

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

—

22 juillet 2011

Chirongui

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
- Franck MADJID, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Zoubair ben Jacques ALONZO, 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 (*absent*)
- Martial HENRY, 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
- Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte
- Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien (*absent*)
- 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 16 h 38 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 donc la Présidente de la Commission particulière de débat public sur le projet de piste longue de Mayotte, MOUSTOIFA Anziza. Je laisse d'abord la parole à Mme le Maire de Chirongui pour un mot de bienvenue. Mme le Maire, allez-y.

Roukia LAHADJI, maire de Chirongui: Madame la Présidente, je vais d'abord m'exprimer en shimaoré parce que le public le plus large dont je vois ici d'abord... Je vois ici des gens, des Mahorais la plupart, qui comprennent plus le mahorais, comme ça, ça leur permettra bien sûr de comprendre au maximum. Et puis ensuite, bien sûr, je vais traduire ce que je dirai, tout à l'heure, en français. *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Mme le Maire propose ensuite son allocution en français : Mesdames et messieurs bonjour. Je vais juste traduire ce que je viens d'exprimer en mahorais, puisque nous avons ici des Mahorais, mais qui ne parlent pas mahorais. Ici, nous sommes en France, seulement nous avons un dialecte que je demande bien sûr aux Mahorais qui viennent ici en France d'apprendre, comme nous nous avons appris à parler le français. Mais bon, nous allons continuer à traduire.

Donc la Direction générale de l'aviation civile, d'abord Mme la Présidente, Jean VAN OOST et puis Nadira, Mesdames et messieurs, ma population de Chirongui, mes amis ici, Monsieur le Président bien sûr, à tous bonjour. Bonjour à tous. Et tout d'abord, je veux vous souhaiter la bienvenue dans la commune de Chirongui, remercier cette initiative qu'a pris bien sûr la Direction générale de l'aviation, bien sûr, de porter à la connaissance des Mahorais ce débat sur la piste longue. C'est important, surtout de l'organiser ici dans la commune de Chirongui. Je vous en remercie. Vous nous avez fait l'honneur de nous organiser ce débat. J'expliquais tout à l'heure aux Mahorais qui sont ici l'importance de poser toutes leurs questions, leurs préoccupations, de manière à avoir les réponses. J'ai insisté sur le fait que cette piste longue, c'est une affaire des Mahorais. C'est pourquoi elle est portée aujourd'hui à la portée des Mahorais. Et cette piste longue, c'est aussi l'économie à l'intérieur de cette piste longue. C'est important de poser les questions puisqu'il faut que cette économie soit d'abord en faveur des Mahorais, au profit des Mahorais, mais sans pour autant détériorer ou défavoriser les uns ou les autres, donc arriver à avoir un consensus, des compromis, de manière à ce que chacun se retrouve, les Mahorais, l'économie et bien sûr vous entrepreneurs, qui allez réaliser, que tout le monde se retrouve. Voilà, donc cela a été un peu ça. Merci à tous de répondre. Je l'ai dit tout à l'heure, nous avons les experts, l'aviation

civile est là, la Présidente qui anime cette Commission est là. Toutes les réponses pourront vous être apportées, en tout cas je l'espère. Donc ne pas hésiter à poser les questions. Je vous remercie tous. Bon débat. Je vais d'abord m'excuser, parce que tout à l'heure je vais devoir m'absenter un peu plus tôt. J'ai une réunion à 17 h 00. Donc à 17 h 00, je partirai. Mme la Présidente fermera le débat. Je serai même obligée de partir avec mes élus parce que c'est une réunion des élus. Donc je voudrais vraiment... Parce qu'on devait commencer à 15 h 00, 17 h 00... à 16 h 00, 17 h 00, en une heure... Mais là je vois, on a commencé avec du retard. Peut-être que je laisserai une de mes élus, mais s'il y en a d'autres, je serai obligée de les emmener avec moi pour aller travailler encore de nouveau. Je suis désolée, je vois bien, Jean VAN OOST, tu es en train de hocher la tête. Il faut bien qu'on travaille. Donc voilà voilà, mais je vous remercie de l'accueil. Je laisserai un élu. La population est là, c'est elle qui doit être là pour poser les questions, parce que sinon, si nous les élus posons des questions, on n'aura pas de réponse à leur donner. Donc le plus important, c'est le peuple et la population, elle aura posé des questions. Donc j'espère qu'ils auront les réponses. Merci à tous, bon débat et puis bon après-midi à tous. Merci.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Mme le Maire. Je vais maintenant vous présenter les personnes présentes à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission. À ma droite M. VAN OOST, Jean VAN OOST, à ma gauche Mme Nadira MALECK, dans la salle mes collègues M. ZOUBAIR, ensuite M. Franck MADJID. M. MOINDJIÉ et Dr HENRY n'ont pas pu nous rejoindre aujourd'hui.

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 donc 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 : *Salam Aleikum.* Nous sommes deux ce soir de la Direction générale de l'aviation civile pour dialoguer avec vous. Je m'appelle Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile à ce débat public sur la piste longue de Mayotte. Et à mes côtés, 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 : Rapidement je vais vous présenter le programme de la réunion. Elle va se dérouler en deux temps : tout d'abord les présentations du débat public et du projet qui dureront au maximum quarante minutes, mais nous allons faire en sorte de passer à trente

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

minutes rapidement sinon moins, 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 laisser la parole à Mme Nadira MALECK pour nous présenter ce qu'est le débat public. À vous Nadira.

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

Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : Alors pourquoi ce débat public sur la piste longue et que pouvez-vous 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.

Nadira MALECK-BERTRAND : 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.

Nadira MALECK-BERTRAND : 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.

Nadira MALECK-BERTRAND : 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 votre avis à notre Commission, ou sur notre Site Internet. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel aux hôtesse ou à Faïza, notre assistante.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : 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. 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.

Nadira MALECK-BERTRAND : 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 votre prise de position.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Nous avons déjà organisé six réunions depuis le 1^{er} juillet. Une dernière réunion est prévue ce mois-ci à Bouéni le vendredi 29 à 16 h à la salle de réunion de la Mairie. Les réunions publiques reprendront ensuite en septembre avec les communes de Sada et Chiconi.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : 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.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci. L'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste de l'aéroport aux besoins. Aujourd'hui, le développement 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 : Notre 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 rend possible maintenant au plan économique une ligne régulière entre Mayotte-métropole avec des vols directs, alors qu'aujourd'hui les passagers sont obligés de passer par la Réunion, Madagascar ou 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 constituent des obstacles pour le décollage des avions et il y a des habitations très proches.

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

Yves DEBOUVERIE : L'atterrissage d'avions long courriers venant directement de métropole est en général possible avec la piste actuelle, 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 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 : La compagnie Air Austral va lancer, à compter du 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris. Elle utilisera pour cela 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 : L'autre compagnie, la compagnie Corsairfly, étudie elle aussi la possibilité de faire des vols directs de Mayotte vers Paris. Et donc la question se pose : si les vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, faut-il vraiment prévoir une nouvelle piste plus longue ? *Problèmes techniques*. Donc, j'étais en train de dire... Puisque les vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, pourquoi faut-il une piste plus longue ?

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 tout le temps. Dans certaines conditions météorologiques en effet, parce que le vent vient du nord ou parce que la piste est mouillée, l'avion devra réduire sa masse pour décoller et ne pourra pas emporter tout le carburant nécessaire pour relier directement Paris. Il devra donc faire une escale intermédiaire pour refaire le plein de carburant, ce qui entraînera un retard 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 plus longue est également nécessaire pour permettre l'utilisation d'autres avions, moins performants, pour des vols long-courriers, au départ de Mayotte, et également de avions de plus forte capacité qui pourraient être nécessaire 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 que nous proposons, c'est une piste convergente – c'est-à-dire qu'elle est oblique par rapport à la piste actuelle – d'une longueur de 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est qu'il n'y aura plus d'obstacle dans l'axe de la piste, notamment la colline de Labattoir, et l'avantage pour les habitants, c'est que le survol à très basse altitude des habitations de Pamandzi sera évité. 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 : Nous présentons deux scénarios de piste longue. Je commence par le scénario numéro 2, qui est celui que vous avez sous les yeux, où est prévue la construction d'une piste convergente de 2 600 m qui rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle.

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

Yves DEBOUVERIE : Voici maintenant l'autre scénario, le scénario numéro 1, qui lui prévoit deux étapes. Une première étape qui consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur totale de 2 300 m². C'est la longueur de piste nécessaire pour l'avion d'Air Austral, pour qu'il puisse décoller avec le plein de passagers, quelles que soient les

² En réalité, 2 310 m.

conditions météorologiques. Elle est également plus favorable pour l'avion de Corsairfly. Dans une deuxième étape, ultérieurement, c'est – à-dire peut-être dix ans après lorsque le besoin se fera sentir, la piste longue de 2 600 m, convergente, serait construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Une différence par rapport au scénario numéro 2 que vous avez vu tout à l'heure, c'est que la piste remonterait moins loin, moins haut le long de la côte en face des habitations de Pamandzi.

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

Yves DEBOUVERIE : Ce projet soulève bien entendu des difficultés au plan de l'environnement. Conformément à la réglementation applicable, l'étude d'impact qui sera réalisée 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, lorsque le scénario, lorsque le projet sera précisément défini.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y a deux points particulièrement sensibles avec la construction de la piste. Le premier, c'est la construction de la piste sur le lagon qui se traduit notamment, selon le scénario choisi, par la destruction d'herbiers, la destruction de mangrove ou un problème d'écoulement des eaux dans le lagon.

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

Yves DEBOUVERIE : Et le deuxième sujet, c'est le prélèvement et le transport des matériaux de remblai. Le volume des matériaux de remblai sera très important. Ces matériaux pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre, de Four à Chaux et de Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera source de nuisance et 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 Mayotte-métropole, en novembre, va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet, puisqu'en gros on va passer à dix heures entre Mayotte et la métropole au lieu de quinze heures aujourd'hui en comptant l'escale à la Réunion. En termes de tarifs, le raccourcissement du trajet diminue les coûts du transport aérien. Mais la baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé du carburacteur à Mayotte actuellement.

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, puisqu'ils seront moins soumis aux aléas de la météorologie. Donc la piste longue pourra amplifier les avantages en termes de temps de trajet ou de tarifs qui auront été 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 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 du 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.

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

Yves DEBOUVERIE : Si la poursuite du projet est décidé, le calendrier pourrait être le suivant : poursuite des études en 2012, notamment l'étude d'impact en vue de l'enquête publique – autre consultation – fin 2012, poursuite des études de mise au point du chantier en 2013-2014 et début des travaux en 2015 pour des travaux qui pourraient durer 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. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions, du moins essayer de répondre à vos questions dans la mesure du possible.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE. Nous allons passer à la série des questions. Je voulais juste vous dire que l'animation sera assurée par mon collègue, M. VAN OOST, et par moi-même. Je traduis rapidement puisque...

La présidente procède à l'interprétariat en shimaoré de son intervention.

Anziza MOUSTOIFA : Je donne la parole à M. VAN OOST pour lancer le débat. Merci.

Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : Bonjour, le débat est lancé. À vous de parler. Vous pouvez débattre, poser des questions à la DGAC, poser des questions aux élus présents aussi, c'est important. Donc je vous en prie, qui commence ?

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

Mlaili CONDRO, habitant de Chirongui : Je m'appelle Mlaili CONDRO, je suis un enfant de cette île, voilà brièvement. Décidément, les hommes ne peuvent pas se passer des mythes. Après le département, nous voici avec le développement. On nous dit « piste longue donc développement ». Mais on ne prend pas le temps de nous dire ce qu'on attend par là. Mayotte va être développée, mais qu'est-ce qu'on entend par là ? Qui va en bénéficier ? Qu'est-ce que cela signifie ? Donc j'ai l'impression qu'on nous a fait un petit paquet. On nous dit « Faites-nous confiance, là-dedans il y a tout ce dont vous avez besoin, prenez-le, faites confiance ». Je trouve que c'est un peu... Cela ressemble un peu à de la supercherie. Parce que, tout simplement, un projet de ce genre, ce n'est pas seulement la technique que l'on va déployer, évidemment ce sont des choix. Là on fait un choix de développement, donc un choix ça relève des élus. Il faut que les élus mahorais se retrouvent et nous disent ce qu'ils entendent par développement pour cette île. Après la départementalisation, qu'est-ce qui est prioritaire ? Est-ce que c'est de faire venir la masse des touristes ou éduquer nos enfants par exemple ? C'est une question de choix. Je pense que le débat doit être posé de cette façon. La piste longue, c'est aussi le choix d'un rythme : on va imposer aux Mahorais un autre rythme de développement. Les Mahorais vont voir débarquer de plus en plus de monde sans avoir été préparés à accueillir autant de monde parce qu'évidemment, pendant longtemps, le chantier nécessaire a été un peu négligé, c'est l'éducation. Les touristes arrivent avec leurs exigences : est-ce que les Mahorais pourront y répondre ? Donc c'est encore une question de choix. Et puis, quand on parle de développement, on parle aussi, on entend aussi choix de société : dans quelle société avons-nous envie de vivre ici à Mayotte ? Est-ce qu'avec des gens qui s'enrichissent de plus en plus chaque jour et les autres qui vont s'aligner à la CAF et attendre un peu de la charité de l'État ? Donc ce sont des questions que je pose parce qu'il ne faut pas non plus qu'à chaque fois, on nous vende des choses comme ça, rapidement empaquetées et voilà, faites-nous confiance. Voilà, ça c'était quelques questions parce qu'évidemment une piste longue implique une pression sur la société qui est déjà fragilisée dans sa structure. Et je m'adresse aux élus mahorais : après la départementalisation, je pense qu'il est temps que les élus s'assoient pour décider, pour dire dans quelle société nous avons envie de vivre, parce qu'on nous dit « piste longue = développement ». Mais c'est quoi ça ? Encore un mythe ? Prenez-le, c'est bon. Je vous remercie, je ne sais pas si c'est un aspect qui a été vu, mais je tenais absolument à le signaler parce que je pense que les mythes méritent d'être un peu démontés pour qu'on y voit un peu plus clair dans tout ça.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci, on va passer à... On ne traduira pas les applaudissements. On passe à la traduction s'il vous plaît.

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

Jean VAN OOST : Merci. M. DEBOUVERIE, une petite réponse sur les avantages de la piste longue et puis après, ça laissera le temps aux élus de réfléchir à leur réponse sur les choix, s'il vous plaît.

Yves DEBOUVERIE : Oui. Naturellement, il ne m'appartient pas à moi de me prononcer sur les choix de société de Mayotte. Simplement dire que le projet de piste longue correspond à un besoin qui a été exprimé par les acteurs économiques de Mayotte, par les élus. Peut-être le choix n'est-il pas bon. Les avantages de la piste longue pour l'économie de Mayotte, je les rappelle, c'est ce qu'attendent les responsables économiques de Mayotte, c'est une plus grande ouverture de Mayotte vers l'extérieur, c'est de faciliter les déplacements notamment vers la métropole, c'est de favoriser la baisse des tarifs aériens, c'est de faciliter la venue de touristes. Maintenant, si on ne veut pas que les touristes viennent, il faut faire autre chose. Voilà... faciliter, baisser le prix du fret aérien. La piste longue favorise tous ces éléments-là. Ce n'est pas la révolution en matière d'économie à Mayotte la piste longue, mais ça va dans ce sens-là.

Jean VAN OOST : Est-ce qu'un élu veut répondre à la question sur le choix de société, le choix de développement ? Pardon, j'ai oublié la traduction, excusez-moi.

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

Ali DJINOURI, habitant de Chirongui : Je préfère plutôt parler en mahorais parce que souvent, dans les débats... Et surtout que mon ami Mlaila vient de s'exprimer en français, et je pense qu'il y a des traducteurs éventuellement pour éclaircir un peu ce que je dirai en mahorais. *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'est vrai que cette construction va apporter une baisse des tarifs et faciliter le déplacement des Mahorais. Mais qu'est-ce que les Mahorais eux-mêmes vont obtenir de ce projet ? Qu'est-ce que les responsables et les élus vont prendre comme décision pour que les Mahorais aussi, dans le cadre de l'économie qui va entourer ce projet, puissent aussi être partie prenante ? La deuxième question, c'est la question du provisoire. Là, à travers ce projet, on veut favoriser le développement de Mayotte, mais quelles mesures on peut prendre pour qu'il n'y ait plus de constructions provisoires ? Pour qu'on s'assure que d'ici quelques années effectivement, on aura un aéroport qui pourra suffire aux besoins de l'île ? Ailleurs on construit bien des aéroports en mer, alors pourquoi pas à Mayotte aussi ?

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

Jean VAN OOST : Est-ce qu'il y a des réactions ? Il n'y a pas d'élus *a priori*, donc il n'y a pas de réponse. Oui, vous avez une question. Allez-y.

Cheick AHMED, habitant de Chirongui : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci, on va peut-être traduire... Il y a la règle du temps quand même. Vous avez eu plus de trois minutes. Essayez d'être très bref.

Cheick AHMED : Je conclus. *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Jean VAN OOST : Merci. Tu peux te mettre debout et faire les gestes aussi s'il te plaît ?

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur voulait revenir sur une fâcheuse manière de faire ici qui consiste à tout adapter, du département jusqu'à l'aéroport. Lui, son observation et sa question, c'est qu'on nous présente une étude ici qui dit que l'aéroport de Mayotte doit être fait à Pamandzi, alors qu'on sait bien que Pamandzi, c'est deux petites communes qui concentrent une petite minorité de la population mahoraise. Dans le concept de service public, il rappelle qu'il y a trois aspects. Concernant l'adaptation dans ce projet-là, on ne remplit absolument pas cette exigence puisque dans quelques années, on se rendra compte que cet aéroport de Pamandzi ne répond pas du tout aux besoins. Il a rappelé qu'à l'extérieur de l'île, en particulier en métropole et à Paris, il y a quelques années, dans les années 1975, le plus grand aéroport c'était le Bourget. Comme il était saturé, on a construit Orly et comme Orly aussi était saturé, on a construit Roissy. Donc là, il souhaite qu'on pense de façon très sérieuse à construire plutôt cet aéroport en Grande-Terre où on a la très grande majorité des habitants de Mayotte. Il suggère de réaliser les études à Mirereni, où on a une superficie selon lui suffisante, ou bien à Combani. L'objectif avant tout, c'est pour lui qu'on construise une infrastructure qui pourra maintenant et un peu plus tard complètement répondre aux besoins de l'île.

Jean VAN OOST : Merci. M. DEBOUVERIE, sur l'emplacement de la piste ?

Yves DEBOUVERIE : Tout d'abord la question suppose... Il y a l'idée sous-jacente que l'aéroport de Pamandzi ne suffira pas pour satisfaire tous les besoins à l'avenir parce que, comme le Bourget à l'époque, Pamandzi va être saturé. Je peux vous assurer que nous sommes encore très loin du compte. Ce n'est pas demain que l'aéroport de Pamandzi va être saturé. On peut accueillir beaucoup plus de trafic à Pamandzi qu'aujourd'hui. D'ailleurs, nous ne prévoyons pas à l'avenir que Pamandzi puisse être saturé.

Pourquoi pas un aéroport en Grande-Terre ? C'est une question qui a été étudiée par le passé, il y a une vingtaine d'année cela a été étudié. Nous avons cherché à l'époque

plusieurs sites, nous avons étudié plusieurs sites possibles en dehors de Petite-Terre, en dehors du site Dzaoudzi-Pamandzi. Et notamment, on a étudié deux sites qui nous paraissaient possibles en Grande-Terre. Le premier site... Je précise d'abord que ce n'est pas facile de trouver un bon emplacement pour un aéroport pare qu'il faut vraiment que l'axe de la piste, le prolongement de l'axe de la piste soit complètement dégagé de montagnes, de collines, pour les avions puissent atterrir et décoller en toute sécurité. Donc, notamment en Grande-Terre, ce n'est vraiment pas facile de trouver un site adapté. Il y en avait un possible à Combani, avec la plaine de Combani effectivement on pouvait faire, mais le seul emplacement qu'on a trouvé quand on regarde sur une carte consistait à mettre le cœur de l'aéroport en plein milieu du village de Combani. À l'époque, c'était déjà difficile parce qu'il fallait détruire une partie du village. Aujourd'hui, avec l'extension urbaine de Combani, c'est devenu absolument impossible. En plus, il y aurait beaucoup de collines à araser autour de ce site de Combani. Donc actuellement, ce n'est plus possible. Il y avait un autre site envisagé qui lui était sur le littoral, c'est-à-dire sur le lagon, du côté de Majicavo. Là, les problèmes environnementaux que l'on connaît à Pamandzi étaient les mêmes à Majicavo, bien entendu. Mais ce projet à Majicavo paraissait difficilement compatible avec l'extension de l'urbanisation de Mamoudzou. Donc, on s'est rabattu sur le seul site qui paraissait crédible et réaliste qui est l'aéroport actuel de Pamandzi. Il y a également un autre aspect qui peut jouer, c'est que construire en partant de zéro un nouvel aéroport, ça coûterait très cher. Mais ne serait-ce que les conditions physiques, topographiques et humaines en Grande-Terre ne nous ont pas permis de trouver un site acceptable pour un aéroport sur Grande-Terre.

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

Jean VAN OOST : Merci, avant de continuer les questions, il y a une question à laquelle on n'a pas répondu. Je voudrais que M. DEBOUVERIE nous amène des précisions sur le côté provisoire. Il y avait une question qui concernait l'aspect provisoire de certaines choses, de la piste. Je pense qu'on parlait de l'étape 1 du scénario 1.

Yves DEBOUVERIE : L'un des deux scénarios que vous avez vus comporte deux étapes. La première étape est l'allongement de la piste qui est suffisant, qui correspond aux besoins actuels des compagnies aériennes. Une étape ultérieure est la piste plus longue qui correspond à des besoins futurs. Donc j'ai bien compris que beaucoup de Mahorais avaient des difficultés avec cette notion de provisoire. Donc je suppose que l'intervention qui a eu lieu tout à l'heure veut dire que vous étiez en faveur du scénario 2, celui qui ne prévoit pas de première étape.

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

Jean VAN OOST : Merci. Avant de donner la parole à M. CHARPENTIER, je voulais rappeler qu'on va se donner un délai de deux minutes par question, sinon on ne pourra pas prendre

un maximum de questions. Ça peut durer longtemps. Donc essayez, quand vous voyez le chronomètre, quand vous posez votre question, de respecter ce délai-là pour qu'on ait le plus de participants. Merci.

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

Michel CHARPENTIER, naturaliste : Michel CHARPENTIER, naturaliste de Mayotte. Moi, je voudrais revenir sur l'affirmation « Piste longue = développement ». J'ai beau écouter les réponses de la DGAC, je ne vois pas bien quels sont les avantages concrets qu'on va pouvoir tirer en termes de développement. S'il y en a un que je vois bien, c'est de faciliter les déplacements, particulièrement pour ceux qui auront les moyens de se payer le billet d'avion. Mais même s'il est moins cher, le ticket d'avion ne sera jamais facile d'accès pour tout le monde. Donc je me demande si l'investissement de plus de 300 millions d'euros qu'on demande pour cela va vraiment changer la vie de l'ensemble de la population mahoraise. À côté de ça, je vois des questions où le développement serait, pourrait être un gros progrès si on arrivait à améliorer un certain nombre de choses. Je vais en citer quelques-unes. L'assainissement : les trois quarts des eaux usées finissent actuellement dans le lagon et finiront par pourrir complètement le lagon qui est la principale richesse de Mayotte. Les écoles : on n'a pas assez d'écoles pour tous les élèves ici et peut-être même pas suffisamment d'instituteurs également pour les éduquer. Ça, ça concerne aussi tout le monde. Créer aussi des entreprises, parce que j'aime bien le développement, mais le développement, il ne va pas venir uniquement par avion. Il faut aussi qu'on ait des créations de richesses sur place qui vont aussi créer des emplois pour les Mahorais. Donc je me demande si la priorité est vraiment bien choisie. Je constate par ailleurs qu'actuellement on n'est pas dans une situation enclavée : il y a au moins huit vols hebdomadaires par semaine si on cumule toutes les compagnies en direction de la métropole. Et puis le coût environnemental qu'il y aura à payer pour un tel projet est vraiment fantastique. Je vais respecter le temps de parole pour en rester là. Éventuellement, je redemanderais la parole s'il n'y a pas trop d'interventions.

Jean VAN OOST : Merci, c'est gentil.

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

Jean VAN OOST : Merci. Je résume. La question était... Enfin il y avait une question : quels sont les avantages concrets, autres que faciliter le déplacement ?

Yves DEBOUVERIE : Non, je n'ai même pas entendu cette question-là, moi.

Jean VAN OOST : M DEBOUVERIE, désolé.

Yves DEBOUVERIE : J'ai entendu que... En aucun cas nous ne disons que la piste longue de l'aéroport de Mayotte sera une solution miracle pour le développement économique de

Mayotte. Certainement pas. Peut-être y a-t-il d'autres priorités, personne ne le conteste. Je dis seulement que le développement de... que la piste longue de Mayotte qui permettra de moderniser l'aéroport est un outil au service du développement économique de Mayotte comme beaucoup d'autres outils. Certes on ne peut pas dire que Mayotte, compte tenu de sa desserte aérienne, Mayotte n'est certainement pas complètement enclavée, dieu merci. Il y a quand même beaucoup de liaisons régionales. En novembre il y aura même des vols directs vers la métropole, c'est quand même très bien. Mais la piste longue ne fera que conforter cela, c'est-à-dire améliorer la qualité de service des vols directs vers la métropole. C'est un plus et donc à chacun d'apprécier si ce plus en vaut la chandelle, si je peux dire. Le seul point sur lequel, éventuellement, je peux peut être vraiment en désaccord avec ce qui a été dit, ce sont les derniers mots. M. CHARPENTIER parlait d'un coût environnemental fantastique, ou un autre mot avez-vous dit, cela reste à prouver n'est-ce pas ?

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

Jean VAN OOST : L'autre question sous-jacente de M. CHARPENTIER, c'était : Est-ce que cet argent, s'il n'est pas utilisé pour la piste longue, peut servir pour l'assainissement, pour les écoles et pour toute autre amélioration pour Mayotte ? On va traduire oui...

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

Yves DEBOUVERIE : Il faudrait d'abord savoir qui va payer la piste longue et pour le reste, c'est une décision... S'il y a de l'agent public qui peut être attribué pour une opération ou pour une autre, il faut demander aux autorités qui seront chargées des choix de les faire. Ce n'est pas la Direction générale de l'aviation civile qui va faire le choix.

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

Jean VAN OOST : Merci. Madame en saluva bleu.

Sophiata SOUFFOU, déléguée de parents d'élève, habitante de Chirongui : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

Insérer la transcription.

Jean VAN OOST : Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Alors la dame, c'est Mme Sophiata SOUFFOU qui est déléguée de parents d'élèves d'école primaire, collègue et lycée et qui voit que les enfants ont beaucoup de problèmes pour apprendre, tant à l'école primaire, qu'au collège et lycée. Cet avènement de piste longue va permettre à beaucoup de monde de venir à Mayotte : comment allons-nous

donc aider nos enfants à apprendre à l'école pour pouvoir répondre à la compétition qui va venir ? Elle propose donc que l'on cogite comme il se doit pour permettre à nos enfants de bien réussir à l'école, parce qu'avec cet avènement de piste longue, il va y avoir de la concurrence et peut-être que nos enfants, s'ils ne sont pas bien formés, ils ne pourront pas avoir du travail.

Jean VAN OOST : Oui. Peut-être une autre question ? Il y avait Madame qui attend depuis tout à l'heure. On essaie de faire un pseudo ordre, il y avait le Monsieur en bleu à votre droite, c'est ça ? Droite. Voilà, merci.

Pamime MATI, habitant de Chirongui : Depuis hier j'ai demandé le micro, merci. Alors moi, je ne vais pas poser de question, je vais faire un commentaire. J'ai entendu hier dans les médias qu'il y a une association de consommateurs... association environnementale de la... Ah, je ne me suis pas présenté. Je m'appelle Pamime MATI, je suis habitant de la commune de Chirongui. Donc je demandais à... Ce que j'ai entendu hier, une intervention d'une association environnementale qui voulait tout faire pour arrêter le projet de piste longue à Mayotte. Donc je ne sais pas si c'est une association française ou une association internationale, mais j'aimerais bien... je veux dire savoir que... Le problème environnemental, ce n'est pas un problème mahorais ou un problème français, c'est un problème international. Et quand je vois les problèmes qui sont... les choses qui se sont déroulées dans le golfe du Mexique avec le problème d'offshore qui était cassé ou des pays qui n'ont même pas de terre qui vont organiser la Coupe du monde en 2018... Donc ce sont quand même des problèmes qui doivent nous interpeler. Moi j'aimerais bien, contrairement à tous ceux qui ont dit que la piste longue peut-être n'apporterait rien au niveau du développement de Mayotte, moi j'aimerais tout simplement vous rappeler que si aujourd'hui on parle tant des problèmes de voyage de notre cher président – sans faire de la politique – du Conseil général, c'est parce que voyager actuellement c'est un luxe, c'est un luxe pour ceux qui ont les moyens. On ne parle jamais des problèmes de politiciens réunionnais ou de politiciens antillais qui vont en France, parce que le billet coûte moins cher. Donc si aujourd'hui on arrive à descendre ce prix d'avion, ce prix de billet, c'est quand même un plus parce que moi, je vous parle ici, je sais de quoi je parle quand on parle de problème d'évacuation sanitaire. Pour parler de problème de continuité au niveau des soins, c'est quelque chose que vous ne pouvez pas imaginer, mais il y a des gens qui meurent ici parce qu'ils n'ont pas la possibilité d'être évacués, ne serait-ce qu'à la Réunion. Si on a la moindre petite formation qu'il faut aller faire en métropole, on vous la freine parce que ça coûte de l'argent, alors qu'on ne devrait pas nous freiner pour l'éducation, on ne devrait pas nous freiner pour les formations. Donc si on part de toutes ces choses-là, c'est un luxe parce que ça coûte de l'argent. Donc si on arrive demain à diminuer le coût du billet d'avion, on a le problème de la continuité qui est payée par les services de l'État, mais ceux qui n'ont pas ce privilège, ils auront la possibilité de payer deux fois moins cher ce billet d'avion et d'aller faire également ce qu'ils ne peuvent pas faire sur place. Parce qu'on ne peut pas bien se soigner à Mayotte et on ne peut pas bien s'éduquer à Mayotte. 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 : M. DEBOUVERIE, est-ce que cette piste longue va faire baisser le prix du billet pour la métropole ?

Yves DEBOUVERIE : Et bien ce n'est pas totalement sûr aujourd'hui. Les vols directs qui vont être lancés dès novembre, naturellement, ont un coût qui sera moins élevé que le coût d'un vol Mayotte-Réunion-Paris, tel qu'on le connaît aujourd'hui. Beaucoup de postes de coût vont baisser. Malheureusement le coût du carburant, du carburéacteur est très élevé à Mayotte, puisqu'il est 50 % plus élevé qu'à la Réunion ou à Paris. Et quand on fait des vols directs de Mayotte vers Paris, l'avion est obligé de faire le plein de carburant à Mayotte et donc de payer le prix fort du carburant. Alors que l'avion, lorsqu'il fait Mayotte-Réunion-Paris, met très peu de carburant à bord à Mayotte, il fait le plein à la Réunion. Donc le surcoût du carburant va en grande partie atténuer, compenser la baisse des autres coûts, des autres éléments de coûts : le coût de l'avion, le coût du personnel navigant, le coût de l'entretien, etc. La plupart des coûts vont baisser parce que le temps de vol diminue, le trajet diminue en kilomètres, mais le carburant risque d'augmenter. Au stade actuel, voilà la situation. Des négociations... Le problème du prix du carburéacteur à Mayotte est une affaire commerciale qu'il faut qu'Air Austral et Total règlent entre eux. On peut espérer qu'une solution sera trouvée, mais c'est vrai que dans l'immédiat, il y a ce problème de prix du carburéacteur à Mayotte qui pose problème. Je suppose que sur le long terme, cette question sera réglée. Donc sur le long terme, les vols directs permettront une baisse des coûts pour les transporteurs aériens par rapport à la situation actuelle. Les tarifs des compagnies aériennes sont basés à la fois sur les coûts qui donc devraient baisser, au moins à long terme, et sur les stratégies commerciales des compagnies. La stratégie commerciale des compagnies, c'est plus difficile de dire quelque chose dessus, chaque compagnie mène sa propre politique et fixe elle-même ses tarifs. Heureusement, sur les liaisons entre Mayotte et la métropole, il y a aujourd'hui un régime de concurrence puisqu'il n'y a pas qu'Air Austral. Vous avez également la compagnie Corsair qui fait des vols vers la métropole. Et donc aujourd'hui, la stratégie commerciale de ces deux compagnies fait que les tarifs sont sans doute tirés vers le bas, ce qui est favorable aux Mahorais. Alors, ça c'est l'effet des vols directs. La piste longue, que va-t-elle apporter de plus ? Et bien, elle va apporter plus de régularité dans les vols directs, donc une amélioration de la qualité de service des vols directs et donc elle viendra conforter la baisse des coûts que l'on peut attendre de la mise en œuvre des vols directs vers la métropole.

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

Jean VAN OOST : Merci. M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Juste un complément. Je ne voudrais pas donner l'impression de faire de la publicité pour Air Austral, mais j'ai regardé il y a quelques jours sur le site Internet d'Air Austral quels étaient les tarifs proposés les prochains mois pour aller à Paris. Le tarif Mayotte-Paris aller-retour à partir du mois de novembre, le plus bas c'est 850 € par mois, c'est un tarif qui est un peu plus bas qu'avant. Mais j'ai surtout remarqué que si vous avez envie d'aller passer Noël et le Nouvel An à Paris, vous paierez également au départ de Paris 850 € aller-retour, alors que si vous étiez à la Réunion pour le même trajet, la même durée, il faudrait payer au minimum 1 500 €. Donc vous voyez, pour une fois, le tarif de Mayotte est largement inférieur aux tarifs au départ de la Réunion. Je ne sais pas si ça va durer.

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

Jean VAN OOST : Merci. Ne partez pas, ce n'est pas terminé. Madame, vous voyez, ça arrive quand même.

Martine ZOULIKIAN, retraitée, habitante de Kani-Kéli : Martine ZOULIKIAN, retraitée, je suis à Mayotte, je vis à Mayotte. Moi je voulais surtout faire part de mes inquiétudes sur le problème environnemental. Le projet qu'on nous propose est un projet qui va peser très lourdement sur l'environnement tout à fait exceptionnel que Mayotte a la chance d'avoir puisqu'il va certainement porter atteinte au platier et, vous l'avez souligné, aussi à une partie de la mangrove. Bien sûr, on va nous donner des tas d'assurance comme quoi on prendra des tas de précautions. On a vu qu'on a élargi et approfondi le port de Longoni ce que cela a donné : malgré toutes les assurances, le récif a été détruit très gravement selon les spécialistes du corail. La réplique de l'État n'a pas été très forte, donc on sait très bien que si les entreprises ont ce type d'attitude vis-à-vis de l'aéroport, ça sera trop tard. Donc je me demande si on n'est pas en train de nous vendre un éléphant blanc. C'est le nom qu'on donnait dans les années 1960 en Afrique subsaharienne à ces énormes projets qui n'ont apporté aucun développement. Là on n'est pas sûr que le prix va continuer de baisser, donc que ça va profiter aux Mahorais. Par contre on sait que ça va profiter à de grandes entreprises qui ne sont pas mahoraises et on sait que dans l'immédiat, ça va beaucoup profiter à Total qui va pouvoir vendre beaucoup plus de carburant très cher puisqu'avant il ne pouvait en vendre que sur la Réunion. Voilà donc je rejoins le premier intervenant qui disait « Quel développement pour Mayotte ? » Est-ce qu'on ne peut pas trouver quelque chose qui profite davantage aux Mahorais ?

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Une petite traduction peut-être.

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

Jean VAN OOST : Merci. Monsieur ?

Julien DHOMONT, habitant de Mamoudzou : Ma question, c'est la suivante...

Jean VAN OOST : Présentez-vous s'il vous plaît.

Julien DHOMONT : Je m'appelle Julien DHOMONT et ma question est la suivante : quel est l'impact des études environnementales sur ce genre de projet ? Est-ce que véritablement si une étude d'impact dit que les conséquences environnementales seront graves, est-ce que ce projet peut être abandonné ? Et pourquoi ces études d'impact ne sont pas faites avant le débat ? Dans le sens où le débat ne repose sur rien, j'ai l'impression depuis le début, où on a un projet mais on n'a pas toutes les cartes en main. Voilà, c'est simplement ma question. Et vraiment la question, c'est de savoir si une étude d'impact défavorable pourrait remettre en cause le projet.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE ?

Yves DEBOUVERIE : Alors tout d'abord pourquoi l'étude d'impact n'est pas réalisée au stade actuel ? Je voudrais rappeler que la réglementation qui concerne des grands projets d'infrastructure comme la piste longue de Mayotte prévoit deux consultations publiques formelles au cours de la procédure avant la décision finale de faire ou de ne pas faire. Deux consultations publiques, la première c'est celle que nous vivons actuellement, le débat public qui a pour objet de recueillir l'avis des citoyens sur l'opportunité et les grandes caractéristiques du projet. C'est ce que nous faisons actuellement. Ensuite suivra une deuxième étape qui s'appelle l'enquête publique qui est un peu différente et qui, elle, vise à recueillir l'avis de la population sur un projet très précis. Et la réglementation précise que l'étude d'impact environnemental qui est une étude très compliquée à faire doit être faite dans le cadre de l'enquête publique, c'est-à-dire la phase numéro 2. C'est pour cela que l'étude d'impact n'est pas aujourd'hui faite dans le cadre du dossier du débat public, d'une part parce que le projet n'est pas précisément défini, il y a plusieurs scénarios et puis d'autres scénarios peuvent être imaginés. Néanmoins, nous avons déjà... Une étude d'impact comporte trois parties principales. La première, c'est de décrire l'état initial de l'environnement. La deuxième, c'est de mesurer ou d'apprécier quels seront les impacts négatifs sur l'environnement. Et la troisième, c'est de définir des mesures pour limiter, réduire ou compenser ces impacts négatifs. Alors on a déjà fait la première étape qui est la description de l'analyse de l'état initial de l'environnement. Cette première partie existe et vous pouvez la consulter sur le site Internet du débat public en entier. Il y a des choses très intéressantes à lire dedans. La définition... La détermination des impacts négatifs donc sera faite ensuite et les mesures pour compenser ces impacts sont également faites aussi. Nous avons néanmoins des idées, des premières analyses là-dessus. Tous ces éléments figurent dans le dossier du débat public que vous avez certainement. Il y a, je crois, une bonne quinzaine de pages qui parlent d'environnement dans ce document. Il y a des tableaux qui indiquent quelles sont les mesures compensatoires que l'on peut imaginer au stade actuel. Il

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

Il y a donc déjà beaucoup de choses, beaucoup d'éléments qui, me semble-t-il, pourraient alimenter votre réflexion comme la nôtre sur l'impact de la piste longue sur l'environnement et les moyens de compenser ou de réduire ces impacts négatifs. On va peut-être traduire ?

Jean VAN OOST : Traduction et on repasse la parole à M. DEBOUVERIE.

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

Yves DEBOUVERIE : Je voulais compléter la réponse à la question « Si l'étude d'impact est défavorable, est-ce qu'elle peut remettre en cause le projet ? » Alors tout d'abord une étude d'impact n'est pas favorable ou défavorable, c'est une étude qui dit ce qu'il en est, qui essaie de déterminer si, pour chaque problème posé, il y a des solutions envisageables et si on a bien prévu les meilleures solutions. Après, le bilan de tout ça doit être fait par le décideur, c'est-à-dire les autorités de l'État qui en parleront naturellement aux autorités locales. Et la décision doit s'appuyer sur le bilan. S'il y a des effets fortement négatifs sur l'environnement, est-ce que ça vaut le coup, compte tenu des avantages qu'on attend au plan économique de la piste longue ? Ça, c'est une affaire de peser le pour et le contre, c'est aux autorités politiques qu'il reviendra de faire cette appréciation. Le bilan pourra être fait également par tous les citoyens comme... mais ce sont les politiques qui décideront.

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

Jean VAN OOST : Merci. Avant de passer à une question suivante, je voulais rajouter... La Commission de débat public voulait dire que le projet ne reposait pas sur rien. Il y a quand même une grande quantité d'études préalables qui ont été réalisées, une dizaine d'études préalables ont été réalisées sur le sujet. Entre autres, M. DEBOUVERIE a exprimé le fait qu'il y avait déjà une étude de l'état initial de l'environnement, mais il y a aussi des études socioéconomiques qui avaient été réalisées et des études de faisabilité technique. Vous pouvez les consulter sur le site du débat public. Voilà.

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

Jean VAN OOST : Il y avait Monsieur là, non le... Voilà, merci. Après on repasse devant.

Asani MADANI, habitant de Chirongui : Pardon, excuse-moi Monsieur. *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur rappelle que les Mahorais ont choisi la France et c'était aussi pour qu'on puisse être comme les Français aussi dans nos infrastructures. Donc concernant le terrain d'aviation et la piste, il souhaite qu'on ait une piste conséquente au même titre que

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

ce l'on a au territoire national. Donc concernant ce projet, qu'on avance, qu'on arrête de reculer et de parler au futur et qu'on réalise ce projet.

Jean VAN OOST : À nouveau devant.

Mlaili CONDRO : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Jean VAN OOST : Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : À Mayotte on a coutume de traiter ceux qui s'opposent à quoi que ce soit ici de « serrer la main ». Ici le problème est ailleurs, ce qu'il y a, c'est qu'on prévoit d'utiliser une très grosse somme pour Mayotte, pour la construction de cette piste longue. La question est de savoir si on ne peut pas choisir d'utiliser cet argent ailleurs que pour la piste longue, notamment pour l'éducation et pour l'assainissement de l'île. Nos classes sont surchargées et nos élèves ont des difficultés à apprendre. Ça peut être une priorité à prendre en compte. En un mot, est-ce qu'on ne peut pas choisir de faire autre chose pour Mayotte avec cet argent que l'État prévoit de venir utiliser ici ? Mais il n'est pas question ici de s'opposer au développement de Mayotte : il est question de faire des choix.

Yves DEBOUVERIE : Encore une fois, ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Je voulais simplement évoquer la question du financement de la piste. Ce genre d'investissement a souvent un financement qui vient de diverses origines. Naturellement, c'est un investissement très important et les pouvoirs publics devront participer à cet investissement. Mais une part... Il serait logique qu'une certaine part, même si elle est faible, de cet investissement soit payée par l'aéroport, c'est-à-dire par les compagnies aériennes, donc par les passagers aériens. Et parmi ensuite la part qui pourrait être payée par les différentes puissances publiques, il faudrait voir qu'elle est la part payée par l'Europe, qu'on peut espérer importante, payée par l'État, payée par le Conseil général de Mayotte. Ce n'est pas une histoire uniquement de ce que l'État paye ou que l'État pourrait mettre ailleurs. Il y a d'autres financements.

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

Jean VAN OOST : Merci. Monsieur ?

Julien DHOMONT : J'avais juste une autre question à poser par rapport à l'impact du débat public. Je pense que ça vous ait plutôt adressé à vous. Comment ça marche exactement ? On en est à la phase de débat public. Qui juge de la pertinence des remarques qui vous sont faites ? Et qui juge de retenir ou non certaines remarques et du poids que ça va ensuite sur le projet ?

Jean VAN OOST : Alors, très bonne question. Petite traduction d'abord.

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

Jean VAN OOST : Neutres et indépendants d'abord, c'est une première chose. Donc la Commission... Tous les débats qui sont, qui vont avoir lieu, qu'ils soient sur des thématiques ou des débats dans les villages seront retranscrits *in extenso*, mot pour mot. Vous avez une brochette de traducteurs là, de gens qui inscrivent et qui écoutent et qui écrivent tout ce qui a été dit mot pour mot en français, en shimaoré. Il y a des synthèses qui sont produites bien sûr. Ça, ce sont les éléments de récupération. Après vous avez tout ce qui est écrit sur le site Internet. Donc tout est récupéré, on essaie de répondre à tout le monde aussi, quand c'est bien sûr des questions sincères et argumentées. Il ne faut pas dire tout et n'importe quoi. À partir de là, nous les membres de la Commission, avec l'aide de nos... des permanents de la Commission, on va essayer de synthétiser tout ça et de rendre un document complet qui sera le plus sincère par rapport à ce qui a été dit pendant le débat. Voilà. À partir de là, il sera transmis au maître d'ouvrage qui, lui, prendra acte et prendra ses responsabilités, à savoir modifier son projet éventuellement, l'arrêter éventuellement ou le poursuivre éventuellement. Je voulais juste rajouter : *a priori*, la Commission de débat public réalise une dizaine de débat en France chaque année. Sur dix projets, il y en a au moins huit qui se voient modifiés suite au débat public.

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

Jean VAN OOST : Merci. Monsieur ? Derrière vous, derrière vous.

Madi TSONGA, habitant de Chirongui : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Rires.

Jean VAN OOST : Merci. Allez, faites-nous partager s'il vous plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : La question de Monsieur est simple : pour qui fait-on cette piste longue ? Et pourquoi cette question ? C'est qu'on ne l'a pas encore allongée et déjà bien du monde part à l'extérieur, voyage. Alors ce qu'il demande lui, c'est qu'on leur donne, les bakokos, cet argent-là pour qu'ils puissent eux aussi voyager.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Bon, peut-être une autre question. Voilà, Madame ?

Martine ZOULIKIAN : Oui, s'il vous plaît, j'aurais voulu savoir si dans la deuxième étape, celle de l'enquête public, le détail du financement sera plus précis que ce que vous venez d'évoquer. Parce qu'il me semble qu'à ce moment-là, évidemment, on verra les choses d'une façon différente selon que l'aéroport ou les compagnies aériennes participent, donc ça

aura un renchérissement certain sur le coût du billet, donc là on verra les choses d'une autre façon. Et d'autre part, selon la part qui peut éventuellement être demandé au Conseil général. Donc saurons-nous davantage comment se fera le financement quand l'enquête publique sera enclenchée ?

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

Yves DEBOUVERIE : À vrai dire, je ne sais pas répondre à votre question. Ce serait évidemment une meilleure solution qu'on sache au moment de l'enquête publique qui va payer, je suis bien d'accord avec vous. Mais je ne suis pas sûr que dans toutes les enquêtes publiques, on ait vraiment en détail comment est assuré le financement. Donc je suis désolé, je ne sais pas répondre à votre question.

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

Jean VAN OOST : Je voulais juste rajouter que le projet de piste longue était inscrit au contrat de projet pour un montant de 300 millions d'euros. Donc il est déjà inscrit quelque part, c'était juste pour le préciser.

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

Jean VAN OOST : C'est tout pour les questions ? Les petits jeunes là derrière au fond, vous n'avez pas de question pour votre... sur la piste longue ? Non ? Des impressions ? Bon, il semblerait qu'on ait épuisé les questions à Chirongui. Donc je vais redonner la parole à la Présidente peut-être.

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

Anziza MOUSTOIFA : Il n'y a plus d'autres questions ? C'est bon ? Monsieur, est-ce que vous avez besoin d'éléments complémentaires peut-être ?

Mlaili CONDRO : Oui, en fait je voulais juste savoir où est-ce que l'on peut se procurer les documents ? Parce que je n'ai pas bien...

Anziza MOUSTOIFA : Les documents, vous pouvez trouver ça sur le site Internet, sinon on peut... vous pouvez voir avec nos salariés qui vous vont donner quand même tous les éléments, l'adresse complète de la CPDP et puis nos coordonnées. Vous pouvez passer récupérer un CD où vous aurez tous les éléments. Merci. Traduction.

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

Anziza MOUSTOIFA : Il y a une dame qui a posé une question dans la salle. Je vais essayer quand même de lire rapidement la question. « Pourquoi ce débat reprend dans cette île ? Vous les chefs de projet et les élus locaux, tenez les mains pour que cette piste soit faite. Tenez les mains pour que cette piste soit faite. Car on en a assez de faire la ligne Réunion, deux heures, pause de deux heures, au sein de l'établissement de l'aérogare, et cinq heures pour la métropole-Réunion. Quand vous soulignez l'environnement, vous ne respectez pas car on le voit partout. Exemple la rocade de Passamainty, la rocade de M'tsapéré, et là on a planté le Comité de tourisme et le nouveau marché de Mamoudzou. En conclusion, moi je veux que la piste longue s'effectue le plus vite possible. » Alors nous avons le nom de la personne, c'est M. Hamada ATOUMANI. M. Hamada ATOUMANI ? Il est où ? *Propos en shimaoré.* M. HOULAM, allez-y. Première question : « Pourquoi ce débat reprend dans cette île ? »

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

Anziza MOUSTOIFA : « Vous les chefs de projet et les élus locaux, tenez les mains pour que cette piste soit faite, car on en a assez de faire la ligne Réunion, deux heures, pause de deux heures, au sein de l'établissement de l'aérogare, et cinq heures pour la métropole-Réunion. »

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

Anziza MOUSTOIFA : Dernière remarque : « Quand vous soulignez l'environnement, vous ne respectez pas car on le voit partout. Exemple la rocade de Passamainty, la rocade de M'tsapéré, et là on a planté le Comité de tourisme et le nouveau marché de Mamoudzou. En conclusion, moi je veux que la piste longue s'effectue le plus vite possible. »

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

Anziza MOUSTOIFA : Il n'y a pas d'autres questions ? Les jeunes là, c'est bon ? Bien donc nous allons conclure cette... Oui ?

Ali BOURA, habitant de Mamoudzou : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur ne comprend pas cette obstination à parler de l'environnement toutes les deux secondes. Lui, il a constaté qu'ailleurs à l'extérieur, on a bien des aéroports d'une certaine taille qui tiennent la route. Mais est-ce que... Ces gens-là n'ont pas respecté l'environnement, pourtant leur aéroport est beaucoup plus grand que le nôtre. Alors lui ce

qu'il veut bien sûr, c'est qu'on mette de côté cette histoire d'environnement et que dans l'immédiat on fasse un aéroport qui tienne la route, qu'on le fasse comme il faut, comme il convient, pour qu'on ait aussi une infrastructure qui soit convenable.

Anziza MOUSTOIFA : Je laisse l'animation à mon collègue.

Jean VAN OOST : On a bien compris la question. Est-ce que vous pouvez argumenter un peu plus ? Pourquoi est-ce que vous voulez cette piste ? Pour vous, pourquoi faudrait-il faire cette piste ?

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

Ali BOURA, habitant de Mamoudzou : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Sa réponse est claire et nette. Les Mahorais se sont battus pour avoir le département, maintenant qu'on l'a, on voudrait aussi être comme les autres départements dans tous les aspects et donc cet aéroport en tête.

Jean VAN OOST : Très bien. Je voulais juste... La Commission voulait faire un rappel : le débat, c'est aussi argumenter et dire pourquoi on le veut. Dire qu'on veut une piste, dire « oui, je veux la piste » ou dire « non, je ne veux pas la piste », ce n'est pas suffisant. À un moment donné, il faut dire pourquoi on veut la piste et pourquoi on ne la veut pas. Il faut que vous essayiez de préciser clairement ce qui fait que vous la voudriez et ce que ça amènerait pour vous en plus, pour vos enfants ou vos petits-enfants ou quelle est la partie qui vous déplaît et qui pourrait amener un avis négatif. Il faut l'argumenter.

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

Jean VAN OOST : M. CHARPENTIER, moi je suis sûr que vous, vous savez pourquoi vous ne la voulez pas.

Michel CHARPENTIER : Oui, je voudrais apporter une précision au Monsieur qui vient d'intervenir. Il n'y a pas qu'à Mayotte qu'on se pose ce genre de question. J'ai souvenir que depuis une dizaine d'années en métropole, on s'interroge sur la construction d'un troisième grand aéroport parisien. Et jusqu'à présent, ce troisième grand aéroport parisien, il a été refusé. Et pourquoi il a été refusé ? Pas simplement parce qu'il coûte cher, mais il a été refusé parce que dans la population, dans l'opinion, chez les gouvernants, on a de plus en plus conscience qu'il faut commencer à faire attention à la nature, à respecter la nature et à ne pas s'engager dans des aménagements comme on le faisait dans les années 1960 ou 1970, où on bétonnait la Côte d'Azur, où on construisait des centrales nucléaires à tout va, des autoroutes en-veux-tu-en-voilà. On commence à s'apercevoir ensuite des conséquences

d'une politique qui avait le sentiment qu'elle pouvait faire tout et n'importe quoi et domestiquer la nature. La nature s'est rappelée à l'ordre. Il y avait un Monsieur tout à l'heure qui évoquait les dégâts dans le golfe du Mexique. Plus près de nous, la centrale de Fukushima nous rappelle et rappelle à tous ceux qui nous disent habituellement que tout était prévu pour la sécurité, etc., que la nature est capable aussi de se faire respecter et de rappeler ses contraintes. Et donc, ce que je voudrais dire à ce Monsieur, c'est qu'à Mayotte où je suis persuadé qu'on a une nature exceptionnelle – et j'en suis certainement plus persuadé encore que les Mahorais eux-mêmes parce que moi, je ne suis pas né sur place et je ne baigne pas dans cette nature exceptionnelle depuis soixante ans, et un petit plus pour ce qui me concerne – et que donc cette nature qu'il faut pouvoir protéger, et bien, réfléchissons à deux fois avant de la modifier, parce qu'après ça sera irréversible. On voit ce qu'il en est de l'ex-mangrove de Longoni, on voit ce qu'il en est de l'ex-mangrove de M'tsapéré, on ne la fera pas revenir en arrière. Voilà.

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 une dernière question au fond ? Madame ?

Mme Zena MOUSSA, habitante de Chirongui, présidente de l'association FURAH TSARA :
Intervention en shimaoré.

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci beaucoup. Allez les gars.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Alors il s'agit de Mme Zena MOUSSA, présidente de l'association FRASSAL qui dit que le débat nous permet d'engendrer de bonnes idées. Tout ce qui se fait de bon en France, Dieu fait en sorte qu'on nous l'envoie ici. Nous avons beaucoup débattu, beaucoup de bonnes idées se sont dégagées, alors continuons la concertation et faisons en sorte que le terrain puisse être fait, pour que ceux qui sont contre Mayotte ne puissent pas lever les yeux. Faisons en sorte que Mayotte avance.

Jean VAN OOST : Merci. Mme la Présidente, à vous.

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons conclure ce débat qui était très riche. Vous avez apporté la contribution de Chirongui au débat avec une parole ouverte et animée. Beaucoup de thèmes ont été abordés : le coût du billet, l'environnement a été soulevé, tout ce qui relève des problèmes environnementaux a été soulevé de long en large ici, le déplacement de la piste vers la Grande-Terre, le transfert du coût du projet vers d'autres priorités et la ventilation du financement. Donc pour cela, nous vous remercions. Nous tiendrons compte de vos avis

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

dans notre compte-rendu et nous vous invitons à continuer à participer au débat public par des avis argumentés. Merci de votre participation. Votre contribution a été très riche. Merci à tous et à toutes.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous vous invitons à prendre le pot de l'amitié avec nous. Mais bien sûr vendredi, nous sommes à Bouéni à 16 h 00 pour le débat de Bouéni et nous prendrons donc un mois de congé et on reprend en septembre et octobre. Merci.

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

Fin de la réunion à 19 h 09.