puisse présenter. Les travaux de ce genre prennent beaucoup de temps pour être étudiés et le calendrier que l'on propose est probablement difficile à comprimer.

Jean VAN OOST : Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce qu'il y a d'autres questions s'il vous plaît ? Ah oui, la traduction, j'oublie à chaque fois. Pour la traduction s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : *Intervention en shimaoré.* Rapidement, je m'adresse aux citoyens ici présents pour que ces gens-là puissent s'exprimer rapidement, poser leurs questions avant d'aller bien sûr à la mosquée. Dans quelques minutes, c'est la prière de 18 h. Donc, c'est avec plaisir que nous prenons vos questions. Allez-y, s'il vous plaît.

Aynoudine SALIME, habitant de Dembéni : Bonjour, je m'appelle Aynoudine SALIME, habitant de ce pays. J'ai une question, ou deux questions dans une. Pourquoi est-ce que vous avez proposé deux scénarii et qui les choisit les deux scénarii ? Parce que personnellement, je choisirais plutôt le scénario numéro 2, puisque connaissant un peu l'engagement que nos pouvoirs publics ont dans les projets, si vous prenez le scénario 1, en ayant fait l'étape numéro 1, on attendra encore cinquante ans avant d'avoir l'étape numéro 2. Donc, ce que j'aimerais, c'est que ça soit marqué que les Mahorais préfèrent le scénario numéro 2. On est sûr d'avoir notre piste longue en 2020. Merci

Anziza MOUSTOIFA : Traduction s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : La réponse d'abord, M. DEBOUVERIE, et ensuite on passe à une autre question.

Yves DEBOUVERIE : J'ai bien noté les raisons de votre choix. Peut-être quand même expliquer pourquoi on propose deux scénarios et pourquoi on propose un scénario 1 avec deux étapes. La première raison rejoint un peu ce que vous venez de dire, c'est que compte-tenu de l'état des finances publiques... Les pouvoirs publics qui seront amenés à financer en partie cet investissement auront intérêt à phaser le coût et à répartir, à étaler le coût en deux étapes. La deuxième raison, c'est que les avions actuels d'Air Austral et de Corsair, pour

faire des vols vers Paris de façon régulière, c'est-à-dire quelle que soient les conditions météorologiques, pourraient se satisfaire d'une piste de 2 310 m, c'est pour ça qu'on a fixé 2 310 m en étape 1 du scénario 1. Et puis la troisième raison est peut-être une raison plus environnementale, c'est que vous avez peut-être vu que l'étape 2 du scénario 1 est un petit peu plus favorable aux habitants de Pamandzi qui sont directement concernés par les nuisances sonores et les survols, puisque l'extrémité nord de la piste convergente remonterait moins haut vers le nord et donc gênerait moins d'habitants de Pamandzi.

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, il y avait dans la question aussi, qui choisira ?

Yves DEBOUVERIE : Ah oui, c'est vrai. Qui choisira ? Pour l'instant, on en est à un débat public, chacun peut exprimer son avis. Des décisions devront être prises par l'État, parce que c'est l'État qui porte le projet, début 2012 après le débat public. Qui décidera ? Je pense que c'est l'État qui décidera en liaison, évidemment, avec le Conseil général de Mayotte. Vous savez que le Conseil général de Mayotte et l'État ont signé un contrat de projet qui mentionne, comment dire, une participation... une concertation, une coopération entre les deux autorités pour ce projet de piste longue à Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA : La traduction M. HOULAM.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : M. CHARPENTIER.

Michel CHARPENTIER, naturaliste de Mayotte : J'ai souvent déjà discuté de cette question de la piste longue avec des amis mahorais, et souvent on me dit le même argument : la piste longue, c'est le développement de Mayotte, ou la piste longue, c'est ce qui va permettre d'avoir des billets moins chers, ou la piste longue, c'est ce qui va permettre d'avoir la concurrence à Mayotte. Je suis désolé, mais pour moi, sans parti pris, je considère que ces arguments ne sont pas solides du tout. D'abord, sur la question du développement, il faut peut-être que je m'arrête de temps en temps pour faire traduire ou il traduit à la fin ?

Jean VAN OOST : En fait, on attend une question surtout et après, essayez de ne pas être trop long non plus M. CHARPENTIER. Vous savez qu'il y a les cahiers d'acteur qui sont là pour argumenter de manière conséquente.

Michel CHARPENTIER : D'accord. Moi, je considère que l'argument qui consiste à nous dire que Mayotte, c'est le développement... Pardon, la piste longue, c'est le développement de Mayotte. Encore faudrait-il le prouver. J'attends qu'on m'explique comment ça va être le développement. On n'a rien à exporter pratiquement. Ça va permettre de raccourcir les trajets, ça d'accord, mais le développement de Mayotte, excusez-moi, mais il ne viendra pas du ciel, si je peux faire un jeu de mots. Il viendra d'abord de ce qu'on va faire ici, c'est-à-dire par exemple l'assainissement. Ça, ça va être vraiment du développement, les déchets, les constructions d'école, l'amélioration des routes, etc. Alors, en ce qui concerne ensuite la

question des transports aériens, le directeur de la DGAC nous a expliqué qu'il y a déjà un gros progrès qui va intervenir à partir du mois d'octobre, de fin octobre, c'est-à-dire le vol direct dans la plupart des cas. Et je l'ai entendu dire par contre, et là ça m'inquiète, que l'impact environnemental serait vraiment étudié après le débat public. Or, l'impact environnemental, excusez-moi M. le directeur, mais ce n'est pas seulement ce que vous avez indiqué, c'est-à-dire un certain nombre d'effets sur la mangrove, sur les herbiers et sur la courantologie, ça risque d'être beaucoup plus grave que ça. Or, la principale richesse de Mayotte, excusez-moi, mais c'est son environnement, son patrimoine naturel et culturel. Et si on laisse dégrader ce patrimoine, qu'est-ce que les enfants de Mayotte auront dans quarante ans ? Ils auront un lagon pollué, des coraux qui seront envasés ? Il faut qu'on se préoccupe sérieusement, tous entre nous, sans avoir la vision magique de piste longue = développement, d'avoir une réflexion mesurée entre nous sur ce sujet-là, quels sont les avantages et quels sont les inconvénients, qu'est-ce qu'on veut de Mayotte dans quarante ans par exemple ?

Anziza MOUSTOIFA : La traduction, Monsieur...

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci, est-ce qu'il y a d'autres questions ? Excusez-moi. Allez-y M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Merci. Sur la question du développement économique, le lien entre la piste longue et le développement économique, moi je suis tout prêt à être d'accord avec vous sur le fait qu'il y a peut-être des choses plus importantes à faire pour Mayotte et pour le développement économique de Mayotte. Mais je dis seulement que la modernisation de l'aéroport, la modernisation de l'aéroport aux vols long-courriers est un outil qui sera favorable au développement économique de Mayotte. C'est, me semble-t-il, une proposition qui est largement acceptée dans les milieux économiques et même très largement. Vous citez comme autre moyen plus efficace de développement économique d'améliorer les routes. Vous avez peut-être raison, je suis tout prêt à être d'accord avec vous. Mais quelle est la différence de fond entre la modernisation des routes et la modernisation de l'aéroport ? Il s'agit bien d'avoir des moyens de transport adaptés aux besoins. Et en ce sens, la piste longue pour les vols long-courriers à Mayotte me paraît être un outil pour le développement économique de Mayotte, peut-être pas le principal. Deuxième question, si j'ai bien retenu, l'étude d'impact n'est pas faite maintenant. Pourquoi ? Vous savez que dans le droit français, dans le Code de l'environnement, il est maintenant clairement prévu pour les gros projets comme celui dont on parle, deux phases principales de concertation avec le public. Il y a la phase du débat public, celle que nous connaissons aujourd'hui, qui a pour objet de recueillir l'avis et d'informer les citoyens sur le projet et notamment de formuler des avis sur l'opportunité du projet et sur les grandes caractéristiques du projet. À ce stade-là, au stade du débat public, nous n'entrons pas dans le détail du projet. Le détail du projet, il fait l'objet de la procédure d'enquête publique. Au stade de l'enquête publique, le projet

est défini. On sait exactement ce qu'on veut faire. Le maître d'ouvrage sait exactement ce qu'il veut faire et propose des choses détaillées sur un projet clair. La réglementation dit que c'est à ce niveau-là, quand le projet est bien défini, que l'on fait l'étude d'impact. Donc l'étude d'impact n'est pas obligatoire au stade actuel pour la piste de Mayotte. Néanmoins, nous avons commencé le travail, vous avez sans doute vu sur le site Internet de la Commission particulière du débat public la première partie de l'étude d'impact qui est en fait ce qu'on appelle l'état initial de l'environnement. Je suppose que vous l'avez longuement consulté, parce qu'il y a des choses intéressantes dedans. Deuxièmement, dans ce qu'on appelle le dossier du maître d'ouvrage, le dossier du débat public, donc vous avez sans doute eu des exemplaires et qui est également disponible sur le site Internet de la Commission particulière du débat public, figure quand même quelques éléments de réflexion, de première approche des problèmes environnementaux. Et nous sommes évidemment tout à fait prêts à en parler parce que je crois que ces affaires d'environnement ne peuvent être traitées qu'en concertation avec toutes les personnalités compétentes.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Avant de vous passer la parole, puisqu'il y a trois personnes derrière qui ont posé des questions, nous allons peut-être donner la parole à Mme la Vice-présidente du Conseil général, si elle a des éléments complémentaires à apporter par rapport à cette question-là sur la piste longue. Et après, on vous donne la parole.

Sarah MOUHOUSSEUNE, deuxième Vice-président du Conseil général de Mayotte : En tout cas merci et bonsoir à tout le monde. Je suis vraiment heureuse que ce débat ait lieu parce que c'est ce qui permet à toute la population, même si aujourd'hui toute la population de Dombéni n'est pas là mais elle est au moins représentée par son maire, son premier adjoint et son élu du canton. Pour revenir à ce débat public, notamment l'allongement de la piste longue, je dirai que tout le monde est libre de donner son avis et c'est tout à fait normal, c'est la démocratie. Mais cet allongement de la piste longue est un vœu qui date depuis plusieurs années, c'est une promesse qui a été faite à la population. Et au départ, on nous disait toujours qu'il fallait attendre que Mayotte ait son statut définitif. Enfin, depuis le 3 avril... notamment le 31 mars 2011, Mayotte a accédé à son statut de département et je pense que... Moi, je suis vraiment de ceux ou celles qui croient au développement de cette île. Et pour qu'il y ait développement, il faut qu'il y ait ouverture, et pour qu'il y ait une ouverture, il faut que... Il y a déjà la concurrence, mais que cette concurrence s'ouvre, pas seulement sur les Comores, Madagascar, les Seychelles ou Paris. Aujourd'hui, les Mahorais et les Mahoraises voyagent, vont en Chine, vont en Inde. Donc il faudrait que ces gros porteurs puissent aussi être présents sur ce territoire. Moi, je pense que c'est une nécessité qu'il y ait cette piste longue et notamment, moi je serais de celles et de ceux qui disent qu'il faut aller tout de suite, et ne pas attendre, sur le rallongement des 2 600 m. Pourquoi ? Parce que, effectivement, c'est ce qui va permettre à tous ces gros porteurs d'être présents

sur ce territoire. Et puis, ne pas non plus aller à une première étape, perdre encore quelques années, et aller encore à une deuxième étape, comme disait M. le Maire tout à l'heure, mais au moins aller... Vous savez, attendre encore dix ans, c'est long pour les Mahorais. Après avoir attendu depuis plusieurs années, on dit encore qu'il faut attendre dix ans. Je vous donnerai seulement un exemple : on a parlé depuis quelques temps des RSA. On nous dit que pour l'augmentation, il faut attendre vingt ans, vingt-cinq ans. Mais pour la piste longue, attendre encore dix ans, si on commence en 2015 les travaux et rajouter encore dix ans, ça nous fait arriver à 2025. Donc, non, on ne peut pas attendre. L'économie de ce pays a besoin de cette ouverture. Et je suis vraiment de celles qui... Si vraiment cet avis pouvait être pris en compte, je pense que c'est ça qu'il faut voir aujourd'hui. Parce que Mayotte ne peut pas se développer si ces travaux ne commencent pas tout de suite. Je vois qu'on me met... On dit que j'ai dépassé mon temps, mais j'aurai l'occasion encore de le dire, parce que c'est quelque chose qui nous tient vraiment à cœur et je n'aimerais pas, en tant qu'élue aujourd'hui, être pointée du doigt par notre population en disant : « Vous avez été élue et c'est vous qui avez freiné le développement de ce pays. »

Anziza MOUSTOIFA : Merci Mme la Vice-présidente. Vous pouvez quand même reprendre la parole après si vous voulez. Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : On passe le micro, Moncef.

Samirdine MIROIDI, habitant de Dembéni : Bonsoir. *Intervention en shimaoré.* **Insérer la transcription.**

Anziza MOUSTOIFA : Merci, allez-y pour la traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Oui, la question qui est posée ici, la première c'est de savoir exactement de combien les tarifs des billets vont baisser, un ordre de pourcentage : est-ce que ce sera 20 %, plus, etc. La deuxième question, c'est que notre ami, régulièrement, quand il est à l'école, on lui rappelle que le plus important, c'est de préserver l'environnement et ce projet va un peu à contre-courant de ce discours qu'on tient à l'école. Alors est-ce qu'on peut trouver une autre solution pour éviter de détériorer l'environnement ? On a aussi parlé de maisons qu'on va détruire, alors il voudrait savoir exactement, connaître exactement les inconvénients et les avantages d'un tel projet.

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, pour la réponse ?

Yves DEBOUVERIE : Concernant les tarifs, d'abord je voudrais rappeler que les tarifs sont fixés par les compagnies aériennes. Ce sont les compagnies aériennes qui fixent les tarifs dans un régime réglementaire qui est celui de la concurrence. Donc la question, il faut la poser à Air Austral et à Corsairfly et pas à la Direction générale de l'aviation civile. Nous

savons que les compagnies aériennes fixent leurs tarifs principalement en fonction de deux éléments. Le premier élément, c'est les coûts de dépense sur une ligne. Et le deuxième élément, c'est la stratégie commerciale. La seule chose que je peux dire moi, c'est sur les coûts. À partir d'études théoriques sur les coûts d'une compagnie aérienne, on peut avoir une idée de la baisse des coûts que des vols directs peuvent apporter par rapport à des dessertes indirectes, disons de l'ordre de 25 à 30 %. Mais cette baisse-là risque d'être atténuée parce que le prix du kérosène à Mayotte est plus élevé que le prix du kérosène ailleurs. Lorsqu'on fait des vols directs de Mayotte vers la métropole, l'avion est obligé de faire le plein de carburant à Mayotte et donc de payer le carburant à Mayotte. Lorsque le vol n'est pas un vol direct de Mayotte vers Paris, mais par exemple un vol Mayotte-Réunion-Paris, le plein de carburant est en fait fait à la Réunion où le carburant est moins cher. Donc, quelle sera exactement l'évolution des tarifs des compagnies aériennes, ça dépendra beaucoup de leur stratégie commerciale. Moi j'ai noté que la compagnie Air Austral, actuellement, a mis ses tarifs – y compris pour les pointes, pour les fêtes de fin d'année, pour Noël et Nouvel An – a mis des tarifs aller-retour à 850 €. Il me semble que c'est une baisse par rapport aux tarifs précédents.

Anziza MOUSTOIFA : M. HOULAM, s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, si vous voulez expliquer vos diapos avec les coûts, vous pouvez aussi. C'est un support comme un autre. C'est pour vous aider.

Yves DEBOUVERIE : On va peut-être passer à la deuxième question. En gros, quels sont les avantages et inconvénients du projet de piste longue ? Il faudrait lire tout le dossier pour répondre à la question. En gros, les avantages, c'est une meilleure desserte aérienne, donc des temps de trajet réduits pour aller en métropole, – nous l'espérons – des tarifs réduits, plus de concurrence donc là aussi une pression à la baisse des tarifs, des avions plus gros, donc là aussi, une pression à la baisse des tarifs. Tout ceci devrait être favorable au développement économique, au développement du tourisme dans une certaine mesure, à la baisse du tarif du fret aérien, etc. Autre avantage, la piste convergente que je vous ai montrée tout à l'heure créerait moins de nuisances sonores pour les habitants de Pamandzi. Parmi les inconvénients... Et bien, les inconvénients, c'est me semble-t-il, les inconvénients environnementaux incontestablement.

Jean VAN OOST : Est-ce qu'il pourrait y avoir quelques précisions sur... En fait, la question était « on m'apprend à préserver l'environnement à l'école et là je vois qu'on va détruire l'environnement. » Donc la question était : Comment faire éventuellement autrement ? Est-ce qu'il y a d'autres possibilités ?

Yves DEBOUVERIE : Tous les impacts que le projet aura en matière environnementale seront étudiés et les mesures... C'est l'application de la réglementation. Toutes les mesures possibles pour limiter les impacts, pour les réduire ou les compenser seront étudiées ou

définies. Cela dit, naturellement, il restera des impacts sur l'environnement. Si on détruit les herbiers en allongeant la piste, on pourra toujours essayer de les compenser en replantant des herbiers ailleurs, mais ce n'est pas tout à fait la même chose. Il y aura naturellement des perturbations sur l'environnement et donc le choix est posé : est-ce que les dégradations de l'environnement qui resteront au bout du compte, ça vaut le coup par rapport à l'amélioration économique liée à la qualité de desserte du transport aérien ? La question est posée, c'est à vous de répondre aussi.

Anziza MOUSTOIFA : La traduction et on passe à d'autres questions.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : *Propos en shimaoré.* C'est juste parce qu'il y a trois personnes qui demandent la parole : Monsieur qui est derrière en t-shirt orange, ensuite celui qui est devant et le Monsieur après. Donc je vous donne la parole Monsieur... C'est un peu long certes, mais avec les traductions, voilà.

Ahmed DJOUMA ALI, habitant de Dembéni : *Intervention en shimaoré.* **Insérer la transcription.**

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. HOULAM.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc la question de M. AHMED DJOUMA, habitant de Dembéni. Il a déjà écrit sa question, mais il attendait la réponse, donc il l'a posée. Ce sont les inconvénients liés à l'environnement, donc la dégradation de l'environnement. Ne serait-ce pas possible, afin de faire face à cette difficulté majeure, de faire ces travaux, cette construction sur la Grande-Terre ? Je crois que c'était un peu ça la question.

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur ? La DGAC ?

Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien : Dans le dossier du maître d'ouvrage, on a évoqué les différents scénarios qui ont été étudiés, y compris en Grande-Terre pour rechercher un site, dès lors que le souhait de pouvoir disposer d'une piste plus longue que la piste actuelle a été évoqué. Dans ces différents scénarios, plusieurs d'entre eux ont pu être étudiés. Et on a abouti à la conclusion qu'il n'existait que peu de sites, voire pas du tout, qui seraient susceptibles d'une part de pouvoir accueillir une piste longue que la piste actuelle qui est sur Petite-Terre, et d'autre part une autre problématique, bien entendu, qui était étroitement liée à ce constat, c'est qu'il fallait reconstruire un aéroport complet. Aujourd'hui, on part d'une situation existante, donc on cherche à améliorer la situation existante dans les capacités, les possibilités techniques, également environnementales, en prenant en compte cette dimension qui a toute son importance, mais on n'a pas d'autres solutions, notamment sur l'aspect environnemental qui ferait, qui aurait un impact inférieur à celui qui a été déjà évoqué ce soir. Donc on pense,

on estime que la solution de modernisation de l'aéroport et de projet de piste longue ne peut s'envisager que sur le site actuel, avec une recherche de solutions optimales.

Anziza MOUSTOIFA : Merci, traduction. M. HOULAM s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y Monsieur.

Gabriel ULLMANN, membre du conseil d'administration de l'association France Nature Environnement, touriste : Merci Mme la Présidente. Je suis Gabriel ULLMANN, membre du conseil d'administration de l'association nationale France Nature Environnement. Je suis là à titre de touriste d'agrément. J'aurais aimé avoir deux précisions concernant justement deux arguments qu'on avance souvent en faveur de la piste : le développement économique et le prix des billets et la concurrence. J'aimerais y revenir parce que ça me paraît important. Pour le développement économique, je me suis aperçu que c'est avant tout le développement touristique si j'ai bien compris. Le tourisme d'agrément était très faible ici contrairement à l'île Maurice et à la Réunion, etc. C'est souvent plutôt un tourisme d'affinité par rapport aux métros² qui sont là – famille, amis – et de tourisme. Or là, l'hôtellerie n'est pas du tout adaptée au tourisme d'agrément, il est d'ailleurs très cher et peu développé, etc. Et on peut s'apercevoir qu'il y a de graves problèmes de déchets, d'assainissement. Le chiffrage, rien que du réseau d'assainissement, je ne compte même pas les stations d'épuration, c'est de l'ordre de 500 millions d'euros. Mayotte est devenue un département, donc il faudra se mettre aussi aux normes des directives européennes d'assainissement. On en est loin, ce sont des centaines de millions d'euros, or on ne peut pas multiplier l'argent public à l'infini. Il y a de graves problèmes d'insécurité que j'ai découverts ici. On ne peut même plus se promener comme ça, tranquillement. De nombreux métros me parlent : ils ne renouvelleront plus leur contrat à cause des agressions de plus en plus nombreuses et violentes. Ce n'est pas apte à amener du tourisme. Donc je ne vois pas comment une piste longue pourrait résorber de telles questions. Ce sont plutôt des questions préalables qu'il faut pouvoir résorber au mieux avant de pouvoir espérer développer quoi que ce soit. Et concernant les prix, vous avez très bien repris qu'une des parties du coût des billets, c'était le kérosène, + 55 % qu'ailleurs, mais c'est également les taxes d'aéroport. Sur un billet, c'est à peu près 25 % les taxes. Or qui dit affluence de public dit modernisation, plus grand aéroport dit des taxes plus onéreuses. Et aussi dans le prix, il y a aussi le remplissage des avions : qui dit plus gros avion, plus gros porteurs. Il faut les amortir et amortir le prix, il faut les remplir. Très souvent, les compagnies les remplissent par des escales. Chacun d'entre nous, si on est passé par Tana³ ou la Réunion ou autre, on voit une bonne partie de l'avion descendre à Tana ou à la Réunion. Si on ne fait que des vols directs, il n'y aura pas ces escales, moins facilement de remplissage. Comment pouvez-vous justifier qu'on arrive à des prix moindres ? Et dernière question, parce que vous connaissez bien mieux la Réunion que

² Métro = métropolitain

³ Antananarivo

moi, quid de la concurrence ? La Réunion, c'est six fois plus d'habitants, parce que je ne compte pas les clandestins ici qui par définition ne prennent pas l'avion, six fois plus d'habitants, bien plus de touristes : y a-t-il bien plus de concurrence en termes de compagnies aériennes à la Réunion ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci. La traduction s'il vous plaît et puis on passe à la réponse.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. La réponse d'abord et puis je vous passe la parole Monsieur.

Christian MARTY : Je pense que votre intervention permet de revenir quelques instants sur la question posée tout à l'heure, relative notamment au développement économique, la problématique prix du billet/concurrence. Vous avez évoqué un certain nombre de thèmes et de sujets sur lesquels vous dites que ce sont autant de questions préalables qu'il faudrait résoudre avant de s'intéresser éventuellement à faire une piste longue au niveau de l'aéroport. Je crois que, à ce stade, vous avez certainement raison. Il y a des besoins, c'est un projet parmi d'autres. C'est un projet, c'est-à-dire qu'il est là pour répondre à une attente des Mahorais qui a d'ailleurs été exprimée ce soir par d'autres personnes présentes. Il est là pour répondre à ces attentes qui ont été exprimées et qui ont été confirmées, Yves DEBOUVERIE l'a rappelé tout à l'heure, dans le contrat de projet entre l'État et le Conseil général. Donc je crois qu'en termes d'arbitrage, si arbitrage il doit y avoir par rapport à tous ces projets, ça a été dit et je ne peux que le confirmer, quand le temps de la décision viendra, cela se fera pour ce qui concerne notre projet au niveau de l'État, et tout ça en étroite coordination avec les élus ici du Conseil général de manière, si une priorité doit être donnée, d'établir laquelle et de savoir précisément vers quoi nous allons.

Vous avez évoqué la problématique des taxes d'aéroport. Je ne partage pas tout à fait votre approche : vous disiez que ça coûte à peu près 25 % du billet, ce n'est pas exactement cela. C'est toujours trop cher les taxes d'aéroport. On appelle ça des taxes, cela étant il faudrait prendre le temps de décomposer le coût réel de ce qui s'ajoute au coût du transport. Il y a une taxe certes, il y en a même deux en fait : taxe d'aéroport et taxe de l'aviation civile. Le reste, ce sont des redevances qui sont dues par la compagnie aérienne parce qu'elle fréquente un aéroport, elle utilise le terminal, elle utilise son parking, ses pistes, etc. Donc tout ça, c'est une notion de service rendu qui a un coût et qui fait l'objet de régulation entre les clients que sont les compagnies et les exploitants d'aéroport. Mais ça, je crois que là, ce n'est pas le débat ce soir. Les taxes et redevances sur les billets d'avion, ça existe et ça continuera d'exister de mon point de vue. Il y a bien un financement à trouver pour maintenir en état ces infrastructures et pouvoir continuer à les développer et je crois qu'il n'y a pas d'autres solutions à ce stade.

Vous avez évoqué également le remplissage des avions. Donc vous avez signalé à juste titre que justement un des leviers pour faire baisser le coût du transport, c'est la capacité de l'avion, c'est évident. C'est la réponse adaptée par les compagnies de mettre les modules qui

permettent de baisser le prix au siège passager, au kilomètre transporté. Et donc, on voit bien qu'il existe un niveau d'équilibre entre la taille de l'avion, son remplissage et puis derrière bien entendu l'impact sur le coût. Vous avez également raison de souligner que le remplissage n'est pas acquis sur une ligne aérienne en permanence par rapport à ce qu'offre un opérateur aérien. Il y a toujours un risque (?) à une ouverture de ligne. Une ouverture de ligne, c'est un investissement, ça a un coût, l'opérateur ne sait pas si effectivement ce retour sur investissement va être réel. Et je crois que vous avez tout à fait raison : nous avons tous en mémoire des lignes qui s'ouvrent, puis qui se ferment au bout de plusieurs mois voire années, parce que le niveau de perte est tel que, plutôt que de mettre en péril la compagnie, on arrête la ligne. Voilà, c'est le principe économique même du transport aérien et il faut bien avoir ça en tête : une ouverture de ligne, c'est un investissement et un risque financier pour la compagnie aérienne, c'est évident.

S'agissant de la Réunion, pour répondre là aussi à votre intervention. Aujourd'hui, il a trois compagnies qui font... qui offrent la liaison directe Réunion-métropole : Air Austral, Corsairfly et Air France. Trois compagnies donc... Il y en a une autre, dans un passé encore récent, d'autres ont essayé de pénétrer ce marché, de venir concurrencer effectivement les compagnies existantes. On connaît la suite, elles ont disparu. On évoquait tout à l'heure les risques, c'est aussi une illustration qu'il faut bien prendre en compte et il est vrai que la concurrence, ça existe et on la souhaite, mais il est évident qu'elle n'est pas forcément bénéfique, puisqu'elle peut aboutir dans certaines conditions à une limitation du nombre d'opérateurs susceptibles de fréquenter. Tout cela rentre dans une équation un peu complexe entre le besoin, la demande. Yves l'a évoqué tout à l'heure : en dessous de 100 000 passagers, il n'y a pas de salut pour une ligne aérienne directe, c'est extrêmement compliqué. Donc à partir de là, si concurrence il y a, il est évident que c'est un partage de ce marché et avec vraisemblablement un gagnant et un perdant. Voilà en général comment ça se déroule. Donc voilà pour la Réunion ce que je voulais vous dire. C'est vrai que la population est plus importante, donc le bassin de population potentiel permet d'autres perspectives. Pour autant, il n'y a qu'une compagnie de plus qu'à Mayotte. Ici, vous avez Air Austral et Corsairfly qui vous proposent une desserte en métropole. Il n'y a qu'Air France en plus qui offre cette possibilité à la Réunion.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. HOULAM s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Nous passons la parole à Monsieur qui a demandé, et après on vous repassera M. le Maire.

Ali SOULA, habitant de Dembéni : Bonsoir à tous et à toutes, je m'appelle Ali SOULA, je suis originaire de ce canton et j'habite à Dembéni, à Iloni, à Hajangoua et puis bientôt à Tsararano. Je voulais juste réagir à l'observation de notre ami qui vient de l'association Nature Environnement sur ses craintes quant aux risques environnementaux que ce projet

risque d'entraîner à Mayotte. Juste pour dire que ce qui va se faire à Mayotte, il me semble ça a été fait ailleurs. L'extension d'une piste d'atterrissage, ça a été fait dans d'autres pays. Je citerais le Japon et d'autres pays. Je dirais que dans cette affaire-là, Monsieur, nous devons sortir des considérations dogmatiques et voir les choses de façon pragmatique, car la vérité n'appartient à personne. Et j'invite Monsieur à consulter une réponse qui a été faite par deux associations, dont je suis militant, une association qui s'appelle la FAMM, la Fédération des Associations Mahoraises de Métropole, et l'association Comadep, le Comité pour la Départementalisation de Mayotte. Donc on répondait aux observations qui ont été formulées par l'association Nature Environnement. Ma question maintenant s'adresse aux représentants de la DGAC. Elle est peut-être un peu provocante : est-ce que l'empressement qu'on a eu, que les pouvoirs publics ont eu à mettre en place le parc marin à Mayotte premièrement, et l'achat comme par hasard – pendant des années, ça ne se faisait pas – et là, comme par magie, Air Austral va trouver le moyen d'acheter des gros porteurs qui vont avoir la possibilité de faire le vol direct entre Mayotte et Paris, sans tenir compte... on a oublié que les prix de l'essence étaient plus chers à Mayotte... Est-ce que d'une certaine façon, est-ce que ce n'est pas une façon de faire capoter ce projet ? M. MARTY a dit que nous sommes en phase de projet. Est-ce que les réunions que nous faisons aujourd'hui, qui sont faites à Dombéni et ailleurs, est-ce qu'elles ne sont pas des réunions pour nous réunir et pour que demain des techniciens nous disent que votre projet, de toute façon, va détruire l'environnement ? Et puis de toute façon, on a des avions qui font la liaison directe entre Mayotte et Paris et que, par voie de conséquence, votre histoire de piste longue n'a pas lieu d'exister. Voilà.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Je passe la parole à M. HOULAM pour la traduction et on passe la parole ensuite à la DGAC pour la réponse s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, s'il vous plaît.

Yves DEBOUVERIE : Alors le parc marin a été évoqué. Naturellement, le parc marin aura un avis important à donner, notamment en matière environnementale sur le projet de piste longue. Néanmoins, je ne voudrais pas laisser croire qu'il y a incompatibilité dès le départ entre la piste longue et le parc marin. J'ai lu que dans les orientations du parc, il est prévu que... Enfin, les orientations du parc données au parc marin tiennent compte... doivent tenir compte de la croissance de l'activité portuaire et de l'amélioration des liaisons aériennes qui passent par l'extension de l'aéroport. Autrement dit, la création du parc marin a été faite dans des conditions où il est clair qu'il y avait un projet de piste longue et que parc marin ne signifiait pas nécessairement abandon de la piste longue. Pas du tout. Deuxième partie de la question : est-ce que le projet de piste longue va être remis en cause par des considérations écologistes, environnementalistes ? Ben écoutez, il est un peu trop tôt pour répondre : il y a un débat public aujourd'hui pour que chacun donne son avis sur ces sujets-là. L'État qui a un projet, qui défend son projet puisqu'il le soumet à débat public prendra une décision plus

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

tard avec les élus, mais au stade actuel je ne vois pas pourquoi les considérations d'environnement l'emporteraient sur les considérations du développement aérien à Mayotte. Mais le bilan doit être fait et à chacun de choisir.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction M. HOULAM, merci

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, s'il vous plaît.

Jean VAN OOST : Je voulais rajouter que ces réunions ne se font pas pour rien. La Commission particulière pense qu'elles sont très intéressantes et elles ont eu au moins le mérite de vous laisser poser cette question.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction, rapide.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Nous passons la parole à M. le Maire.

Saïd ALI BACO : C'est encore BACO. En fait, moi j'écoute nos amis qui défendent l'environnement, j'ai l'impression qu'ils ont envie que, ici à Mayotte, nous vivions en autarcie et laisser plutôt les tortues et les dugongs se développer. Vous oubliez qu'il y a du monde ici à Mayotte. Il y a un Monsieur qui a cité un exemple à la Réunion. Mais même à la Réunion, la prolongation de la piste longue a été faite vers la mer, vers le lagon. Donc ce n'est pas le bon exemple. Voilà, c'est par rapport à ça. Et si le technicien pouvait me faire apparaître les scénarios parce que tout à l'heure, je n'ai pas eu l'occasion de faire mon choix. Par rapport à ces deux scénarii, mais où est l'autre ? Moi, c'est les deux. Non l'autre. Voilà, c'est celui-là. J'ai compris quelque part qu'il fallait d'abord procéder à une prolongation de 400 m avant de pouvoir construire ça. Moi, j'ai choisi ce projet parce que quelque part, ça évite les nuisances par rapport à la population qui habite ici, les Pamandziens. Il y a ça d'une part. Mais une question : pourquoi faire une prolongation de 400 et attendre dix ans, voire même quinze ans, avec vos études et tout ça, ou trente ans pour faire ça, pourquoi ? Ça, c'est la première question. Et puis, deuxième question. Tout à l'heure, j'ai parlé de délais compressibles ou pas. Moi, quelque part je disais qu'entre les études et le projet, il y a des anticipations qu'on peut faire si on a la volonté, si on veut réellement sortir Mayotte dans cette situation. Ne me dites pas qu'il faut attendre jusqu'à quatre ans. Quatre ans, c'est trop, c'est énorme ça, on ne peut plus attendre. Donc anticipez et allons beaucoup plus vite. En langue régionale...

Anziza MOUSTOIFA : On peut laisser les traducteurs, M. HOULAM, traduire. Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. HOULAM. Messieurs, la DGAC.

Yves DEBOUVERIE : Alors la question, pourquoi l'étape 2 du scénario 1 que vous avez montré tout à l'heure sur l'écran, on la ferait plus tard, par exemple dix ans plus tard ? Je reviens à expliquer pourquoi ce scénario 1 a été conçu. Tout à l'heure, j'ai dit qu'il y avait trois raisons. La première, c'est que les pouvoirs publics préfèrent toujours que les grosses dépenses d'investissement soient étalées dans le temps. Donc l'investissement du scénario 1, il est conçu pour être étalé dans le temps, que ça coûte moins cher tout de suite et que le complément intervienne dix ans plus tard. La deuxième raison, c'est que quand on regarde les besoins réels de longueur de piste d'Air Austral et de Corsairfly avec leurs avions actuels pour faire des vols directs en toutes conditions météorologiques avec le plein de passagers, ils n'ont pas besoin de 2 600 m, ils ont besoin de 2 310 m. D'où l'idée, pour limiter les dépenses publiques et pour coller aux besoins immédiats des compagnies aériennes, de faire un allongement à 2 300 m. Et dans ce cas-là, on peut attendre parce qu'il n'y a pas de demande urgente pour faire 2 600 m et la nouvelle piste. Voilà l'explication. Sur le deuxième point, il faut accélérer parce que les délais que j'ai indiqués tout à l'heure sont beaucoup trop longs... Ce calendrier a été fixé par les ingénieurs du Service national de l'ingénierie aéroportuaire, qui sont des gens qui ont l'habitude de faire des gros chantiers de ce type-là et l'habitude de suivre toutes les procédures de concertation qu'impliquent ces gros projets, par exemple, le débat public. Malheureusement, je ne peux vous laisser beaucoup d'espoir sur la possibilité de raccourcir ces délais.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. L'intervenant derrière, ensuite Monsieur en noir, ensuite devant. Ça fera donc trois personnes.

Samirdine MIROIDI : *Propos en shimaoré. Insérer la transcription.*

Anziza MOUSTOIFA : Traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'est la première fois aujourd'hui. J'ai encore deux jokers. C'est dans nos habitudes maintenant. Donc la question de Samirdine, il posait sa deuxième question, c'était : on a dit que l'essence est chère, que le kérosène est cher à Mayotte. Est-ce que l'administration, l'État ne pourrait pas faire pression auprès de Total qui est en situation de concurrence pour que le prix – en situation de monopole – pour que le prix de l'essence baisse aussi pour les avions ?

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, s'il vous plaît, la réponse.

Yves DEBOUVERIE : Sur les tarifs, actuellement c'est un problème à négocier entre Air Austral et Total, comme vous le savez. D'ailleurs, Air Austral n'est pas client de Total

uniquement à Mayotte. Donc ce sont des choses qui doivent se négocier et pas uniquement dans le cadre de Mayotte. Les pouvoirs publics... J'ai noté que le préfet de Mayotte, qui est tout à fait conscient de l'importance de cette question, a pris soin de réunir dans son bureau Total et Air Austral pour les inviter à négocier et à régler cette affaire dans l'intérêt général.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : La parole est à Monsieur.

Xavier COELEMBIER, professeur à Mayotte : Bonsoir, M. COELEMBIER, enseignant. Est-ce que vous avez pris en compte dans le projet l'évolution du progrès technologique au niveau des avions ? Vous avez dit que maintenant Air Austral va acheter des avions... a acquis des avions qui allaient pouvoir faire la desserte sur Paris dans 85 % des décollages. Pour un projet qui va commencer en 2015 et va finir peut-être en 2020, est-ce que, pendant ce temps, le progrès technologique ne va pas combler ces 15 % qui permettraient de faire des vols directs dans tous les cas ? Ça éviterait de rallonger la piste et d'avoir une dégradation de l'environnement. C'est vrai qu'à Mayotte, sans le lagon, je ne sais pas s'il y a beaucoup de monde qui viendrait à Mayotte sans le lagon et la nature. Donc si on détruit l'environnement, il y aura certainement moins de monde et économiquement, ça sera certainement moins viable. Donc, voilà. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. HOULAM, oui, pour la traduction, s'il te plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. La réponse et puis je vous passe la parole.

Christian MARTY : Pour répondre à votre question, juste un élément. La durée de cycle d'un avion, de vie en quelque sorte, c'est environ 25 ans. Cela signifie que les avions qui sont conçus aujourd'hui ont une durée de vie et d'exploitation de l'ordre de 25 ans. Les appareils qu'achète Air Austral aujourd'hui, donc les Boeings 777-200LR, sont des appareils qui ont à peu près 4/5 ans d'existence, donc qui ont été conçus à ce moment-là. Donc, ces avions sont fabriqués aujourd'hui pour voler une vingtaine d'années par rapport à la durée du programme. Les autres types d'appareil en cours de développement, typiquement le Boeing 787 qui va commencer à être livré, à être en flotte dans les compagnies aériennes avant la fin de l'année, et son concurrent chez Airbus, l'A350, qui lui ne volera que dans trois à quatre ans maintenant, ont besoin des longueurs de piste qu'on a évoquées. C'est-à-dire, pour répondre maintenant de manière très précise à votre question, la longueur qui est envisagée aujourd'hui permet effectivement la prise en compte des progrès technologiques. C'est pour cette raison que le projet repose sur 2 600 m, parce qu'il répond effectivement à cette gamme d'avions pour les 25 à 30 années qui viennent. Ça, c'est un premier point. Et le second, on l'a vu tout à l'heure, on l'a évoqué à l'occasion des questions qui ont été posées sur l'aspect économique en fait. Aujourd'hui, cet appareil, d'environ 360 places à peu près,

répond à la demande du trafic actuel et l'augmentation prévisible dans les dix/douze ans qui viennent. Plus tard, quand le trafic vers un point de destination unique, donc la métropole, permettra de passer à un module supérieur, et je pense au 777LR cette fois-ci qui propose 440 sièges, la piste de 2 600 m lui sera nécessaire. Voilà en gros, ça répond aussi à la question qui a été posée tout à l'heure, pourquoi deux étapes ? Principalement, parce que la première répond effectivement de manière rapide aux besoins actuels et ensuite accompagnée dans un second temps par l'étape 2 qui permettra effectivement d'accroître la taille des avions quand la réponse sera là.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. MARTY. M. HOULAM et puis je passe la parole à M SOULA.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : C'est bon ? Merci. Monsieur... Le micro.

Ali SOULA : Je voudrais rebondir sur ce que le M. le professeur a dit tout à l'heure qui va dans le sens ce qu'avait dit l'autre collègue de l'association Environnement, sur les craintes sur les retombées environnementales de cet ouvrage. Oui, il faut que je me représente : je suis Ali SOULA et je suis de Dombéni. Donc, pour dire à Monsieur, nous avons parfaitement conscience que nous n'avons pas pétrole à Mayotte, ça nous le savons, que le seul pétrole que nous avons, c'est le lagon. Et que c'est notre principale richesse et je pense que nous ferons tout pour conserver la beauté de ce lagon et avoir un lagon beaucoup plus beau que celui de la Polynésie française. Ne vous inquiétez pas Monsieur, nous avons parfaitement conscience de ça. Et tout sera fait pour préserver ce lagon. Et je dirai aussi, je répète ce que j'avais dit tout à l'heure, dans ce projet-là, il faut qu'on soit pragmatique. Monsieur avait évoqué des problèmes de coût pour cet ouvrage-là en expliquant que ça se ferait en deux étapes parce que ça va coûter cher. On a constaté qu'à Mayotte, tout se fait en deux étapes parce que ça coûte cher. J'arrive de la métropole : on a fait un pont magnifique qui s'appelle le pont de Millau qui a coûté très cher bien entendu. Mais parce qu'on voulait faire le pont de Millau, on l'a fait. Je crois que... Arrêtons de dire qu'à Mayotte, on ne va pas mettre le RSA un peu plus haut parce que ça va coûter cher. Les gens vont gagner 50 pauvres malheureux euros. On ne peut pas l'augmenter, ça va coûter cher. On ne peut pas faire de l'habitat social ici parce que ça va coûter cher. On ne peut pas développer l'économie ici parce que ça va coûter cher. On ne peut pas faire l'environnement... On ne peut pas faire l'assainissement parce que ça va coûter cher. Je crois que si on veut développer un si petit territoire dont la superficie représente 1/21^e de la Côte d'Or, sortons de ces considérations pragmatiques et dire que les Mahorais ont besoin que ce territoire se développe. Si on veut développer ce territoire, ça ne représente rien par rapport à la richesse qui est dégagée au niveau national. Et s'il y a un développement ici, on va être moins demandeur de la contribution de l'État parce qu'on pourra créer de la richesse dans ce pays.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. La traduction et ensuite on passe la parole à M. DEBOUVERIE de la DGAC.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. DEBOUVERIE ou M. MARTY ?

Yves DEBOUVERIE : Monsieur a exprimé son avis. Nous en prenons bonne note.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Une autre question.

Mounira SAÏD ALI BACO, habitante de Dembéni : Bonsoir, moi c'est Mademoiselle BACO. Certaines personnes sont contre ce projet, or Mayotte importe beaucoup. Comment baisser les prix sans la piste longue ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci. La traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Est-ce qu'il y a une réponse ?

Yves DEBOUVERIE : Oui, les tarifs de fret aériens comme les tarifs de passagers aériens sont fixés par les compagnies aériennes. C'est donc aux compagnies aériennes de répondre à la question. La seule chose que je peux dire, c'est qu'avec le projet de piste longue, ça aura un effet favorable sur la baisse de coût et donc un effet favorable à long terme sur la baisse des tarifs de fret aérien.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, il y a deux autres questions. Une personne là-bas derrière et ensuite Monsieur... allez-y.

Maliki DIDAO, habitant de Dembéni : Bonsoir. *Propos en shimaoré.* **Insérer la transcription.**

Anziza MOUSTOIFA : En français s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc deux petites questions de M. Maliki. Il veut savoir quand est-ce qu'on va arrêter de fixer des dates de travaux qu'on ne respecte même pas. Et sa deuxième question, c'est de savoir quand est-ce que qu'on va arrêter de faire des travaux provisoires.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, est-ce qu'il y a un complément d'information par la DGAC ou un élément de réponse ? Je ne sais pas.

Yves DEBOUVERIE : *Hors-micro.* Non.

Anziza MOUSTOIFA : Sinon on passe la parole à Monsieur. Voilà, allez-y.

Médiar DJADJOU, habitant de Dembéli : *Propos en shimaoré.* Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. En français.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc la question de M. DJADJOU. Il a vu le spot à la télé et il y a une question qui lui trotte dans la tête depuis. Il ne comprend pas bien à quoi sert cette consultation, puisque lorsqu'on a fait le terre-plein de M'Tsapéré, on n'a consulté personne. On n'a pas consulté la population. Et lors de la construction de la première piste de Pamandzi, non plus, on n'a pas consulté la population. Alors, c'est quoi l'objectif exactement ? Est-ce que ça ne serait pas un complot d'Air Austral qui cherche à faire en sorte que ces travaux ne voient jamais le jour ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. HOULAM. Je laisse la parole à DGAC pour les deux questions, s'il vous plaît, merci. Oui, pour la réponse.

Haladi HOULAM, traducteur de l'association Shimé : Il a ajouté que dans ce cas, autant complètement consulter la population en organisant un vote par référendum.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. HOULAM.

Yves DEBOUVERIE : Alors pourquoi un débat public ? D'abord c'est la loi. C'est la loi qui dit que pour tout projet de travaux touchant une piste d'un aéroport pour un coût dépassant 100 millions d'euros, il doit y avoir débat public, voilà. On applique la loi. Le débat public doit permettre aux citoyens de s'informer et de donner leur avis sur le projet. Pourquoi cela n'a pas été fait par le passé ? Je ne sais pas bien. Je pense que lorsque la piste était allongée en 1995, la loi sur les débats publics n'existait pas, du moins dans des termes différents. Quant aux autres projets, s'ils sont anciens, la loi sur les débats publics ne s'appliquait pas à l'époque. Alors est-ce que c'est un complot d'Air Austral pour retarder l'affaire ? Moi, je ne réponds pas à cette question.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. On prend une dernière question ou une avant-dernière. Il y a deux questions. Allez-y, M. le Maire, ensuite Mme la Vice-présidente du Conseil général.

Saïd ALI BACO : Oui, c'est encore BACO. C'est pour revenir... Au final, qui va décider par rapport à ce projet ? Là, c'est compléter ce que disait M. DJADJOU. Quand on a pris la décision de construire l'aérogare... Pendant tous ces derniers temps, on nous parle des constructions durables, mais l'aérogare sera en bois, un truc pas très durable. Donc, sans consultation du Conseil général, on n'a consulté personne. L'État a décidé comme ça. Alors, cette fois, est-ce que le Conseil général sera réellement consulté ou on fait... On est en train de perdre du temps pour rien ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Traduction et ensuite, on passe la parole à la DGAC.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce qu'il y a une réponse, s'il vous plaît, par rapport à cette question ?

Christian MARTY : Alors pour répondre à votre question, moi je pense qu'on l'a déjà dit tout à l'heure. Qui va décider ? C'est l'État. Si vous voulez qu'on aille un peu plus loin dans la réponse, de mon point, ça n'engage que moi, *a minima* c'est une décision interministérielle, *a minima*. Donc, une fois que ce travail de débat public sera achevé... Mme la Présidente l'a dit tout à l'heure, elle a expliqué le processus, sa Commission émettra ses conclusions dans un délai de deux mois à l'issue du débat et donc la décision du maître d'œuvre, du maître d'ouvrage pardon qu'est l'État, interviendra dans les trois mois qui suivent. Ça, c'est la loi, Yves l'a dit, c'est le principe du débat public. Donc on ne peut pas en dire beaucoup plus à ce stade. C'est mon point de vue et je pense qu'il doit être partagé par mes collègues. De mon point de vue, c'est une décision de fait politique qui sera prise au niveau interministériel.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. HOULAM s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Christian MARTY : Mme la Présidente, juste un complément par rapport à ma réponse. Il y a en place un comité de pilotage et de modernisation de l'aéroport qui est animé par le préfet de Mayotte et qui a donc été associé à l'ensemble du processus de modernisation du projet de construction de l'aérogare, également du projet qui nous occupe ce soir dans le cadre du débat public, de piste longue. Ce comité de pilotage a toute sa place aussi pour effectivement s'exprimer sur ce projet. Il aura connaissance, effectivement, du résultat des travaux que mène la Commission particulière du débat public et il aura aussi l'occasion, bien entendu, de s'exprimer sur ce projet. Et dans ce comité, on retrouve bien entendu les élus, le Conseil général est présent et représenté, et donc il pourra émettre lui aussi son avis sur ce projet.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Traduction et puis on passe la parole à la Vice-présidente du Conseil général, s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, je vous passe la parole.

Sarah MOUHOUSSE : Merci Mme la Présidente. Sarah MOUHOUSSE, conseillère générale de Dombéni. Alors moi, je vais encore rebondir parce que je crois qu'on arrive au terme de ce débat. Et il faut se dire les choses en face, parce que si on ne se le dit pas, c'est après c'est de l'amertume et on se dit « Pourquoi, j'ai eu l'occasion et je ne l'ai pas dit. » Et ce que je voudrais dire, c'est que quand l'État veut, l'État peut. Je donnerai juste un exemple : lorsqu'il a fallu mettre en place le parc marin à Mayotte, ça s'est fait dans des délais très courts. On a tout mis : les moyens financiers, les moyens humains parce qu'il

fallait mettre. Mais moi je voudrais aujourd'hui que ça soit acté dans vos procès-verbaux que lorsque nous avons été consultés pour la mise en place de ce parc marin, j'étais parmi celles et ceux aussi qui se disaient « Est-ce que ce n'est pas aussi un moyen de nous piéger lorsque viendra sur la table le débat sur le rallongement de la piste longue ? » On nous a dit non. Moi, ce que je souhaiterais, lorsque l'avis sera donné concernant la fin de ce débat public et lorsqu'on aura enfin l'avis de l'État qui dira « Est-ce qu'on rallonge de 400 m, de 2 310 m ou de 2 600 m ? » et si l'avis qui sera opposable à la population demain est négatif, je ne souhaiterais pas qu'on nous dise demain que c'est parce qu'il faut protéger le parc marin. Et pour rassurer nos amis les naturalistes, je voudrais vous dire, franchement aucun Mahorais ici ne souhaiterait voir se dégrader cette île. Je crois que nous sommes tous conscients ici que la richesse de notre île, c'est sa beauté. Effectivement, les touristes ne viennent pas seulement pour sa beauté, mais viennent aussi pour y travailler. Donc moi je pense qu'il ne faut pas trop s'arrêter sur ce problème de dégradation de l'environnement. Parce que comme disait mon ami ALI SOULA, on est tous conscient, la jeunesse est consciente aujourd'hui et même ce jeune qui disait qu'à l'école on leur dit « Que deviendra demain votre île lorsque vous n'en tiendrez pas compte ? » Donc pour moi, je ne dirais pas que c'est un faux débat, mais il faut temporiser parce que nous sommes conscients. Et concernant le remplissage, effectivement c'est une question qu'il faut se poser parce que les avions, les gros porteurs, ne viendront pas pour rien ici, la concurrence ne viendra pas pour rien. Mais aujourd'hui, les Mahorais, lorsqu'ils veulent voyager, pour chercher un tarif à moindre coût, cherchent là où il faut, que ce soit dans les îles voisines ou dans l'entourage de l'Océan Indien. On nous dit aujourd'hui qu'il faut s'ouvrir vers la zone. Pourquoi pas demain, lorsque ces gros porteurs viendront ? Peut-être que c'est eux qui viendront vers Mayotte pour remplir nos avions, parce que peut-être que le coût étant moins cher, les gens viendront ici pour remplir ces avions-là. Moi je pense qu'il ne faut pas se fermer sur ces choses-là. Il faut plutôt voir plus loin parce que le problème jusqu'à aujourd'hui à Mayotte, on n'a jamais réfléchi sur le long terme. Ça a toujours été sur le court terme, mais aujourd'hui Mayotte évolue, la population évolue, elle a beaucoup voyagé, elle voit ce qui se passe à l'extérieur, donc je pense aujourd'hui que pour son développement et je suis encore consciente et je suis sûre que les choses vont évoluer... Et la piste longue, si elle est là pour aider les Mahorais, il faut l'aider, il faut aider, il faut pousser à ce que les travaux puissent commencer et que les choses avancent.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, merci Madame. La parole est à M. HOULAM ou RASTAMI.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. DEBOUVERIE ou M MARTY, est-ce qu'il y a des éléments, des compléments d'information ? C'est bon ? Je pense... On va prendre une dernière question et on va faire la synthèse rapide de notre débat de ce soir, les thèmes qui ont été abordés au cours de ce débat. Donc je vous passe la parole Monsieur, et ensuite on va vous faire une synthèse rapide des thèmes abordés. Merci.

Médiar DJADJOU : C'est encore moi M. DJADJOU. Cette fois, je vais m'adresser à Mesdames et Messieurs les naturalistes. Moi, personnellement, je suis bien conscient de la richesse qu'on a. Quelle richesse ces tortues qu'on a sur l'île ! Moi, j'ai une fille de trois ans. Demain, j'aimerais bien lui montrer : « C'est ça une tortue. » Bon, je pense que ce n'est pas ça qui va nous empêcher de construire notre île. Vous étiez où Messieurs les naturalistes et Mesdames quand il y a eu les dodos la Réunion ? On a tué les dodos à la Réunion, ils les ont mangés. Ça ne les a pas empêchés de construire leur île. Donc s'il vous plaît, sans vouloir être agressifs, laissez-nous construire notre île, on est d'accord. Merci. C'était juste ça.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. HOULAM s'il vous plaît ou M. RASTAMI, on y va.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci, je passe la parole à M. MOINDJIÉ pour faire la synthèse.

Mohamed MOINDJIÉ, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : Merci Mme la Présidente. D'abord, je voudrais saluer la qualité du débat. Je pense que le débat était cordial. Il a été démocratique et je pense que tous ceux ou celles qui voulaient s'exprimer ont pu le faire. Donc bravo à vous. Deuxièmement, par rapport aux thèmes abordés, je pense qu'on peut retenir ces quelques thèmes. Le débat a tourné effectivement autour de la constitution des prix, baisse des prix et quel avantage au niveau de baisse des prix notamment. Ensuite, nous avons beaucoup parlé du développement économique qui reposerait pour certains sur le tourisme, pour d'autres un débat qui doit concerner d'autres éléments et que la piste ne serait qu'un élément de ce développement économique. Le débat aussi a tourné autour de la protection de l'environnement, c'est un thème qui est revenu, notamment sur la question du parc marin qui pour certains pourraient constituer un piège, si je reprends les mots entendus ici. En tout cas, c'est une préoccupation qui est revenue souvent. La question de la concurrence aérienne est aussi revenue, en s'appuyant notamment sur l'exemple de la Réunion. L'historique de projet a été aussi évoqué, notamment la possibilité de prévoir le projet en Grande-Terre. Il a été rappelé ici que cela a été envisagé, mais vite abandonné. La question du prix du carburant est aussi revenue, notamment la question du duo Total-Air Austral. Ensuite, l'objet même du débat. La question s'est posée effectivement de savoir si ce débat servira à quelque chose. Enfin, la question du progrès technologique ou technique a été effectivement évoquée par rapport à la nouvelle génération des avions. Ce que je peux ajouter par rapport à ces thèmes – peut-être que j'en ai oubliés, mais c'est une synthèse encore une fois – c'est que plusieurs thèmes vont être approfondis ou peuvent être approfondis, notamment le thème portant sur l'environnement. Je rappelle qu'il y aura des réunions thématiques sur ce thème-là. Et aussi le thème portant sur les enjeux économiques. Ces deux grands thèmes-là feront effectivement l'objet, comme d'autres d'une réunion thématique qui auront lieu en septembre. Vous pouvez aussi effectivement participer sur Internet et aussi vous exprimer dans le cadre des cahiers d'acteur. Voilà, je crois que je vais m'arrêter là. Et encore une fois, pour terminer, je salue la qualité du débat. Merci.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Merci de votre participation et nous vous invitons à un petit pot d'amitié à côté. En tout cas, merci et au plaisir de vous revoir à d'autres débats ou à d'autres réunions thématiques.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.

Fin de la réunion à 19 h 36.