

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

—

16 juillet 2011

Dzaoudzi-Labattoir

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
- 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
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absente*)
- 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.

La séance est ouverte à 18 h 27 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 : Allo, allo, allo, on va commencer. Bonsoir à tous et à toutes. Je suis la Présidente de la Commission particulière de débat public, MOUSTOIFA Anziza. Certains me connaissent déjà. Je vais vous présenter rapidement... Je vais quand même laisser la parole à M. le Maire de Dzaoudzi-Labattoir pour annoncer le mot de bienvenue, pour qu'on puisse commencer ce débat. Merci de votre attention. M. le Maire.

Mohamadi BACAR M'COLO, maire de Dzaoudzi-Labattoir : Messieurs dames, bonsoir à tous. Le débat public sur la piste longue est lancé depuis le 1^{er} juillet 2011 sur la place de la République à Mamoudzou. Ce soir, la Commission nationale du débat public fait escale chez nous : soyez la bienvenue. La piste longue de Dzaoudzi-Pamandzi qui est aujourd'hui de 1 930 m ne permet plus de faire face à la croissance du trafic aérien et d'assurer des liaisons directes entre la métropole et Mayotte avec le plein de charge. C'est pourquoi cette problématique de passer à 2600 m est lancée aujourd'hui. Saura-t-elle répondre aux attentes des Mahorais, à savoir favoriser les échanges, le développement économique et touristique. Des craintes sur le risque d'atteintes à l'environnement sont à l'ordre du jour : sont-elles justifiées ? Seul ce débat peut apporter des réponses claires à nos questions. La loi du 2 février 2002 relative à la démocratie de proximité nous en donne l'occasion, profitons-en. Je sais que lorsque vous aurez fait le plein de propositions à travers toutes les communes, vous repasserez chez nous vers le 30 juillet² pour un thème spécial sur la population de Petite-Terre : on sera encore plus nombreux. Débattons, pas dans les roues, mais sérieusement, l'intérêt est national. Merci. On peut commencer nos débats.

Applaudissements.

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

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Je vais maintenant vous présenter les personnes présentes à cette table. À ma droite M. Jean VAN OOST, à ma gauche Dr HENRY, M. Mohamed MOINDJIÉ qui est donc dans la salle et trois autres membres qui ne sont pas présents ici aujourd'hui : c'est M. Franck MADJID, M. ZOUBAIR et Mme Nadira MALECK. Et à l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Ils représentent le maître d'ouvrage. Je vais les laisser se présenter et en même temps, on fera la traduction des deux, M. RASTAMI.

² La réunion prévue à cette date a été reportée à une date ultérieure, en septembre ou octobre.

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 : Bonsoir à tous, je m'appelle 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 compétent notamment pour la Réunion et pour 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 : Merci. Je vais donc vous présenter rapidement le programme de cette réunion de ce soir : 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 : Je vais donc vous parler du 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 : Comment participer au débat public ? 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 vous avons remis au début de cette réunion, en envoyant vos questions ou avis à notre Commission, ou sur le Site Internet. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel aux hôtesse que vous avez rencontrées tout à l'heure, et à notre assistante Faïza qui se trouve dans la salle.

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

Anziza MOUSTOIFA : Quelles sont les règles de ces 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. Bien sûr, il y a eu déjà trois réunions organisées. Le vendredi 22, nous serons à Chirongui au foyer à 16 h 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 notre document de présentation. Je vous remercie de votre attention. Et je vais maintenant passer la parole au maître d'ouvrage pour vous présenter le projet. Merci de votre attention.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci Mme la Présidente. Depuis des dizaines d'années, l'État a accompagné le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste de l'aéroport aux besoins. Aujourd'hui, le développement de la piste se poursuit : 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 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 de Mayotte vers 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 aérien à Mayotte qui a été constatée ces dernières années rend possible au plan économique une ligne régulière entre Mayotte et Paris en vols directs, alors qu'aujourd'hui, comme vous le savez, les passagers sont obligés de passer 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 de l'aéroport est trop limitée pour permettre aux vols directs vers Paris de décoller en toutes circonstances. La piste est courte, il y a des collines de Petite-Terre qui créent des contraintes pour les décollages et des habitations très proches qu'il faut 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 possible la plupart du temps, mais pas tout le temps. Ainsi, récemment, un avion de Corsairfly qui venait directement de Paris n'a pas pu atterrir car, compte tenu des circonstances météorologiques, la piste était trop courte.

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

Yves DEBOUVERIE : La compagnie Air Austral a décidé de lancer, à compter du 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris. Elle utilisera un nouvel avion, différent de ceux que la compagnie exploite déjà, dont les performances opérationnelles seront 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 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 étudie elle aussi la possibilité de faire des vols directs de Mayotte vers Paris. Dans ces conditions, si des vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, faut-il vraiment prévoir une nouvelle piste plus longue ?

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

Yves DEBOUVERIE : La piste longue est nécessaire parce que les décollages directs vers Paris, avec le plein de passagers, ne seront pas possibles tous les jours. En effet, dans certaines conditions météorologiques, 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 sera donc nécessaire pour refaire le plein, ce qui entraînera un retard pour les passagers à l'arrivée à Paris. Cette situation pourrait se produire dans environ 15 % des cas avec le nouvel avion d'Air Austral, surtout entre janvier et mars.

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

Yves DEBOUVERIE : Par ailleurs, une piste longue est également nécessaire pour permettre à d'autres avions, moins performants, pour des vols long-courriers, d'utiliser l'aéroport de Mayotte. Également, une piste longue est nécessaire pour permettre d'accueillir des avions de plus forte capacité à l'avenir.

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, que nous appelons convergente, de 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est de ne plus avoir d'obstacle, notamment la colline de Labattoir, dans l'axe de la piste, et pour les habitants, 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 long-courriers gros 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. Le scénario 2, que vous avez sous les yeux, prévoit la construction d'une piste convergente de 2 600 m qui rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle. L'axe de cette piste convergente passe à la verticale du rocher de Dzaoudzi et la trajectoire des avions, également, passe à la verticale du rocher de Dzaoudzi. C'est en dehors du schéma.

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

Yves DEBOUVERIE : Le scénario 1, quant à lui, prévoit deux étapes. Une première étape qui consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur de 2 310 m, c'est-à-dire 400 m de plus que la piste actuelle. 2 310 m, 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. Elle permettrait également à l'avion de Corsairfly d'avoir moins de restriction pour causes météorologiques pour des vols directs vers la métropole. La deuxième étape dans ce scénario 1 interviendrait ultérieurement, lorsque le besoin se ferait sentir, par exemple dix ans après la première étape : la piste convergente de 2 600 m serait alors construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Un avantage de ce scénario 1 par rapport au scénario précédent, 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 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 environnementaux et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. Cette étude d'impact sera réalisée après le débat public, lorsqu'un projet précis aura été défini.

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

Yves DEBOUVERIE : Deux points doivent être mentionnés dès maintenant : 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 sera très important. Ces matériaux

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

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 source de nuisance, inévitablement, il faudra les maîtriser.

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

Yves DEBOUVERIE : La mise en service des vols directs de Mayotte-métropole, en novembre prochain, va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet, puisqu'il faudra dix heures pour rejoindre la métropole 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. Mais cette baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé du carburacteur à Mayotte.

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

Yves DEBOUVERIE : Pour ce qui est de la piste longue elle-même, elle aura pour effet d'améliorer la régularité des vols directs qui seront moins soumis aux aléas de la météo, et donc la piste longue permettra d'amplifier les avantages en matière de temps de trajet ou de tarifs qui auront été acquis dès cette année.

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 billets moins chers. 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.

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 veut 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 : Si on poursuit le projet, le calendrier pourrait être le suivant : poursuite des études en 2012, notamment l'étude d'impacts en vue d'une enquête publique fin 2012, poursuite des études de mise au point du chantier en 2013-2014 pour un début des travaux en 2015. La durée des travaux reste à préciser, elle serait de l'ordre de deux à trois ans.

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.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE. La parole est à vous. Vous pouvez poser toutes vos questions. Et je laisse l'animation à mon collègue Jean VAN OOST, à ma droite. Merci.

Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : Alors, qui commence à débattre ? Là-bas à ma gauche, on a quelqu'un. Vous vous levez, vous vous présentez s'il vous plaît.

Hamada BACAR, habitant de Dzaoudzi : Bonsoir. Ça parle un peu quand même. Bon, c'est casse-cou, c'est de Labattoir aussi, on y pense aussi dans les changements pour dire à propos des terrains qui ont été allongés. Moi, je pense aussi la nature des changements de cet endroit. Alors du coup, je me disais, pour l'allonger, ça serait mieux qu'on l'allonge directement. Donc il ne faut pas aller dans la phase 2 qu'on a dit, faut qu'on passe du côté Pamandzi, ça va nous coûter trop long aussi, parce que ça nous fait aussi les 260 m pour le prolongement dans les deuxièmes ans et tout, si on regarde bien. Mais ça va tuer beaucoup de mangroves et ça va faire aussi les changements de la Petite-Terre aussi, il faut le dire. Parce que si on va regarder, je vais vous faire voir le plan, le premier plan je suis d'accord avec vous, parce que le deuxième plan, ça va nous coûter encore trop cher de montagne qu'on va aller casser, qu'il faut analyser, pour tuer encore le lagon et la mangrove, pour donner encore le changement. Mais si on en parle aussi la première ligne, pourquoi pas on ne fait pas prendre le 2600 m et tout pour essayer de l'allonger d'un bout à l'autre pour que l'avion gros porteur puisse descendre facilement et qu'il ne touche pas aussi notre maison. Parce que je vois qu'il y aura beaucoup de massacres dans le deuxième endroit. Merci beaucoup, c'était juste mon avis parce que j'adore le poueza 43'20', ça veut dire j'adore le poulpe. Moi, j'adore la nature. Merci.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci.

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

Jean VAN OOST : Peut-être un mot de la DGAC sur le poueza, ou en tout cas l'impact de la piste sur la consommation de poueza ? Non ? On a bien compris que la question concernait l'environnement, bien sûr, et les problématiques liées à l'environnement ? Monsieur ?

Mohamed NASSOR, habitant de Labattoir : Merci, NASSOR Mohamed, habitant de Labattoir, c'est tout ce que je peux dire. En fait, le tableau qui a été dressé tout à l'heure ou l'état des lieux qui a été fait tout à l'heure nous amène directement au scénario 1 étape 2 ou

scénario 2, tel que ça a été présenté. Sur ce... Moi, ce qui m'intéressait, c'est de savoir, quel que soit le choix que nous allons faire, est-ce que l'échéancier est le même, déjà ? Parce que mon choix par exemple est sur le scénario 2. Seconde chose, ce que j'aurais souhaité sérieusement, il l'a évoqué de manière superficielle, mais j'aurais vraiment souhaité avoir l'impact, véritablement l'impact sur le lagon. Parce qu'effectivement, si je m'aperçois, si je regarde bien, la sécurité semble... paraît être prise en compte par rapport à la piste actuelle. Cependant, j'aurais souhaité pour nos pêcheurs, pour nous qui sommes aux alentours, l'impact réel du prolongement. Et j'aurais souhaité également parce que le premier prolongement qui a été fait il y a quelques années, nos maisons qui sont à côté de la montagne qui a été cassée à Four à Chaux a subi des chocs. Et nous avons été obligés de réparer nous-mêmes. Quelles sont les démarches à prendre aujourd'hui pour que si ceci – parce qu'il va y avoir des mines – pour que si ça arrive, on puisse soit se faire rembourser, soit trouver quelque chose qui puisse réparer nos maisons qui sont aux alentours de la montagne de Pamandzi.

Applaudissements.

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

Yves DEBOUVERIE : La question était donc quel est l'impact réel de l'allongement de la piste ou de la piste convergente sur le lagon. C'est qu'on pourrait sans doute passer beaucoup de temps pour en parler. Pour essayer d'être bref, l'allongement de la piste a pour effet principal de détruire une zone d'herbiers dans laquelle peuvent passer des tortues et des dugongs et c'est donc une dégradation claire pour le lagon, c'est une zone sensible. On peut essayer... Une fois que le remblai de l'allongement de la piste aura été fait, on peut espérer que les herbiers se régénèrent rapidement autour de l'allongement, autour du remblai qui aura été fait. Néanmoins, ceci resterait à confirmer. Si on regarde du côté de la piste convergente, il n'y a pas de destruction d'herbiers, il y a donc moins d'effets sur l'environnement aussi sensibles. Néanmoins, l'effet important sera la destruction d'une zone, d'une petite zone de mangrove. Une autre question qui se pose aussi bien si on allonge la piste que si on fait la piste convergente, c'est l'écoulement des eaux du lagon. Et pour ça, des études précises sont encore en cours pour savoir si la circulation de l'eau dans le lagon, avec l'allongement ou la piste convergente, serait fortement perturbée et modifierait l'écosystème du lagon. Ces études ne sont pas encore totalement terminées, mais il semble qu'il n'y aurait pas de perturbations trop graves. Et de toute façon, on regarde aussi, si nécessaire, comment on pourrait rétablir la circulation de l'eau du lagon, par exemple on a envisagé, je ne sais pas si ça sera utile, mais on a envisagé si on fait l'allongement de la piste de créer des passages pour l'eau en dessous de la piste de façon à ce que l'eau puisse circuler, de façon à garder toute la vie du lagon du côté ouest de la piste.

Jean VAN OOST : On va peut-être traduire pour l'instant et on passera à la suite des questions de M. NASSOR Mohamed.

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

Jean VAN OOST : La première question concernait les délais en fait selon les scénarii, selon le choix de scénarii.

Yves DEBOUVERIE : Les délais ?

Jean VAN OOST : Oui, les délais de réalisation.

Yves DEBOUVERIE : Le projet présenté pour la piste convergente, dans le scénario 2, c'est donc tout de suite : on fait une piste convergente de 2 600 m. Et dans le scénario 1, c'est plus tard, peut-être dix ans après l'allongement de la piste. C'est du moins le scénario que nous présentons.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y avait une question sur qui est responsable lorsqu'il y a des dégâts causés par le prélèvement de matériaux, par exemple sur la colline de Four à Chaux. C'est une question très juridique, donc j'hésite un peu à dire, parce que je ne suis pas juriste. Il me semble que c'est toujours l'entreprise qui fait les travaux qui est responsable des dégâts qu'elle occasionne, mais je serais plus sûr de moi si c'était un juriste qui le disait.

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

Jean VAN OOST : M. NASSOR, est-ce que ça répond correctement à vos questions ? Le micro s'il vous plaît.

Mohamed NASSOR : *Début de l'intervention hors micro.* Ce qui nous concerne réellement sur la question, en ce qui concerne les maisons, parce qu'on a subi énormément de dégâts là-dessus. Et sur ce point-là, il n'y avait pas de réponse. On a été déçu. Certainement, on a eu un prolongement de la piste, certes ça a servi. Mais en même temps, il y a énormément de maisons, ce n'est pas la mienne, c'est celle de ma sœur, c'est celle des voisins, etc. qui ont subi énormément de dégâts. Et du coup, on ne savait pas à qui s'adresser. Moi, ce qui m'intéresse maintenant, c'est en termes de prévention. À qui s'adresser après, une fois que les dégâts seront là ? Parce qu'ils seront là, ils sont là visibles, on le sait, ça va arriver. Mais à qui s'adresser ? Est-ce qu'il faut prendre une assurance ? Est-ce que l'assurance va penser, sachant qu'elle sait qu'il va y avoir des dégâts, est-ce qu'elle va accepter ? C'est ça également. Est-ce que c'est l'entreprise effectivement qui est responsable ou bien c'est vous ? Vous, la CPDP ? Non, il faut se le dire, il faut le dire, il ne faut pas attendre que ça se soit passé et ensuite on revient. Voilà mon souci. Mais effectivement, le projet que vous nous avez présenté est très acceptable. Seulement, on est en train de penser aux dégâts qui sont... Peut-être si on pouvait les limiter, c'est le moment.

Jean VAN OOST : Traduction et je répondrai par la suite.

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

Jean VAN OOST : La Commission particulière de débat public sur la piste longue est responsable uniquement de vous faire parler et de vous faire débattre et pas des dégâts sur vos maisons. Ce qui est important... C'est une question très importante, elle est peut-être un peu en amont, en avance sur l'avancement des études et du projet. Par contre, ce que je peux vous proposer, c'est de participer à une réunion thématique qui se tiendra à Koungou et qui sera liée uniquement aux impacts travaux. Donc c'est une question qui pourra être développée de manière plus précise à ce moment-là. Ne prenez pas en compte la date, mais je sais qu'il y a une réunion thématique sur les impacts des travaux sur l'ensemble de...

Anziza MOUSTOIFA : la réunion thématique de Labattoir est reportée donc en septembre. Donc, un complément par rapport à la question de M. NASSOR. Je complète un petit peu en disant que bien sûr il y aura cette réunion thématique, mais c'est une question importante. Et nous n'hésiterons pas à demander aux techniciens et aux services concernés pour essayer d'apporter une réponse aux citoyens par rapport à cette problématique-là. Donc bien sûr, ce sont les réunions thématiques, ce sont des techniciens qui pourront répondre avec la collaboration de la DGAC. Merci.

Applaudissements.

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

Jean VAN OOST : Monsieur, devant.

Ismaël-Saïd COMBOYACOUT, habitant de Labattoir : *Intervention en shimaoré.*

insérer la transcription en shimaoré

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur a fait l'effort de parler en shimaoré pour que tout le monde comprenne qu'on peut ici prendre la parole dans n'importe quelle langue et que ça ne constitue pas du tout un facteur de discrimination et que ça ne peut pas être un facteur de blocage. Donc on parle beaucoup ici d'environnement en évoquant les tortues, les dugongs, les pieuvres, mais on a tendance à oublier que les hommes aussi font bien sûr partie de cet environnement, en particulier les gens de Labattoir et les gens de Pamandzi qui subissent en premier lieu les conséquences des rotations des avions. Et il voulait insister sur le fait que ce développement de la plateforme aéroportuaire est porteur de développement économique dans le domaine du tourisme, du commerce, du transport, etc. Tout ce développement amène aussi de l'emploi puisque c'est de l'activité et qu'il faut des hommes pour faire vivre ces activités-là. Il a rappelé qu'il a la chance d'avoir des parents de Pamandzi et de Labattoir et qu'il y a quelque temps, les avions volaient tellement bas qu'étant enfant, il essayait de

les atteindre avec des pierres. Bien sûr, il n'y arrivait pas, mais c'était pour dire qu'il peut y avoir des accidents avec les avions comme avec n'importe quel type de transport. Donc, il faut absolument qu'on puisse se prémunir contre ces accidents. Le meilleur moyen qu'il voit et qui s'offre à nous, c'est que tous ces travaux, c'est que ce projet s'oriente vers une construction vers la mer, prolonger vers la mer, pour lui, prolonger le plus possible vers la mer et éloigner le plus possible la piste des habitations. Comme ça au moins, s'il y a une catastrophe parce qu'on ne sait jamais, ce sont des accidents auxquels on ne s'attend pas, que ça puisse se passer loin des habitants, puisque dans ce cas-là, ça sera à la fois ceux qui sont dans l'appareil et ceux qui sont sur terre qui peuvent être atteints.

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, peut-être des précisions sur la sécurité selon les scénarios.

Yves DEBOUVERIE : Sur la sécurité... La sécurité est toujours assurée, c'est notre métier. On essaie de la faire en toute circonstance. Si l'objectif est d'éviter à l'avenir le plus possible le survol à basse altitude des habitations de Pamandzi, ceci est l'un des objectifs de la piste convergente qui est proposée puisque la piste convergente, son axe, la trajectoire des avions seraient entièrement au-dessus de la mer et ne seraient plus au-dessus des habitations. C'est l'un des objectifs du scénario présenté.

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

Jean VAN OOST : Dans la question du premier adjoint, il y avait aussi une partie concernant le développement économique. Est-ce qu'on a une évaluation des emplois directs induits par la réalisation de l'allongement lui-même ?

Yves DEBOUVERIE : Concernant les emplois qui seraient induits par la piste longue, nous l'avons estimé à environ... L'effet de la piste longue... La piste longue par elle-même crée du trafic supplémentaire dans des proportions qui restent limitées. À l'horizon 2020, ce serait sans doute de l'ordre de 100 000 passagers supplémentaires... Non, ce serait plutôt de l'ordre de 50 000 passagers supplémentaires liés à la piste longue. Et nous estimons que lorsqu'on crée du trafic supplémentaire, nous créons environ une centaine d'emplois nouveaux lorsque le trafic augmente de 100 000 passagers. Donc, ce serait de l'ordre de 50 emplois permanents et supplémentaires grâce à la piste longue. Il y a également la période de travaux qui va créer des emplois et là aussi on estime entre 50 et 100 emplois liés aux travaux pendant la période des travaux, c'est-à-dire pendant deux ou trois ans.

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

Jean VAN OOST : On a une question aussi au fond là-bas. Désolé MOINDJIÉ, on va commencer par là-bas, je te remercie, on passe à Monsieur après.

Abderamane ALLAOUI, habitant de Labattoir : Je m'appelle Abderamane ALLAOUI, je suis habitant de Labattoir. Ma question porte sur le coût social de ce projet, parce que souvent on l'oublie. C'est vrai, vous avez dit qu'au niveau du gain, il y a ouverture de Mayotte vers l'extérieur, il y a une création d'emplois, mais surtout le coût social. Quand je parle de coût social, l'impact certes sur l'environnement parce qu'avec notre lagon, il y a un impact sérieux sur l'environnement, les nuisances au niveau du bruit, il y a aussi – comment dirais-je – le flux de sous à Mayotte. Est-ce qu'au niveau local... La population locale, qu'est-ce qu'elle peut gagner par rapport à ce qu'elle va perdre ? Il faut vraiment qu'on mesure entre ce qui est gagné et ce qui est perdu. Et à mon sens, il faut faire attention à ce que... Il ne faut pas seulement voir au plan économique, mais au plan des sentiments. Quand vous avez dit, vous parlez d'aller dénaturer l'environnement de Petite-Terre pour – comment dirais-je – il y a des montagnes qui seront obligées d'être dénaturées pour avoir du matériau pour faire la piste. Donc il faut vraiment mesurer le pour et le contre entre ce qui est gagné et ce qui est perdu, surtout au plan social. Au plan social, parce qu'il y a des gens qui seront amenés à être décasés, à quitter carrément Petite-Terre parce que le prix, la vie en Petite-Terre seront très élevés. Il y a des gens qui habitent ici qui ne travailleront pas, ils seront amenés à quitter la Petite-Terre parce que la vie sera très chère en Petite-Terre. Je m'arrête là.

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

Jean VAN OOST : Merci M. MARTY.

Christian MARTY : Il y a plusieurs aspects dans la question posée. Ce que je vous propose, on va commencer... Vous avez évoqué le problème du bruit, le problème de l'environnement avec une question liée aux décasements éventuels. On peut essayer déjà d'évoquer la problématique du bruit. Est-ce qu'on pourrait avoir la diapo Environnement 24 s'il vous plaît ? Sur l'écran, vous allez avoir un certain nombre de représentations qui essaient d'illustrer la situation actuelle et les évolutions attendues dans le cadre des projets que nous vous présentons. Vous avez sur l'écran – enfin personnellement j'ai un peu de mal à le voir – vous avez normalement trois couleurs différentes, ce qu'on appelle des zones de bruit qui vont pour la plus restreinte autour de la piste, la plus bruyante, qui doit être en couleur rouge je pense. Une seconde zone qu'on qualifie de zone B qui est en orangé et qui elle est une zone bruyante, mais déjà atténuée. Et la troisième zone, la zone C, qui est donc la zone définie au niveau de cette protection sonore et qui donne une idée du volume sonore existant et qui est plus faible, vous avez les valeurs indiquées sur la gauche, par rapport à la zone la plus bruyante qui est centrée principalement sur la piste. Voilà la première diapo qui est la situation actuelle. Nous allons essayer de vous montrer ce qu'on appelle la situation de référence long terme. On pourrait avoir la suivante ? Voilà, ça c'est ce qui se passerait si nous ne faisons rien, si nous ne faisons pas la piste. Nous avons intégré dans les simulations l'évolution du trafic, le nombre d'avions en augmentation, le nombre de passagers en augmentation et on se situe aux environs de l'année 2028, je crois de mémoire. Voilà ce qui se passerait en 2028, vous voyez que par rapport à la diapo précédente, on voit que ces

zones sont plus étendues. C'est mécanique tout simplement : l'augmentation du nombre d'avions, du nombre de passagers, donc du nombre de mouvements va générer davantage de bruit. Voilà donc la situation, ce que ça donnerait si nous ne faisons rien. On peut passer à la suivante. Le scénario 1 avec sa première étape qui consiste donc, pour mémoire, à prolonger sur la mer vers le sud, voilà le résultat que donnerait la simulation de bruit, toujours avec la même référence dedans, on est toujours à long terme en 2028. Vous voyez qu'on a déjà un premier effet favorable puisque nous avons un décalage des zones de bruit vers le sud qui ont tendance à s'élargir parce que le trafic a augmenté. On voit effectivement que les communes au nord sont toujours concernées par la zone C, il y a toujours une gêne existante. On continue, merci. Voilà l'étape 2. À partir de là, on commence à s'apercevoir que la situation change profondément. On est sur la piste convergente, on a donc réalisé la piste de 2 600 m après la première étape qui est donc décalée vers le sud. Vous voyez que cette fois-ci l'impact sonore de la zone C, vous voyez est en vert sur l'écran est quasiment, côté ouest des agglomérations et ne survole plus, donc ne provoque plus la même gêne sonore que la situation actuelle ou celle qui résulterait de la situation sans travaux particuliers. On peut regarder le scénario 2 qui doit être la diapo suivante. Voilà l'autre scénario. Vous voyez que rapport à la précédente, la zone sonore de la zone C reste toujours effectivement à l'écart des communes qui sont survolées aujourd'hui. Néanmoins, ce scénario en fait présente des situations différentes dans la mesure où on se rapproche des communes situées au nord et donc semblerait éventuellement moins favorable que le scénario précédent. Voilà pour la problématique du bruit. On peut également maintenant... Pardon, si vous voulez traduire peut-être...

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

Yves DEBOUVERIE : Pour poursuivre sur la réponse sur les aspects environnement et notamment l'aspect paysager, je voudrais vous présenter d'autres images qui peuvent être intéressantes, c'est l'image Environnement 42 pour commencer. Nous avons fait procéder à une... à la création d'image de simulation, d'images synthétiques qui montrent la colline de Labattoir et la colline de Four à Chaux aussi, ainsi que la piste. Cette image-là, c'est la situation actuelle, l'observateur est au nord. Vous avez à gauche la colline de Labattoir qui a été reconstituée par ordinateur, à droite ce qui reste actuellement de la colline du Four à Chaux et dans l'axe au fond, vous avez la piste qui se prolonge dans la mer. Ça, c'est la situation actuelle. Nous envisageons de prélever des matériaux de remblai à la fois sur la colline de Four à Chaux et sur la colline de Labattoir et si on montre maintenant l'image Environnement 45. Oui, passons directement à ça. On va passer plusieurs fois d'une image à l'autre. On voit que la colline du Four à Chaux est rasée, on voit que la colline de Labattoir a été amputée de 3 millions de m³ de matériaux de remblai. C'est beaucoup, ça modifie la physionomie de la colline de Labattoir, mais après traitement paysager, la colline demeure. On est loin d'araser la colline de Labattoir. On peut en profiter pour avoir une image synthétique de la piste que vous voyez au fond : toujours dans l'axe de la photo, il y a la piste actuelle qui est... avec la piste convergente qui apparaît devant vous. Voilà, c'était pour

montrer qu'il y aura un impact paysager si nous prenons les matériaux de remblai sur la colline de Labattoir, mais ça reste... La colline de Labattoir resterait.

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

Jean VAN OOST : Merci. On va continuer les questions avec M. ABDALLAH peut-être.

Salime LOIY ADBALLAH, habitant de Labattoir : Bonsoir, moi j'ai lu dans le document qu'il est mentionné que la progression en termes de voyageurs va passer de, je pense, on va passer à 75 % d'ici 2020. Ça va représenter beaucoup de voyageurs. Comment envisagez-vous d'accueillir tout ce monde-là déjà, dans un premier temps ? La seconde ce serait, comment fait-on pour la sécurité ? Je parle de la sécurité des citoyens de la Petite-Terre. Un avion, c'est toujours un engin qui vole. Donc moi dans un premier temps, je fais des propositions. Je suis pour que la piste soit vraiment éloignée de la commune, soit en mer, étape 2.2. Mais aussi il faut se dire qu'à l'heure actuelle, parfois... Il y a à peine deux mois, on a eu des soucis avec le vol de Corsairfly et tout le monde était inquiet, on se demandait comment il allait atterrir. Et je voulais savoir, que vous m'éclairciez : comment on va privilégier la sécurité des habitants de la commune ? Merci.

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

Jean VAN OOST : M. MARTY, peut-être un complément sur la sécurité ?

Christian MARTY : Oui, alors j'ai noté deux aspects dans la question : d'une part l'accueil de la croissance des passagers attendus qui apparaît dans le document, ensuite les aspects liés à la sécurité de trafic aérien. Sur l'accueil, on est un peu en dehors du cadre du débat public piste longue, mais on peut en dire deux mots rapidement. L'autre grand projet en cours de réalisation du nouvel aéroport est la création d'une nouvelle aérogare. Celle-ci a été calculée et dimensionnée pour traiter 600 000 passagers. Nous en sommes aujourd'hui à 310, 320 000, 310 000 passagers. Vous voyez, la capacité attendue de l'aérogare est déjà portée au double, 600 000 passagers, et elle est extensible, c'est mentionné dans le contrat qui nous lie avec l'exploitant à 1,5 million de passagers. Donc je pense qu'il n'y a pas d'inquiétude à avoir sur le traitement passager et notamment la progression du trafic. On saura apporter les réponses adaptées pour qu'effectivement ça puisse se faire.

Concernant la sécurité, Yves DEBOUVERIE l'a dit tout à l'heure, la sécurité c'est notre quotidien. L'État est garant de la sécurité du transport aérien au travers d'une chaîne qui comporte plusieurs acteurs : l'État qui est là pour s'assurer qu'effectivement l'ensemble des textes réglementaires pris pour assurer cette sécurité est bien respecté par tous les opérateurs. Et quand je parle d'opérateurs, je parle bien sûr des compagnies aériennes les premières, mais également les exploitants d'aéroport, également le personnel navigant, les pilotes qui sont formés, qui sont contrôlés et également les constructeurs d'aéronefs avec des avions que nous certifions, c'est-à-dire qu'ils ne font pas ce qu'ils veulent quand ils

veulent. Cela répond à un certain nombre de critères obligatoires. Ils doivent démontrer que la sécurité est atteinte au travers des tests et essais qu'ils peuvent faire. Voilà, si vous voulez, c'est une chaîne qui me semble solide aujourd'hui. Nous y veillons, et nous continuerons, malgré l'augmentation du trafic et le nombre de passagers, à assurer la sécurité du trafic aérien au travers de ce respect des textes réglementaires et de l'ensemble des éléments nécessaires pour qu'elle soit assurée.

Jean VAN OOST : Est-ce que la réponse correspond à ce que vous attendiez par rapport à votre question sur l'accueil ? D'accord, merci. Monsieur ? Attendez, on va passer devant et on revient vers vous par la suite.

Adere SOULAIMANA, habitant de Labattoir : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc Monsieur voulait revenir sur les deux projets, les deux scénarii. Donc on a vu que le scénario 1 se présente en deux étapes et cet aspect ne lui plaît pas du tout parce ici nous avons l'habitude des provisoires qui durent. Donc si jamais on faisait le choix du scénario 1, on fait l'étape 1 et ensuite sans doute il faudrait attendre 50 ans pour avoir l'étape 2. Donc il n'y croit pas du tout et il a des craintes à ce sujet. Il préfère très clairement le scénario 2 qui permet tout de suite de lancer et de finir les travaux et d'avoir tout de suite la piste la plus longue. Il est revenu aussi sur le fait que la Réunion cherche souvent à détourner les projets de piste longue, comme récemment il a été question qu'Air Austral achète un appareil qui pourrait réaliser les trajets long-courriers entre Pamandzi et Paris. Donc il faut être prudent par rapport à ça, ce n'est pas nécessairement pour servir les voyageurs. Il soupçonne qu'il y ait plutôt une intention de nuire à nos projets. Concernant la question de l'environnement par rapport à ces deux scénarii, il indique simplement qu'il est très difficile de construire sans du tout détériorer l'environnement. Ici même sur cette place, auparavant il y avait un terrain, il y avait des arbres, un certain nombre de choses que les habitants appréciaient beaucoup. Pourtant, il a fallu les raser pour reconstruire ce site tel qu'il se présente actuellement. Et il rappelait simplement que bien sûr on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs.

Jean VAN OOST : Je vous remercie de cette intervention très claire. Ça me permet de rebondir sur une question qui a été posée tout à l'heure, à laquelle on n'a pas répondu, qui était essentiellement sur l'environnement : pourquoi... Quelle différence y aurait-il entre le scénario avec deux phases et le scénario avec une seule phase ? Est-ce qu'aller directement sur une grande piste pourrait limiter l'impact sur l'environnement en réalisant les travaux en une seule fois ? Je ne sais pas, je laisse à la DGAC faire une réponse sur ce sujet.

Yves DEBOUVERIE : Oui, ça permet aussi... La dernière intervention pose également indirectement la question : Pourquoi le scénario 1 est-il proposé à côté du scénario 2 ? Pourquoi deux étapes dans le scénario 1 ? Rapidement, la première c'est quand même que, compte tenu des difficultés que connaissent les budgets de l'État ou des autres collectivités, actuellement les pouvoirs publics sont toujours intéressés par des investissements qui permettent d'étaler les dépenses dans le temps. Donc une première étape tout de suite, ça ne coûterait qu'une partie du total et le reste plus tard parce que c'est la réaction naturellement qu'on a n'a pas beaucoup de budget, pas beaucoup de capacité financière, c'est de reporter à plus tard les dépenses qui ne nécessitent pas d'être faites tout de suite. Deuxième point, pourquoi le scénario 1 en deux phases ? Et bien, c'est parce que les besoins tels qu'on les... les besoins que nous communiquent les compagnies aériennes, Air Austral et Corsairfly, pour faire des vols directs vers Paris quelles que soient les conditions météorologiques, c'est qu'elles ont besoin de 400 m supplémentaires, c'est-à-dire 2 300 m. Donc l'allongement de la piste à 2 300 m correspond aux besoins à court terme des compagnies aériennes. En revanche, l'allongement... la nouvelle piste à 2 600 m correspond à un besoin futur qui n'est pas avéré aujourd'hui, donc qui permet de retarder cette étape-là. Troisième point, pourquoi le scénario 1 ? Parce que le positionnement de la piste convergente de 2 600 m est un peu plus favorable pour les habitants de Pamandzi que le scénario 2, comme on l'a déjà vu tout à l'heure. Du coup, j'ai oublié votre question...

Jean VAN OOST : Non, vous avez répondu, c'est bien.

Yves DEBOUVERIE : Il y avait autre chose... Ah oui, conséquences sur l'environnement. Qu'est-ce qui est le moins impactant sur l'environnement entre le scénario 1 et le scénario 2 ? Il y a clairement un problème, comme je l'ai signalé tout à l'heure, du côté des herbiers si on allonge la piste actuelle. Deuxièmement, au point de vue travaux, au point de vue remblai, globalement, c'est un peu moins de remblai à mettre en place avec le scénario 2, donc du point de vue de l'environnement, il y aurait sans doute une préférence pour le scénario 2.

Jean VAN OOST : Merci, petite traduction peut-être.

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

Jean VAN OOST : Merci. On a des questions dans le fond s'il vous plaît.

Moustapha EL FAROUK, habitant de Labattoir : Moustapha EL FAROUK, habitant de Labattoir...

Jean VAN OOST : Vous pouvez vous présenter s'il vous plaît ?

Moustapha EL FAROUK : Moustapha EL FAROUK, habitant de Labattoir. Ma première question, c'était sur l'allongement de la piste actuelle. Est-ce que ça ne serait pas plus simple d'allonger la piste actuelle jusqu'à 2 300 voire 2 600 m et donc réduire les coûts et que les

travaux se fassent plus vite ? Est-ce que ça ne permettrait pas directement de remplir toutes les conditions pour le décollage des avions à pleine charge et l'atterrissage des gros porteurs ? Ma deuxième question, c'est sur ce qui concerne l'environnement en général. Il y a beaucoup d'études qui ont été démontrées comme quoi la nature arrivait facilement, enfin pas facilement, mais arrivait à se réadapter à certaines conditions, des changements d'environnement. Est-ce que la construction, l'allongement de la piste actuelle qui a déjà été réalisé... Est-ce qu'on a des études d'impact sur l'environnement ? Est-ce que ça a changé beaucoup de choses ? Est-ce qu'il y a beaucoup de choses qui ont été détruites ? Est-ce que la nature a pu se réadapter ? Et par ailleurs, vu la taille de notre lagon, est-ce qu'on ne pourrait pas juste penser que les espèces qu'on va déplacer lors des travaux pourraient se réadapter dans un autre environnement, à côté ? Comme juste à côté de l'aéroport il y a aussi des mangroves, est-ce qu'on ne pourrait pas penser que ces espèces vont se réadapter dans notre grand lagon ? Merci.

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

Jean VAN OOST : M. MARTY peut-être, ou M. DEBOUVERIE ?

Yves DEBOUVERIE : Sur l'allongement éventuel de la piste jusqu'à 2 600 m, solution qui est proposée, ce n'est pas un scénario que nous proposons, parce que si on allonge encore de 300 m la piste, on va se rapprocher très fortement du tombant, c'est-à-dire de la barrière corallienne. Du point de vue de l'environnement, ce n'est pas terrible, mais on s'en rapproche. Je crois qu'on n'est pas encore au niveau où il faudrait remblayer au-delà du tombant. Donc, c'est peut-être une solution à envisager, allonger la piste à 2 600 m, peut-être que ça coûterait moins cher, mais donc ça écarterait toute perspective de piste convergente. Donc ça maintiendrait le survol de Pamandzi.

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

Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte : Concernant la question sur la capacité de la nature à se réadapter, et en prenant exemple sur l'allongement qui a été réalisé en 1995. Malheureusement, on n'avait pas fait en 1994 une étude de l'état que l'on pourrait comparer à la situation actuelle. Cependant, quand on va voir autour de la piste quel est l'état de faune autour de cet allongement, on s'aperçoit qu'il y a énormément de tortues, que les herbiers sont en très bonne situation, il y a un dugong qui se promène entre la piste et la Passe en « S ». Donc la vie naturelle, la faune existe et elle est très comparable à ce que l'on peut trouver ailleurs sur les rivages de Mayotte, peut-être mieux parce que les tortues sont plus protégées autour de l'aéroport qu'elles ne peuvent l'être à certains autres endroits. Donc, effectivement on peut penser que l'allongement qui a été fait en 1995 n'a pas apporté de conséquences fâcheuses sur l'environnement autour de l'aéroport. Mais on serait quand même plus précis pour répondre à cette question si on avait eu un état en 1994 à comparer avec l'état actuel.

Si on déplace les espèces, est-ce qu'elles pourraient se réadapter dans le lagon ? Assurément oui. Mais l'objectif en matière de préservation de l'environnement, ce n'est pas seulement de garder les espèces en vie, c'est de garder aux alentours de ce que l'on a construit une vie naturelle comparable à ce qui existait avant, c'est-à-dire que l'impact ne se traduise pas par une dévastation ou même des conséquences négatives sur l'environnement autour du projet réalisé. Si on veut seulement sauvegarder les espèces, ça ne poserait pas de difficultés, je pense. Merci.

Jean VAN OOST : On avait une question au fond d'abord. On revient vers vous par la suite. Oui, attendez, j'ai oublié la traduction.

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

Jean VAN OOST : Merci. Le monsieur au fond d'abord et ensuite...

Mohamed AHMED, habitant de Labattoir : Mohamed AHMED de Labattoir. Je vais parler en shimaoré pour qu'on se comprenne tous. *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc, Monsieur voulait savoir sur la question du prix du billet puisqu'il est indiqué sur le dépliant qui est distribué qu'en faisant un voyage Mayotte-Paris, le prix du billet... il n'y allait pas nécessairement avoir une différence de prix considérable par rapport à un voyage avec escale à la Réunion, à cause du prix du carburéacteur qui est nettement plus élevé à Mayotte qu'à la Réunion. Il ne comprend pas cette affirmation puisque la distance Mayotte-Paris est beaucoup plus courte que la distance Mayotte-la Réunion-Paris. Sa deuxième observation, il voulait revenir sur une question qui avait déjà été posée sur, au sujet des habitants du Four à Chaux. Il y a des gens qui habitent là et effectivement, on va faire de gros prélèvements de matériaux pour le remblai. Alors qu'en sera-t-il de ces habitants ? Qu'est-ce qu'on va en faire ? Qu'est-ce qu'ils vont devenir ?

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, M. MARTY ?

Yves DEBOUVERIE : Est-ce qu'on peut montrer le graphique Économie 3 pour essayer de faire comprendre quel est le problème sur le prix du billet ? Voici des graphiques qui montrent la décomposition des coûts du transport aérien Mayotte-Paris entre divers postes de coûts. Ce qui est intéressant, c'est de voir la partie du camembert qui correspond au coût du carburant, c'est-à-dire ce qui est en violet. Vous voyez qu'un vol qui passe par la Réunion, sur le camembert de droite, le carburant représente 33 % du coût total, alors qu'avec un vol direct, ce coût de carburant atteindrait presque 39 % du coût total, bien que la durée de vol ait été réduite. Donc cela pour vous montrer quelle est l'importance du prix du carburant dans les coûts totaux du transport aérien. Actuellement, d'après les informations que l'on a, le prix du carburéacteur à Mayotte est de l'ordre de 50 % plus élevé qu'à la Réunion.

Actuellement un vol qui fait Mayotte-Réunion-Paris fait le plein de carburant à la Réunion avec un prix relativement faible. Un vol direct Mayotte-Paris, l'avion sera obligé de faire le plein complet à Mayotte à un prix très élevé. Même si les autres éléments du coût diminuent parce que le temps de vol diminue, le carburant sera peut-être plus faible en volume, mais beaucoup plus cher au total. Ceci explique qu'un vol direct aura... risque d'avoir un coût pas beaucoup inférieur au vol indirect via la Réunion, si du moins le prix du carburéacteur à Mayotte est maintenu à son niveau. C'est une affaire qui relève des relations commerciales entre Air Austral et le distributeur de carburant à Mayotte.

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

Jean VAN OOST : M DEBOUVERIE, au sujet des – j'allais dire des décasements – des bâtiments qui seraient touchés par le prélèvement sur le Four à Chaux. C'est une question qui revient souvent, est-ce qu'il y a des mesures qui sont prises dans ce cadre-là ? Est-ce qu'on sait déjà... est-ce qu'il y a des données sur des bâtiments, des logements à repousser ou à recréer ailleurs ?

Yves DEBOUVERIE : Je suis désolé, c'est une question que je découvre, des maisons qui existeraient sur le Four à Chaux. Je ne sais pas répondre.

Jean VAN OOST : Excusez-moi, en proximité.

Intervention de la salle hors micro.

Jean VAN OOST : Attendez un instant, prenez un micro. On va d'abord... Si vous avez une précision à nous apporter sur le Four à Chaux... Normalement, c'est une colline qui est stérilisée, avec des gros blocs dessus, il n'y a pas d'habitations dessus, c'est ça ? Donc il y a des habitations maintenant dessus ?

Ibrahim SALIM, conseiller municipal à Labattoir : En fait, quand on a allongé la piste...

Jean VAN OOST : Vous pouvez vous lever et vous présenter s'il vous plaît ? Merci.

Ibrahim SALIM : Je m'appelle Ibrahim SALIM, je suis conseiller municipal dans cette commune et résidant à Dzaoudzi-Labattoir. Quand on a allongé la piste, on a prélevé des matériaux. Après le prélèvement, il y a des maisons qui sont venues. La nature a horreur du vide, il y a des gens qui sont venus construire. La zone qui était libre dans le temps, actuellement elle est faible. Mais compte tenu du fait que c'est un équipement qui touche tout Mayotte, pourquoi... Parce que tout à l'heure quand vous avez présenté vos diapos sur l'état futur, quand la piste convergente, que tout le monde attend – nous attendons tous cette piste convergente – dans la mesure où elle apporterait moins de nuisances sonores notamment pour la population de Pamandzi qui est la plus fortement touchée, mais aussi de Labattoir, parce qu'en regardant les courbes, normalement le bruit ne nous touche pas, alors qu'on est également touché par ce bruit. Mais tout à l'heure, quand vous avez présenté l'état futur, on se croirait après un raz-de-marée, tout est rasé, ça fait peur un peu. Donc

compte tenu du fait que c'est tout Mayotte qui profitera, pourquoi ne pas oser aller au-delà du coût qui est de 230 millions d'euros, essayer d'augmenter un petit peu ce prix, quitte à aller chercher des matériaux un peu plus loin, que tout Mayotte participe. Ce n'est pas parce que cet équipement est seulement sur Petite-Terre que c'est seulement Pamandzi et Labattoir qui subiraient les conséquences de ça. Labattoir sans colline, ce n'est pas Labattoir. Nous, on est protégé par ces deux collines-là et c'est la raison pour laquelle... J'ai une question, là : est-ce que l'État ne veut pas transformer ce débat... Est-ce que ce débat, ce n'est pas une sorte de réunion informative sachant que la réunion est déjà prise parce que... ? Ou effectivement, l'État met l'homme au cœur du débat parce que sans l'homme on n'aurait pas cet équipement et que c'est à cause de l'homme que cet équipement vient. Alors faisons en sorte que l'homme en tire le bénéfice, enfin que le bien-être de cet homme qui est générateur de cet équipement soit mis en avant et que malgré la crise qui secoue le monde, on cherche à aborder le prix, à faire un équipement qui répondrait aussi bien aux besoins actuels, mais aux besoins futurs, pour que nous qui aurons la chance d'aller jusqu'à 100 ans, on ne découvre pas un environnement totalement dégradé qui n'a rien à voir avec ce que l'on voit... Excusez-moi, j'ai dépassé le temps.

Jean VAN OOST : Oui, merci. On va peut-être traduire vos propos.

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

Yves DEBOUVERIE : Donc il semble qu'il y ait des maisons qui se soient installées sur le Four à Chaux parce que la nature a horreur du vide. Je ne pense que cela soit une raison suffisante, mais c'est une situation sur laquelle on ne peut qu'exprimer des réserves et qui devra être traitée avec les collectivités locales je suppose. Donc à voir. Les images de synthèses qui ont été...

Anziza MOUSTOIFA : Madame s'il vous plaît. Vous avez peut-être une question à poser. On va vous donner la parole. On termine avec cette question-là et vous prenez la parole tout de suite. C'est un peu dommage, aucune femme ne s'est exprimée. Donc je vous invite à attendre une minute et vous prenez la parole s'il vous plaît. Merci. Merci de votre participation.

Yves DEBOUVERIE : Je vous en prie. Les images de synthèse qui ont été montrées tout à l'heure qui figuraient la colline de Labattoir, donc on voyait la piste au loin, pouvaient donner l'impression que Labattoir était rasée, mais évidemment ce n'était pas une photo. C'est une image de synthèse et tous les bâtiments, les habitations de Labattoir ont été stylisées de façon très grossière. Évidemment, l'objet n'est pas de faire croire que Labattoir va être rasée, et la colline non plus comme vous l'avez vu sur les images. Est-ce qu'on peut prendre les matériaux ailleurs que sur Petite-Terre ? Oui, c'est en théorie possible d'aller chercher ailleurs des matériaux. De toute façon, il y a des matériaux du genre enrochement ou des matériaux de qualité nécessaires pour faire la protection des remblais pour la piste future... il y a toute une partie des matériaux qui, de toute façon, devront être pris sur

Grande-Terre. Mais ce n'est pas la majorité du volume. La majorité du volume, c'est ce qu'on appelle les matériaux de remblai qui sont des matériaux de qualité tout à fait ordinaire. Si on ne peut pas les prendre sur Four à Chaux, colline de Labattoir, il faudra voir si on peut aller les prendre sur Grande-Terre, mais ça veut dire qu'il y aura un trafic maritime de transport de matériaux par barge à organiser entre Grande-Terre et Petite-Terre qui va être très compliqué. Les transports terrestres dans Grande-Terre, ça va être très difficile et ça n'évitera pas les transports terrestres entre le point de débarquement sur Petite-Terre, c'est-à-dire sans doute Four à Chaux, enfin carrefour du Four à Chaux et l'environnement. Donc je ne sais pas si au niveau de l'environnement pour Petite-Terre, c'est beaucoup mieux. Sans doute un peu, mais ce n'est pas ça qui éviterait les nuisances surtout à Pamandzi.

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

Jean VAN OOST : Merci. Madame à vous, on vous l'a si gentiment demandé.

Hadiya YOUSOUF THANY, habitante de Labattoir : Bonsoir, Mme YOUSOUF THANY Hadiya. Pendant votre présentation au début, vous avez évoqué les raisons qui poussent à allonger la piste et parmi ces raisons, vous avez surtout, à mon sens, insisté sur les problèmes météorologiques. Et je voulais savoir quels étaient ces problèmes météorologiques. Est-ce que, une fois cette piste prolongée, est-ce que ces problèmes ne referont pas surface ? Est-ce qu'ils ne reviendront pas ? Et ma deuxième question, c'est en rapport avec l'environnement, en ce qui concerne la destruction des collines pour le remblaiement, vous avez aussi dit qu'il faudra maîtriser les nuisances que ces destructions pourront engendrer au moment venu. Qu'est-ce qu'on entend par « moment venu » ? Et comment allez-vous justement maîtriser ces nuisances ? Merci.

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

Christian MARTY : Alors une réponse en deux temps. Premier élément de la question concernant les aspects météorologiques. Pour vous amener des éléments de réponse, il faut savoir qu'un avion a ce qu'on appelle une distance de décollage et une distance d'atterrissage qui dépend entre autres de sa masse, c'est-à-dire la masse à laquelle il va décoller ou atterrir, et des conditions météo qu'il va rencontrer à l'occasion de ce mouvement. C'est-à-dire qu'on prend en compte le vent et on prend en compte, au-delà de la température et de l'altitude qui influent sur ces distances, également le problème, la problématique de la piste mouillée. Donc aujourd'hui avec la piste existante de 1 930 m, ce qu'on appelle les limitations qui découlent de cette distance sont très importantes et empêchent de faire effectivement, sous certaines conditions, les décollages ou atterrissages qui permettraient de faire une liaison directe sur la métropole. Donc le fait d'allonger la piste tel qu'on le propose, ne serait-ce qu'à 2 300 m qui pourrait être la première étape du scénario 1, permet de lever ces restrictions. C'est-à-dire qu'on a intégré dans ce besoin l'ensemble des éléments et paramètres nécessaires qui permettraient à l'avion, dans tous

les temps possibles (piste mouillée et température élevée) de pouvoir assurer son décollage et son atterrissage. Voilà, je ne sais pas si ça répond complètement à votre question. C'est un peu technique, je m'en excuse, mais ça fait partie des critères à prendre en compte. On traduit peut-être la première partie ?

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

Yves DEBOUVERIE : La question a également été posée de... Comment peut-on maîtriser les nuisances liées aux prélèvements et au transport des matériaux ? Alors pour ce qui concerne le prélèvement des matériaux... Ces questions n'ont pas encore été étudiées de façon assez détaillée, ça fera naturellement l'objet de l'étude d'impact qui recensera très précisément les impacts sur l'environnement du projet, une fois que celui-ci aura été précisé. Au stade actuel, qu'est-ce qu'on peut dire ? Il y a le problème des prélèvements de matériaux, ça, c'est classique dans une carrière, il faut essayer d'éviter la poussière. Et pour cela, il faut appliquer les meilleures techniques, les règles de l'art en matière de carrière qui... et obtenir des entreprises qu'elles appliquent ces méthodes qui permettent d'atténuer les nuisances, notamment en matière de poussière. Après que les matériaux ont été prélevés, à la fin du chantier, il faut remettre en état l'endroit où ont été prélevés les matériaux, ça, c'est ce qu'on appelle le traitement paysager des carrières en fin d'exploitation. C'est quelque chose de classique, mais il faut obtenir de l'entreprise qui fera ça qu'elle le fasse de la meilleure façon pour que le paysage que verront les habitants de Labattoir soit de qualité, même après le prélèvement des matériaux.

Après, il y a le problème des transports des matériaux entre la colline de Labattoir par exemple et l'aéroport. Ça, c'est également une question compliquée. La méthode la plus simple, c'est de faire par camion, camions qui devraient traverser Pamandzi. Il y a plusieurs chemins possibles, mais ça fait un trafic de camions très important. On arriverait à un camion par minute. Il faut trouver une route capable de supporter ça. Il faut... Ça pose des problèmes de sécurité, ça pose des problèmes de bruit, de nuisance, de poussière. Bon, là aussi il existe des méthodes qui permettent d'atténuer ça, mais pas complètement. Et il faudra donc qu'on étudie d'autres méthodes que les camions. La méthode qu'on imagine, qu'il faudra étudier, c'est la possibilité d'implanter une bande transporteuse en mer, près de la côte sur le lagon, une bande transporteuse mécanique qui emmènerait directement les matériaux du carrefour du Four à Chaux par exemple jusqu'à l'aéroport. Ce serait moins... Il y aurait également des nuisances qu'on peut essayer de limiter, mais si on arrivait à faire une bande transporteuse, ces nuisances globales seraient moins lourdes que si on faisait le transport par camion. Mais ceci reste à étudier.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, HOULAM, comme tu l'as dit tout à l'heure, une traduction rapide, parce que je pense qu'il y a d'autres questions. On va se bousculer, mais peut-être pour que tout le monde puisse s'exprimer. Je crois qu'il y a déjà trois questions, trois personnes qui veulent s'exprimer. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Je passe la parole à Monsieur devant et on prend les deux questions, les deux personnes en même temps parce que... On enregistre les deux questions et puis on apporte la réponse. Traduction et on apporte la réponse après.

Mihidjai ASSANI ABDOU, habitant de Labattoir : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : J'étais arrivé jusque-là, je ne peux pas... Il remercie ceux qui ont eu l'idée d'organiser ce débat et qui ont eu l'idée de ce projet de construction, puisque c'est par cette voie qu'on arrivera à développer l'économie. Mais il a lu dans les prospectus, dans le dépliant, qu'il y a une première piste de 2 300 m et une deuxième piste de 2 600 m. Alors pourquoi on ne réaliserait pas la première piste de 2 310 m en Petite-Terre et la deuxième piste de 2 600 m en Grande-Terre, puisque c'est là qu'on a la majeure partie de la population de Mayotte ?

Anziza MOUSTOIFA : Nous prenons la deuxième question. Monsieur, s'il vous plaît.

Abdalah SWAHILI, habitant de Labattoir : J'ai deux questions à poser, si éventuellement vous pouvez me répondre. La première serait... Vous nous proposez deux modèles comme étant les meilleurs modèles présentés par les experts, les différents experts. Ma question serait : est-ce qu'avant de faire ce modèle, avez-vous interrogé d'une façon ou d'une autre les habitants de Mayotte, par le biais éventuellement du Conseil général des élus. La seconde : si ce modèle est présenté comme étant le meilleur, est-ce qu'il y a eu d'autres experts, d'autres études qui ont été faites par d'autres groupes ? Ou bien c'est seulement deux modèles présentés par un seul groupe ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci. On a enregistré la question. Je passe la parole à M. HOULAM rapidement pour la traduction et ensuite à la DGAC pour vous apporter les réponses.

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

Anziza MOUSTOIFA : Oui, je pense qu'on peut déjà passer aux réponses et puis...

Yves DEBOUVERIE : Donc il y a une suggestion disant qu'il faut faire une piste de 2 300 m en Petite-Terre et une piste de 2 600 m à Grande-Terre. Le problème, c'est que les avions vont devoir choisir et tous les jours, ils prendront le même aéroport. Et on ne peut... Il y aura une piste sur laquelle il n'y aura aucun avion et une piste où il y aura tous les avions, c'est comme ça que ça se passera. Donc ce n'est pas très réaliste de penser qu'on va faire une piste en Petite-Terre et une piste en Grande-Terre. Pour compléter la réponse, on a étudié par le passé s'il y avait possibilité de faire un aéroport en Grande-Terre. Comme vous le

savez, pour faire un aéroport, il faut quand même un relief très dégagé, il faut que les avions puissent décoller et atterrir sans être gênés, trop gênés par les collines et la montagne et en Grande-Terre, c'est quand même très difficile à trouver. On avait étudié la possibilité de faire un aéroport sur le site de Combani, une plaine relativement dégagée même si elle n'est pas tout à fait assez bien dégagée. Mais ça aurait été assez dramatique pour l'agriculture à Combani et ça aurait nécessité de raser une partie du bourg de Combani. Donc cela a été abandonné. Tous les autres projets étudiés, notamment il y avait un autre projet étudié à Grande-Terre du côté de Majicavo, c'était sur le littoral, c'est-à-dire une création sur le lagon, mais à Majicavo c'était amputer, empêcher les possibilités de l'extension de l'urbanisation de Mamoudzou. Là aussi, on y a renoncé pour se reporter sur le site existant de Pamandzi. Est-ce que pour les... Deuxième question ou on traduit le début ?

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

Anziza MOUSTOIFA : Oui, M. MARTY.

Christian MARTY : Il y avait donc la suite de la question qui concernait la consultation éventuelle des habitants avant de proposer les scénarios qui sont soumis au débat public. Il y a un comité de pilotage qui a été mis en place, il y a déjà maintenant plus d'un an et demi par l'État, qui a été confié au préfet de Mayotte. Ce comité de pilotage, qui est chargé de travailler sur la modernisation de l'aéroport, a eu l'occasion d'examiner le projet qui s'est affiné depuis bien entendu en fonction des études que nous avons menées. Et nous avons eu l'occasion de présenter ce projet à ce comité dans lequel les collectivités sont représentées : Conseil général, les communes de Pamandzi, de Labattoir. C'est quelque chose qui n'est pas nouveau en soi, l'information avait été passée de manière à ce que les élus sachent exactement vers quoi nous travaillons. Voilà ce qu'on peut dire sur la consultation. Ensuite, je ne sais pas si j'ai bien compris la question concernant le fait que... Est-ce qu'il y a eu un groupe d'experts en quelque sorte qui aurait travaillé sur un scénario alternatif ? C'est ça votre question ?

Anziza MOUSTOIFA : Le micro s'il vous plaît, pour qu'il puisse repréciser sa question. Nous sommes là pour débattre, donc n'hésitez pas à repréciser.

Abdalah SWAHILI : Oui parce qu'éventuellement, s'il s'avère qu'un seul groupe d'experts a fait l'étude, forcément il aura raison. Donc il faudrait éventuellement qu'il y ait une contre-expertise pour savoir éventuellement s'ils n'ont pas d'autre alternative à nous présenter.

Christian MARTY : D'accord. Alors sur ce point, il faut savoir tout d'abord que le projet que vous avez sous les yeux ce soir n'est pas le fruit, la réflexion d'un seul homme. C'est un travail collectif qui a été fait par les services de l'État qui s'est appuyé sur des consultants dont c'est le métier, des professionnels de la construction d'aéroport, de cabinets d'expertise technique qui ont pu aussi nous donner les éléments nécessaires pour pouvoir aboutir au scénario proposé. Tout ça pour vous dire que plusieurs experts se sont exprimés et en définitive ont convergé vers la solution qui est proposée pour le débat public parce

qu'il est considéré que c'est la meilleure solution, le meilleur compromis possible compte tenu des difficultés techniques, du besoin qui a été identifié en termes de desserte et de longueur de piste, et des capacités à pouvoir construire effectivement une piste longue. Voilà, je ne sais pas si ça répond complètement à votre souci, mais c'est un travail collectif. Plusieurs experts ingénieurs ont eu l'occasion de travailler et de s'exprimer sur ce projet.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, M. HOULAM.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous avons deux autres questions. Passez le micro à M. NASSOR, ensuite le micro après. M. NASSOR qui a demandé avant.

Mohamed NASSOR : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : M. HOULAM, en français rapidement et puis il y a une dernière question derrière et puis peut-être qu'on va accélérer un petit peu le mouvement pour faire la synthèse rapide de notre réunion de ce soir. Allez-y M. HOULAM.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. NASSOR veut savoir si la nouvelle piste va effacer la piste actuelle ou bien les deux vont cohabiter. Je crois que c'est le sens de sa question. Sa deuxième question, il veut savoir pourquoi on se précipite finalement, puisqu'actuellement on en est à 200 000 habitants, la superficie de Mayotte n'est pas extensible et il a compris qu'il y a des gens qui viendront ici et qui voudront rester. Alors comment est-ce qu'on va faire pour les accueillir ? Pourra-t-on les loger, trouver des terrains pour les accueillir, etc. ? Troisième point, il est revenu sur l'une des questions qui a été posée ici : est-ce qu'effectivement, on est en train de discuter et ensuite les fruits de cette discussion seront pris en compte ou bien la décision a déjà été arrêtée par l'État ?

Anziza MOUSTOIFA : Réponse, Monsieur ?

Pierre PINSON : Dans le scénario qui consiste à prolonger la piste actuelle, évidemment l'ancienne piste subsiste. C'est une réponse un peu simple. Dans le scénario de la piste convergente, la deuxième piste serait très proche, puisqu'elle serait sécante et sur toute sa longueur, elle serait proche de la piste ancienne. Donc les deux pistes ne pourraient pas être utilisées simultanément. La deuxième piste donc servirait sur sa longueur de 2 600 m aux atterrissages et décollages. On pourrait envisager que la piste actuelle puisse servir de ce qu'on appelle un taxiway, c'est-à-dire une route permettant aux avions de rouler vers le parking et autoriserait ainsi des dégagements de la piste après les atterrissages plus faciles pour aller... avant d'aller vers le parking. C'est une organisation qui resterait à définir. Pour l'instant, rien n'est arrêté, mais la réponse à la question, c'est effectivement que les deux pistes ne cohabiteraient pas.

Anziza MOUSTOIFA : Comment ? On y va pour le... Vous traduisez rapidement ?

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

Yves DEBOUVERIE : Concernant la deuxième question, est-ce que tout est déjà décidé ? La réponse est non, ce n'est pas décidé. L'État présente un projet, c'est un projet, conformément à la loi, il le soumet au débat. Ça veut dire que le projet n'est pas arrêté, sinon ça ne servirait à rien de consulter les gens. Après le débat public, l'État devra décider ce qu'il fait en prenant en considération tous les avis émis, avis pour, avis contre, avis sur tel point, avis sur un autre point. Et c'est seulement à ce moment-là qu'une décision sera prise par l'État.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, une dernière question. Il y a aussi le monsieur...

Saïd OLI, habitant de Labattoir : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : En français.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur est un peu fatigué qu'on pose indéfiniment la question alors que nos responsables savent parfaitement ce que nous voulons. Nous voulons une piste longue pour qu'on puisse voyager. Ensuite, il veut qu'on nous raconte... qu'on arrête de nous raconter des histoires. Ensuite, concernant l'environnement, la forêt de mangrove, celle-là elle pousse toute seule, ce n'est pas nous qui plantons les palétuviers.

Anziza MOUSTOIFA : Je prends une deuxième question. Il y a... Alors là, il y a Monsieur en t-shirt, voilà.

Sylvain OLLIER, habitant de Labattoir : Bonsoir, je m'appelle Sylvain OLLIER, je suis de Labattoir. Je voulais vous poser une question pour savoir si après ce projet, est-ce qu'il y aura aussi un projet aussi important ? Parce qu'à Mayotte, on n'a plus de terre, donc si toutes les entreprises de ce genre, de cette taille viennent s'implanter à Mayotte, nous on va se retrouver à l'eau à un moment donné, nous les habitants. Est-ce que vous avez encore un projet de cette taille qui ne préserve pas l'environnement et qui nous prend toute notre place quoi. Vous imaginez très bien le flux que ça va rapporter à long terme.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Vous avez... Est-ce qu'il y a des réponses à ces deux interventions ou sinon on prend les deux dernières questions ? M. HOULAM, on peut traduire rapidement ?

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

Anziza MOUSTOIFA : Oui, allez-y, posez votre question.

Mohamed ALI, habitant de Labattoir : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction et puis la DGAC intervient.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. Mohamed ALI a été très direct. Il rappelle que nous voulons un terrain pour pouvoir voyager. Et la deuxième chose, c'est qu'on en marre du provisoire.

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce que vous avez des éléments complémentaires ? M. DEBOUVERIE, M. MARTY ? Sinon, nous passons à la synthèse. Comment ? Bien donc tout a été noté et retranscrit. La CPDP pourra quand même... Si vous n'avez pas toutes les réponses aujourd'hui, soyez sûrs que certaines réponses pourront figurer sur le site Internet. Voilà, je pense que tout le monde est saturé, nous avons discuté longuement. Tout le monde a pu poser sa question. Merci de votre contribution, mais nous allons rapidement procéder à la synthèse de cette réunion. Bien sûr vous avez apporté au débat les préoccupations de la population de Dzaoudzi-Labattoir, notamment les questions liées au bruit et aux prélèvements de matériaux dans la commune. Vous avez également abordé des thèmes comme les impacts environnementaux et sociaux du projet, la sécurité aérienne, le prix du billet d'avion. Nous vous remercions de toutes ces questions et contributions. Nous les intégrons dans le compte-rendu du débat. Vous pouvez consulter le compte-rendu de cette réunion et la transcription mot à mot sur le site Internet du débat public, comme je l'ai dit tout à l'heure. Nous vous donnons rendez-vous pour la prochaine réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite-Terre fin septembre début octobre. Donc, venez-y nombreux puisque nous avons bien constaté que le problème de remblai, le Four à Chaux, tout cela vous inquiète. Et donc cette réunion thématique est quand même importante pour la population de Dzaoudzi-Labattoir et de Pamandzi bien sûr. Merci de votre participation à ce débat et nous espérons vous revoir donc pour la réunion thématique où vous aurez quand même les réponses à vos questions. Merci encore une fois et je vous invite à prendre un verre avec nous. Merci encore une fois.

Applaudissements.

Fin de la réunion à 21 h 23.