

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

—

29 juillet 2011

Bouéni

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
- 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
- Franck MADJID, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Martial HENRY, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)

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*)

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 34 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 : *Début de l'intervention en shimaoré.* M. le Maire, voilà donc je me suis présentée rapidement : MOUSTOIFA Anziza, Présidente de la Commission particulière de débat public. Je vous laisse la parole donc pour le mot de bienvenue. Merci M. le Maire.

Mohamed YOUSOUF, maire de Bouéni : Merci. Tout d'abord, je voudrais remercier toutes les personnes qui sont présentes et qui sont venues de loin. Il y en a qui sont venues de métropole, il y en a qui sont de Mayotte, il y en a qui sont comme on le sait de Dzaoudzi-Pamandzi, et je remercie aussi la population de la commune de Bouéni, tous ceux qui se sont donnés et qui ont laissé leur boulot à la maison pour venir participer à cet importante... Comme j'ai toujours dit, c'est un colloque. Donc il s'agit d'un débat sur la piste longue de Mayotte. Donc comme vous le voyez, on dirait qu'il n'y a pas assez de monde, mais au fur et à mesure, les gens vont venir parce que vous savez que Bouéni est éloigné de Mamoudzou et ici, nous n'avons pas de chômeurs. Tout le monde travaille à Mamoudzou. Donc au fur et à mesure, ils vont nous rejoindre au cours du débat. Donc je n'ai pas beaucoup à dire, si ce n'est vous souhaiter la bienvenue dans la commune de Bouéni, en particulier dans la salle de réunion de la mairie de Bouéni. Et je crois que le débat sera bien orienté et que chacun pourra comprendre un peu, parce qu'ici on se demande pourquoi un débat public et ce qu'est un débat public : est-ce une enquête publique ? Donc je crois qu'à partir d'aujourd'hui, nous allons tous nous comprendre et chacun est libre de poser des questions et de donner son opinion par rapport à cette piste longue. Donc je donne la parole aux spécialistes en la matière pour nous éclairer sur ce projet. Je vous remercie.

Applaudissements.

M. le Maire traduit ensuite son allocution en shimaoré :

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Je vais maintenant vous présenter rapidement les personnes présentes à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission particulière du débat public. À ma droite M. Zoubair ALONZO, à ma gauche M. Mohamed MOINDJIÉ. M. VAN OOST est là-bas au fond, Mme Nadira MALECK. Il y a deux personnes qui sont absentes, c'est M. Franck MADJID et Dr HENRY. *La Présidente traduit elle-même ses propos en shimaoré.* 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 représenter, se présenter plutôt. À vous M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : *Salam Aleikum.* Je m'appelle Yves DEBOUVERIE et je suis venu de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile pour 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. Voilà, nous sommes ici pour dialoguer avec vous.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vais donc vous présenter le programme de la réunion. Cette réunion va se dérouler donc en deux temps : tout d'abord les présentations du débat public et du projet qui dureront au maximum quarante minutes, nous vous donnerons la parole pour poser vos questions et donner votre avis. Je laisse donc la parole à M. Zoubair ALONZO pour vous présenter rapidement ce qu'est le débat public.

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

Zoubair ben Jacques ALONZO, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : Bonjour à tous. Oui, donc je vais vous présenter le fonctionnement du débat public. Alors pourquoi ce débat, comme M. le Maire posait la question ? C'est avant tout, tout d'abord, une obligation légale en raison du montant élevé et des impacts sur l'environnement. Il est organisé par une Commission particulière du débat public que nous représentons. Il va durer jusqu'au mois de novembre. Le débat public a un objectif, 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.

Zoubair ben Jacques ALONZO : Les conclusions du débat, 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.

Zoubair ben Jacques ALONZO : Comment participer au débat ? Pour participer au débat, vous pouvez vous informer grâce à tous les documents qui vous ont été remis 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.

Zoubair ben Jacques ALONZO : 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 notre Site Internet. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel aux hôtesse ou à Faïza, notre assistante qui est là.

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

Zoubair ben Jacques ALONZO : Les réunions publiques suivent 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.

Zoubair ben Jacques ALONZO : 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 motiver les raisons de votre prise de position.

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

Zoubair ben Jacques ALONZO : Cette réunion sera la dernière que nous organisons en juillet. Après une interruption d'un mois en août, les réunions publiques reprendront en septembre avec les communes de Sada et Chiconi. Pendant le mois d'août, vous pourrez continuer de poser vos questions et donner votre avis sur Internet et en contactant la CPDP.

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

Zoubair ben Jacques ALONZO : 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. Nous passons maintenant la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci. Voilà des dizaines d'années que l'État accompagne le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste de l'aéroport aux besoins. Aujourd'hui, le développement de la plateforme se poursuit et une nouvelle étape est prévue avec la création d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

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

Yves DEBOUVERIE : L'objectif est de rendre possible un élargissement de la desserte internationale de Mayotte. Et surtout, il s'agit 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 qui a été constatée ces dernières années rend possible au plan économique une ligne régulière Mayotte-Paris avec des vols directs, alors qu'aujourd'hui les passagers sont obligés de passer par la Réunion, par Madagascar ou par le Kenya.

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

Yves DEBOUVERIE : La piste actuelle est trop limitée pour permettre aux vols directs vers Paris de décoller en toutes circonstances. La piste est courte, les collines de Petite-Terre sont des obstacles qui des créent des contraintes pour le décollage vers le nord et les habitations sont très proches. Il faut les protéger contre le souffle des avions.

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 en général 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 à Mayotte car, compte tenu des circonstances météorologiques du moment, la piste était trop courte.

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

Yves DEBOUVERIE : Comme on le sait, une aérienne a décidé de lancer, à compter de fin octobre prochain, des vols directs de Mayotte vers Paris trois fois par semaine. La compagnie utilisera un nouvel avion qui est différent de ceux qu'elle utilise déjà, dont les performances opérationnelles sont 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. Alors si les vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, pourquoi faut-il prévoir 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 tous les jours. En effet, dans certaines conditions météorologiques, notamment parce qu'il y a du vent 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 rejoindre directement Paris. Et donc une escale intermédiaire, dans ces cas-là, sera nécessaire 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, 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 qu'elle soit utilisée par des avions moins performants pour des vols long-courriers au départ de Mayotte, ou pour des avions de plus grosse 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, d'une longueur de 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est qu'il n'y aura plus d'obstacle, notamment la colline de Labattoir ne sera plus dans l'axe de la piste. L'avantage pour les habitants, c'est d'éviter le survol à très basse altitude des habitations de Pamandzi. La longueur de 2 600 m paraît un bon compromis, car elle correspond aux besoins d'une large gamme d'avions long-courriers gros porteurs 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 proposés pour le débat public. Je commence par le scénario numéro 2, qui est celui que vous avez sous les yeux, qui prévoit la construction d'une piste convergente, en couleur orange, 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 : Le scénario 1 que vous voyez maintenant prévoit deux étapes. La première étape consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur de piste totale de 2 300 m². C'est la longueur de piste nécessaire pour que le nouvel avion puisse décoller avec le plein de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques. Dans une deuxième étape, ultérieurement, lorsque le besoin s'en fera sentir, par exemple dix ans après la première étape, la piste convergente de 2 600 m sera construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Un avantage du scénario 1 par rapport au scénario précédent, au scénario numéro 2, c'est que la piste remonte 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 bien sûr. Conformément à la réglementation, une étude d'impact sera faite et devra évaluer de manière précise les impacts environnementaux et elle devra également 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 projet sera défini précisément.

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

Yves DEBOUVERIE : Je voudrais déjà mentionner deux points sensibles en matière d'environnement. Le premier, c'est que naturellement la construction de la piste sur le lagon aura des impacts sur l'environnement et notamment, selon le scénario choisi, il y aura destruction d'herbiers, modification de l'écoulement des eaux du lagon ou détérioration d'une zone de mangrove.

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

Yves DEBOUVERIE : Le deuxième sujet sensible en matière d'environnement, c'est le prélèvement et le transport des matériaux de remblai. Le volume des matériaux de remblai sera très important pour construire la piste. Ces matériaux pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre, Four à Chaux et Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera sans doute source de nuisance qu'il faudra maîtriser.

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

Yves DEBOUVERIE : La mise en service des vols directs Mayotte-métropole, en novembre prochain, va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet, puisqu'on va passer en gros à dix heures de trajet si on passe par la Réunion. En

² En réalité, 2 310 m.

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

termes de tarifs, le raccourcissement du trajet va diminuer les coûts du transport aérien. Mais cette baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé du carburéacteur à Mayotte.

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, pour sa part, aura pour effet d'améliorer la régularité des vols directs qui seront moins soumis aux aléas de la météorologie. Donc la piste longue pourra amplifier les avantages des vols directs, c'est-à-dire les temps de trajet, les tarifs, qui seront acquis dès cette année avec les premiers vols directs.

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

Yves DEBOUVERIE : À plus long terme, la piste longue rendra possible l'utilisation d'avions encore plus gros et donc des billets moins chers. Elle rendra possible l'ouverture à encore plus de concurrence.

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

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

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

Yves DEBOUVERIE : Le calendrier pourrait être le suivant si la décision est prise de poursuivre le projet : en 2012 réalisation de l'étude d'impact en vue de l'enquête publique, en 2013-2014 poursuite des études de mise au point et début des travaux en 2015. Les travaux pourraient durer de l'ordre de deux à trois ans, cela reste à préciser.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci de votre attention. Nous sommes ici pour répondre à vos questions et écoutez vos avis.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : La parole donc est à vous. Vous pouvez poser vos questions, faire des observations. Donc vous avez le micro.

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

Mohamed MOINDJIÉ, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : Excusez-moi, je me permets de préciser que vous avez droit à deux minutes. Parce qu'il y a un principe qui a été énoncé tout à l'heure, c'est l'équivalence. Chacun de vous, citoyen, élu, vous avez droit à deux minutes, mais en même temps vous pouvez reprendre la parole autant que vous voulez. Mais chaque intervention devra durer deux minutes. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : *Propos en shimaoré.*

Mohamed YOUSOUF : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : M. le Maire... *Propos en shimaoré.* Deux minutes, voilà. Après vous pourrez reprendre la parole, comme l'a dit mon collègue tout à l'heure, M. le Maire. Vous êtes là, vous pouvez reprendre le micro s'il vous plaît. Merci M. le Maire. Monsieur HOULAM, vous pouvez traduire l'intervention de notre maire s'il vous plaît ?

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Depuis longtemps, les Mahorais se sont rendus compte qu'ils rencontrent des difficultés considérables à aller à l'étranger. Aujourd'hui, nous avons acquis la départementalisation et on nous pose la question de l'allongement de la piste de Pamandzi. Pour M. le Maire, il est très important qu'on réponde oui à la question et que cette piste soit allongée. Mais pour cet allongement, il est utile et plus intéressant de choisir le scénario 2 puisqu'à travers le scénario 1, on va d'abord prolonger la piste dans un premier temps, ce qui nécessitera que les avions continuent à passer au-dessus des maisons des habitants de Pamandzi, ce qui générera des difficultés liées au bruit notamment. Donc ce scénario 2 permettra bien sûr de mieux assurer la sécurité des habitants de Pamandzi. Et le scénario 1, si jamais il était choisi, permettra avant tout aux avions d'Air Austral de pouvoir atterrir et décoller facilement puisque c'est cette compagnie qui a les avions qui sont adaptés à cela. Nous souhaitons avant tout, à travers cet allongement donc que les Mahorais puissent aller et venir à l'étranger facilement. C'est le scénario 2 qui le permettra et non le scénario 1 qui, en plus, demandera des travaux qui devront venir plus tard avec encore des études et une consultation de la population.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Bien, est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Fadhuli DALAHANI, membre de l'association COMADEP (Comité Mayotte Département) :
Intervention en shimaoré.

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Traduction ensuite, en français plutôt.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur trouve que c'est une très bonne initiative que de tenter d'allonger la piste de Pamandzi. Seulement il se pose des questions par rapport à la longueur qui est annoncée. Donc est-ce que cette longueur ne va pas dans quelques années poser des difficultés ? Dans le sens où, à l'extérieur dans le voisinage, à Madagascar, à la Réunion, mais même à Mohéli, on a des pistes qui sont beaucoup plus longues. Cette concurrence pourrait être féroce pour Mayotte. Donc sa première question, c'est celle-là : est-ce qu'on a réellement réfléchi aux conséquences dans quelques années et au fait que cette piste pourrait être insuffisante ? Sa deuxième question porte sur les questions de sécurité. On a vu récemment la catastrophe de l'avion de la compagnie Yemenia. Qu'est-ce qu'on a prévu, dans le cadre de ce projet, pour la sécurité en mer ?

Yves DEBOUVERIE : Alors... Est-ce qu'une longueur de 2 600 m, telle que nous l'avons prévue dans notre projet, est suffisante ? Quand nous avons étudié, quand la Direction générale de l'aviation civile a étudié le projet de piste longue à Mayotte il y a dix ans, ce qui était en tête, c'était de faire une piste de 3 000 m parce qu'avec les avions qui étaient utilisés à l'époque, notamment les gros Boeings 747 qui étaient utilisés à la Réunion, c'était une piste... c'était 3 000 m qu'il fallait. Depuis lors, la technologie a évolué. On n'utilise plus les Boeings 747 ou presque plus les Boeings 747 sur les liaisons entre la métropole et les départements d'Outre-mer. Et les avions modernes n'ont plus besoin de 3 000 m. On a estimé que 2 600 m, c'était suffisant. C'est vrai que ce n'est pas très long, mais c'est un compromis qui nous paraît le meilleur entre les besoins des avions, pour avoir le maximum de possibilités opérationnelles des avions modernes, et les contraintes environnementales. Parce que plus on allonge la piste, plus il y aura de dégâts et d'effets négatifs sur l'environnement. Donc, c'est un compromis qui nous paraît raisonnable et qui nous paraît cohérent avec ce que pourront faire les avions de l'avenir. Les avions de l'avenir, ce sont des avions qui sont en cours... qui ne sont pas encore en service, qui sont préparés par Airbus, A350, ou Boeing avec le Boeing 787, qui seront les avions de l'avenir et dont nous pensons que les longueurs de piste nécessaires seront cohérentes avec les 2 600 m. Est-ce que la longueur de piste sera une affaire de concurrence avec les aéroports voisins ? Écoutez, moi je prends une comparaison : l'aéroport de Moroni fait 2 900 m je crois. La piste de l'aéroport de Moroni fait 2 900 m, or le trafic de l'aéroport de Moroni est bien plus faible que celui de Mayotte. C'est Mayotte le premier aéroport des Comores alors que la piste de Mayotte fait 1 900 m seulement.

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

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce que... Il y a eu une deuxième question. M. DEBOUVERIE ? Oui, allez-y, merci.

Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte : La deuxième question sur les secours côtiers à mettre en place sur un aéroport côtier. Déjà une remarque très générale : dans tous les domaines de l'aviation civile que l'on trouve sur un aéroport international comme celui de Mayotte, la réglementation qui s'applique est une déclinaison de la réglementation de l'organisation de la Direction de l'aviation civile internationale qui est déclinée par chaque état pour les aéroports dont il a la charge. Donc la réglementation qui s'applique à Mayotte est exactement la même que celle que l'on va trouver sur tous les aéroports de France et d'Outre-mer. En ce qui concerne les secours côtiers, évidemment Mayotte est classée aérodrome côtier et la réglementation qui s'applique nous impose d'avoir un certain niveau de secours à mettre en place. Ce niveau de secours à mettre en place dépend des avions et de la capacité des avions qui desservent l'aéroport. Donc la réglementation nous impose, très rapidement sans entrer dans le détail, d'avoir des barges de recueil que l'on peut mettre à l'eau dans des délais brefs pour aller recueillir 80 % du maximum de passagers que l'on peut trouver à bord des avions desservant Mayotte, c'est-à-dire 240 passagers. Donc ces barges de recueil peuvent être mises à l'eau, soit par un moyen dédié sur l'aéroport, soit à partir d'autres moyens que l'on peut trouver à proximité. Comme l'aéroport est situé sur le platier, la mise à l'eau d'embarcations est extrêmement difficile et délicate, voire impossible à marée basse. La solution que nous avons choisie est une mise à l'eau des barges... par des vedettes des services de l'État – police, douanes, gendarmerie – c'est une mutualisation de ces services qui permet de mettre à l'eau les barges de recueil dans les délais les plus accessibles.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y pour la traduction s'il vous plaît M. HOULAM.

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

Anziza MOUSTOIFA : Il y a donc... Nous avons trois interventions. Il y a trois personnes qui ont demandé, sinon quatre. Nous allons commencer par le Monsieur. Ensuite une autre personne derrière, une personne par ici, Monsieur, voilà, et ensuite Monsieur en t-shirt rouge, M. CHARPENTIER. Ces quatre personnes ont demandé la parole. On va procéder ensuite par liste, comme ça on n'aura oublié personne. Donc Faïza, notre assistante, va quand même commencer à prendre les noms des personnes qui veulent intervenir après. Nous allons donc passer la parole à Monsieur, voilà. Allez-y.

Boinariziki MANSOUR, habitant de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Maharaba³.

³ Merci, en langue shimaoré.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur Boinariziki indiquait que Mayotte est dans une certaine mesure encore dans l'obscurantisme et que le développement dépend de deux facteurs. Le premier, c'est celui d'un port qui permet aux grands bateaux d'arriver. Et le deuxième, c'est celui d'une piste longue qui permet aux avions d'atterrir. Donc pour lui, cette piste longue doit absolument être construite. Cependant, il a constaté qu'à chaque fois qu'on a des projets d'envergure sur cette île, on nous propose des constructions provisoires qui ont tendance à durer, à devenir définitives. Il a cité l'exemple du pont de Tsoundzou. Ce qu'il veut, c'est que l'on fasse ce projet, que l'on fasse une construction durable et conséquente et que nous sortira de cette situation une fois pour toutes.

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE ou M. ... ? Est-ce que vous voulez répondre par rapport à ça ? Sinon nous passons à la deuxième question.

Yves DEBOUVERIE : Je crois comprendre de l'intervention de Monsieur qu'il est favorable au scénario 2 qui prévoit une piste longue tout de suite.

Anziza MOUSTOIFA : Bien, nous passons à la deuxième personne.

Toiha SOUMAILA : Mon intervention passe en premier par ce projet. Je pense que le site... C'est là où ça pose problème en premier. L'objectif de l'allongement de la piste, je pense que c'est pour désenclaver Mayotte, c'est permettre que Mayotte s'ouvre au monde, que les gens viennent, mais aussi que les Mahorais puissent partir. Aujourd'hui, si cette possibilité n'est pas encore opérationnelle, qu'on n'a pas de piste longue, c'est parce qu'on a des contraintes qui font que c'est très difficile de le faire. C'est donc le territoire de Petite-Terre, c'est très limité. Pour s'offrir ce genre d'équipement, ça demande beaucoup d'études, ça demande beaucoup de réflexion. Aujourd'hui, moi je pense que le temps est venu de réfléchir à proposer des solutions à long terme, à ce que les retombées que l'on attend, c'est-à-dire les retombées économiques et ouvrir Mayotte... Pourquoi ne pas déjà choisir un autre site, faire cette piste longue en Grande-Terre par exemple ? Ça permettrait... C'est sûr que Mayotte est un département, mais en gros c'est un pays à part entière. Ça permettrait à Mayotte d'avoir deux possibilités d'entrer et de partir par les voies aériennes si on fait cette piste en Grande-Terre. Imaginons qu'une catastrophe arrive : la piste de Petite-Terre n'est pas opérationnelle et Mayotte est coupée du monde. Donc la possibilité de faire cette piste en Grande-Terre, je pense que ce serait une bonne solution. Non seulement, ça serait sur la terre ferme, ce sont des projets qu'on réalise souvent, qu'on n'ait pas à se heurter aux problèmes de la mer qui est un problème très délicat au niveau de l'environnement. Voilà mon point de vue. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vous passe la parole, M. DEBOUVERIE, pour apporter une réponse, ou M. PINSON ?

Pierre PINSON : Sur la deuxième question qui nous dit qu'on considère toujours la Petite-Terre et pas la Grande-Terre et qu'on pourrait proposer des solutions à long terme et choisir un autre site en Grande-Terre, solution qui serait plus pérenne, il y a plusieurs éléments de réponse. Dans les études qui ont été conduites en 2005 et même avant pour rechercher un site pour la piste longue, en fait six scénarios ont été envisagés : deux scénarios ont été envisagés sur la Grande-Terre, quatre sur la Petite-Terre. Sur les deux scénarios qui étaient envisagés sur la Grande-Terre, un était à Combani, sur le site de Combani, et l'autre était autour du site de Majicavo. Celui de Combani a été éliminé parce que Combani est une région qui est très intéressante pour la production agricole, qui devrait se développer. Le site qui était envisagé aurait aussi imposé la destruction d'au moins la moitié de la commune. Le site envisagé à Majicavo, lui, a été aussi éliminé pour des raisons de peuplement, on n'est pas loin de Mamoudzou, et puis aussi pour des problèmes d'environnement et de destruction très forte sur la barrière. Donc, on aurait peut-être pu voir d'autres sites possibles, mais c'est très difficile de construire un aéroport nouveau et dans un site comme celui de Mayotte qui est très vallonné, pour ne pas dire très tourmenté, c'est extrêmement difficile de trouver des sites possibles. C'est un premier élément de réponse. Le deuxième élément de réponse, c'est que quand on dispose d'un aéroport qui fonctionne déjà, l'améliorer et le rendre compatible avec les besoins envisagés pour les 25-30 ans à venir, c'est la solution. Construire un nouvel aéroport, ça coûte extrêmement cher. Augmenter la capacité d'une piste, c'est beaucoup plus envisageable dans un bon respect des deniers de l'État. Voilà ce que je peux répondre sur ce point. Et si dans la question – je ne suis pas tout à fait sûr d'avoir compris – si dans la question, il était envisagé d'avoir deux aéroports, un sur la Grande-Terre, un sur la Petite-Terre, ça c'est tout à fait impossible. Pour que des compagnies viennent, il faut qu'il y ait un niveau de trafic suffisant pour rendre l'utilisation des équipements et des installations viable. Sinon on gaspille vraiment trop d'argent, non seulement en installation, mais aussi en fonctionnement, et surtout en fonctionnement sur le long terme. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : La traduction, cher collègue.

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

Anziza MOUSTOIFA : Maintenant, j'ai six demandes d'intervention et je vais donc tout de suite donner la parole à M. AHMEDOMAR. Et je vais continuer donc la liste et ensuite je reprendrai une autre liste, si possible. Comme ça, tout le monde aura pris la parole. Bien sûr, deux minutes, maximum trois minutes. Allez-y M. AHMEDOMAR.

Ahmed AHMEDOMAR, enseignant à la retraite, habitant de Bouéni : Vous avez déjà prononcé mon nom...

Anziza MOUSTOIFA : J'ai la liste, comme ça c'est plus facile pour moi.

Ahmed AHMEDOMAR : AHMEDOMAR Ahmed, ancien enseignant, à la retraite bien entendu. D'abord en mahorais. *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : *Propos en shimaoré.* Parce que là, ça fait déjà deux minutes, trois minutes maximum. Vous pouvez reprendre le micro après M. AHMEDOMAR...

Rires et applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Je crois qu'on peut résumer ainsi les propos de M. AHMEDOMAR, enseignant à la retraite : c'est que dans tous les nouveaux projets, il y a une division, des gens qui sont pour et des gens qui sont contre. Même ce département qu'on a obtenu aujourd'hui, il y a 53 ans, il y avait une division, certaines personnes n'en voulaient pas. Aujourd'hui, quand les gens arrivent, ils se trouvent dans l'étroitesse des infrastructures et du territoire. Monsieur, tout à l'heure, nous a parlé des difficultés qu'on peut rencontrer au niveau de l'environnement – les poissons, la poussière – mais ce sont des difficultés avant tout qui concernent les habitants de Petite-Terre. Ça ne concerne pas la population entière.

Anziza MOUSTOIFA : Maintenant je vais passer la parole à M. CHARPENTIER.

Michel CHARPENTIER, naturaliste de Mayotte : Bonjour, Michel CHARPENTIER, naturaliste de Mayotte. Dans un projet d'une telle ampleur, il y a toujours des avantages et des inconvénients. Les avantages qui sont attendus, c'est une diminution du prix du billet, c'est le développement économique de Mayotte, et c'est aussi sans doute l'amélioration du niveau de vie de la population. Concernant le prix du billet, M. DEBOUVERIE en a dit un mot tout à l'heure, mais il y a quelque chose qui est encore plus précis dans le rapport qui a été communiqué par la Direction de l'aviation civile. Je lis, à la page 67, les conclusions sur le prix du billet : « compte-tenu du prix élevé du kérosène à Mayotte, le prix d'un billet en vol direct ne sera pas forcément sensiblement différent de celui d'un vol semi-direct. » C'est-à-dire que l'aviation civile elle-même nous dit qu'il n'est pas du tout sûr que le prix baisse sensiblement. Alors je le regrette, je suis le premier à le regretter et je comprends parfaitement pour quelles raisons ça peut ne pas baisser beaucoup, mais c'est quand même quelque chose qu'il vaut mieux savoir. Il ne faut pas leurrer les gens en leur laissant entendre que demain, cela sera beaucoup plus facile avec un prix qui serait nettement en baisse. Deuxième chose, concernant le développement. Ce n'est pas si sûr que la construction d'un grand équipement occasionne aussitôt le développement. M. DEBOUVERIE a parlé tout à l'heure, par exemple, de la piste longue de Moroni de 1 900 m qui existe depuis pas mal d'années. À ma connaissance, il n'y a pas vraiment beaucoup de développement qui en a été la conséquence. Bon, je suis obligé de m'arrêter pour l'instant.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Allez-y.

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

Anziza MOUSTOIFA : Une autre question ? M. DEBOUVERIE, est-ce qu'il y a... ? Non ? Donc on prend la troisième question. C'est M. ULLMANN.

Gabriel ULLMANN, membre du conseil d'administration de l'association France Nature Environnement, touriste : Bonsoir, Gabriel ULLMANN, j'aurais simplement une précision à demander. Le coût de l'ouvrage projeté, 210 millions d'euros – et peut-être au final encore davantage comme beaucoup d'investissements publics – auxquels devraient se rajouter des coûts d'exploitation et des coûts d'entretien... Est-ce que ce coût a des risques, tôt ou tard, en tout ou partie, de se répercuter sur les usagers donc, et *in fine* sur le billet d'avion. Il va bien falloir que quelqu'un paie. Donc j'aimerais savoir votre retour d'expérience pour maints aéroports. Est-ce que, tôt ou tard, ça se répercute sur le prix du billet ou pas, de telles infrastructures ? Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Cela pose la question du financement : qui va financer l'aéroport, la piste longue pardon ? Qui va financer la piste longue ? Pour ce genre d'infrastructure aéroportuaire, c'est en général ce qu'on appelle l'exploitant de l'aéroport qui finance les travaux. L'exploitant de l'aéroport, c'est donc le concessionnaire de l'aéroport. Le concessionnaire répercute le coût sur les compagnies aériennes qui répercutent sur les passagers aériens, évidemment. Néanmoins, s'agissant là d'un investissement très lourd sur un aéroport dont les capacités contributives des passagers sont limitées, il est sûr qu'il y aura une participation des pouvoirs publics, mais elle n'est pas encore déterminée compte-tenu du stade du projet où l'on se situe. Les pouvoirs publics donc devraient participer à un tel investissement, il reste à savoir à quelle hauteur et comment ça va se répartir entre les pouvoirs publics parce qu'il y aura le Conseil général, l'État et aussi l'Europe j'espère, parce qu'on n'est pas encore sûr que l'Europe puisse participer à un tel investissement. Donc le coût réel qui retombera sur les passagers aériens n'est pas connu aujourd'hui. Ce ne sera pas 100 %, on ne peut pas dire que ce sera 0 % non plus. S'agissant des coûts d'exploitation qui seront sans doute exploités une fois que la piste longue sera en service, là ce sera pris en charge par le concessionnaire de l'aéroport, cela veut dire donc par les passagers aériens indirectement, mais ce n'est pas pour ça qu'il y aura une augmentation des redevances payées par les passagers. Tout cela se gèrera dans la masse, à mon avis. En tout cas, on ne peut identifier d'augmentation à la charge des passagers pour la charge d'exploitation.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, la traduction et puis on passe à une autre question.

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

Anziza MOUSTOIFA : C'est Mme Catherine MALABRE qui a demandé la parole.

Catherine MALABRE, touriste : Catherine MALABRE, touriste pour quelques semaines à Mayotte. La piste longue a été présentée comme un facteur de développement économique. Or à ce jour, aucun préalable indispensable à ce développement économique n'est encore en place, à savoir l'alphabétisation intégrale : nous en sommes encore à 40 % d'analphabétisation ; la formation des jeunes : il n'y a que 8 % des bacheliers mahorais qui obtient le diplôme de premier cycle supérieur en métropole ; le tri et le traitement des déchets nécessaires aux entreprises est inexistant ; l'assainissement de la même manière, nécessaire à tout un chacun et aux entreprises, est inexistant. Donc en fonction de ça, pouvez-vous nous détailler un projet de développement économique chiffré et planifié, intégrant l'amélioration de toutes ces composantes et nous préciser, à l'intérieur de ce projet planifié et chiffré, l'apport spécifique de la piste longue ? Merci.

Anziza MOUSTOIFA : La traduction, ensuite M. DEBOUVERIE prend la parole.

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

Yves DEBOUVERIE : Je réponds ?

Anziza MOUSTOIFA : Oui, allez-y M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Madame, ce n'est pas à la Direction générale de l'aviation civile, que je représente ici, de définir le projet de société de Mayotte. Le développement économique de Mayotte est défini par les élus et les élus ont travaillé dessus. Il y a un projet d'aménagement et de développement durable qui existe à Mayotte, qui a été fait dans la concertation avec l'État, avec les élus. Il définit un projet pour Mayotte. Moi, la seule chose que je dis, c'est que l'aéroport et la piste longue de l'aéroport sont un outil, au même titre que les routes, au même titre que le port, un outil au service du développement de Mayotte et au service de ce qu'en feront les Mahorais. Est-ce que c'est très important pour le développement de Mayotte ? Sans doute pas. Ce n'est pas une solution miracle pour le développement de Mayotte la piste longue. Peut-être y a-t-il d'autres priorités. Mais encore une fois, ce n'est pas à moi ni d'ailleurs à vous de le décider. C'est bien aux élus de dire ce qu'ils veulent faire et quelles sont leurs priorités.

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

Anziza MOUSTOIFA : Bien sûr, par rapport à ce thème-là sur les financements, tout ce qui a été soulevé comme questions, n'hésitez pas à participer à la réunion thématique sur le développement économique qui est prévue au mois d'octobre – la date, c'est le 2 octobre, c'est ça ? – le 12 octobre. Il y a une réunion thématique prévue sur le développement économique. N'hésitez pas à participer à cette réunion-là.

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

Anziza MOUSTOIFA : Bien sûr, la réunion aura lieu donc à Mamoudzou. Toutes les réunions thématiques auront lieu donc à Mamoudzou. Voilà. Il y a une autre intervention, c'est M. Hassani ANDILANI. M. Hassani ANDILANI est là ou il est parti ?

Hassani ANDILANI, habitant de Bouéni : Il est là.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y.

Hassani ANDILANI : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : En français, rapidement.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. Hassani ANDILANI voulait insister sur le fait que lui, il veut effectivement l'allongement de cette piste. Par contre, ce qu'il veut réellement, c'est un peu dans le style de ce qu'il a pu voir à la Réunion, c'est-à-dire qu'il est en salle d'attente, il est dans un bâtiment et quand il veut embarquer, il embarque directement dans l'avion. Il ne veut pas d'abord passer par un bus. Tout comme il souhaiterait aussi la même chose pour le port de Longoni. Il a constaté qu'à Calais, ça ne se passait pas comme ici : il est en salle d'attente, il reste dans le bâtiment et au moment d'embarquer, de monter dans le bateau, le transfert se fait directement, sans autre transfert terrestre.

Anziza MOUSTOIFA : Merci, nous passons à une autre question rapidement. C'est Monsieur... Il y a une autre personne. C'est M. Hassani ANDILANI, c'est bon. Ensuite, c'est M. Kamel-Eddine MOHAMED qui était par là. M. Kamel, allez-y.

Kamel-Eddine MOHAMED, habitant de Mzouazia : Kamel-Eddine MOHAMED, citoyen de Mzouazia. Alors j'ai constaté... On a discuté longuement avec des avis... Nous voyons les inquiétudes des uns et des autres, notamment quand il faut réaliser l'infrastructure durable, il y en a qui s'opposent. On a vu, à côté de moi, ceux qui ne veulent pas de cette piste longue. Donc tout simplement, ce que je voulais dire, c'est que la piste longue a plus d'impacts positifs par rapport aux impacts négatifs comme le prévoient certains. Tout d'abord au niveau du prix : même si sur le rapport à la page 67, il est indiqué... Bien évidemment, ce n'est pas à la DGAC de fixer les prix des compagnies aériennes. Bien évidemment, la concurrence fera que le prix de toute manière baissera, ça c'est clair. D'autre part, Mayotte s'ouvrira sur le monde, donc là-dessus on ne peut parler que d'impacts positifs. Quand on parle des impacts, il ne faut pas penser du tout qu'aux négatifs. J'aurais souhaité – c'est dommage que la proposition n'ait pas été faite – qu'il y ait un scénario 2 étape 2 qui consisterait, plutôt que de faire une translation de l'étape 2 scénario 2

qui est juste une translation horizontale, qu'il y ait une étape 2 scénario 2 qui consisterait à prolonger et à garder l'alignement et donc à ramener la piste à 300... à 3 000 m, ce qui favoriserait encore mieux la concurrence et la desserte aérienne de notre île. Donc je voulais juste indiquer que les impacts qu'il peut y avoir au niveau de la mangrove et au niveau des autres... de l'environnement immédiat, généralement les entreprises concurrentes savent faire. Donc il suffit que le cahier des charges soit bien écrit de manière à ce que les entreprises puissent bien adapter leurs offres...

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur, vous avez déjà atteint les deux minutes. Si vous pouvez reprendre... Vous pouvez reprendre le micro après s'il vous plaît. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce qu'il y a des réponses ? Est-ce qu'il y a des interventions par rapport à ce constat ou on passe à une autre question ? Est-ce qu'il y a un complément ?

Pierre PINSON : Sur la question de M. Hassani ANDILANI – désolé si j'abîme, si j'écorche votre nom – qui souhaitait pouvoir embarquer et débarquer directement au port de Longoni, là désolé je ne peux rien pour lui. Comme l'a dit Yves tout à l'heure, nous on ne s'occupe que de l'aéroport. Mais sur l'aéroport, je vais faire une réponse assez globale puisqu'ici on ne parle que de la piste longue. La piste longue, c'est l'objet du débat. Mais sûrement, vous avez vu dans la presse qu'il y a un projet beaucoup plus court terme sur l'aéroport qui est la construction d'une nouvelle aérogare. La construction de cette nouvelle aérogare, effectivement, prend en compte le souhait de M. Hassani, c'est-à-dire que sur les long-courriers, il y aura un embarquement direct à partir de l'aérogare vers les avions, utilisant des passerelles comme à la Réunion. Voilà.

Applaudissements.

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

Yves DEBOUVERIE : Sur ce qu'a dit la dernière personne qui a parlé, j'ai bien noté que vous étiez favorable à une piste de 3 000 m. Alors je n'ai pas bien compris de quel côté il fallait traduire par rapport à nos scénarios, mais des deux côtés sans doute. J'ai noté également qu'en matière d'environnement, vous étiez très optimiste sur la possibilité des entreprises qui savent faire, de vraiment limiter à zéro les dégâts sur l'environnement. C'est ce que j'ai compris de votre intervention. Naturellement les entreprises savent faire des choses pour limiter les dégâts en matière d'environnement. Nous-mêmes nous ferons tout le nécessaire possible pour essayer de réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement. Mais néanmoins, je crois qu'il faut rester objectif : il y aura quand même quelques dégâts résiduels. On ne peut pas dire qu'il n'y aura aucun effet sur l'environnement avec le projet de piste longue.

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

Anziza MOUSTOIFA : Bien. Est-ce qu'il y a d'autres questions ou bien M. Hassani veut compléter sa... Allez-y Monsieur, c'est M. Fadhuli DAHALANI.

Fadhuli DAHALANI : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Traduction M. HOULAM.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Les études ont été réalisées il y a déjà dix ans et les technologies actuelles permettent à tous les avions d'atterrir et de décoller. La question qu'il voulait poser : est-ce que l'A320⁴ pourra atterrir et décoller à l'aéroport de la Réunion ? Est-ce que ce sera possible également sur l'aéroport de Mayotte ? Sa deuxième question concerne le fait que 95 % des passagers qui descendent à Pamandzi vont en Grande-Terre. Qu'est-ce qui a été préparé ? Comment est-ce qu'on envisage le transfert entre la Petite-Terre et la Grande-Terre ? Il est arrivé il y a quelques jours. Dix avions ont atterri et ils ont dû attendre pendant deux longues heures. Qu'est-ce qui est prévu ? Plus de barges ? Un pont entre la Petite-Terre et la Grande-Terre ou autre chose ? ...

Mohamed MOINDJIÉ : Oui, excusez-moi. Juste avant d'apporter votre réponse. Je souhaiterais m'adresser à la salle parce que si nous voulons avoir un débat démocratique et équitable, je pense que nous devons nous écouter. *Il traduit ses propos en shimaoré.* Je le dis en français. N'indexez pas ceux qui sont dans la salle. Adressez-vous à la DGAC qui apportera les réponses nécessaires. Encore une fois, écoutons-nous, soyons calmes et nous sommes là pour vous, pour vous écouter.

Rastami SPELO, traducteur de l'association Shimé : Suite de la traduction en français.

L'interprète de l'association Shimé poursuit l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc la troisième question, c'était de savoir combien de Mahorais en définitive vont travailler dans cet aéroport dans tous les aspects des postes qui vont être créés à cette occasion.

Pierre PINSON : La question sur l'A380 est une question récurrente. Déjà un point en amont de cette question : ce n'est pas l'aviation civile, la DGAC, qui va décider qu'un avion va être mis en opération sur telle ou telle destination. Ce sont les compagnies qui, en fonction des opportunités, décident de mettre cet avion en circulation sur telle ou telle destination. Donc là on ne peut pas vous répondre sur les souhaits des compagnies, mais un élément de réponse, c'est déjà de dire que pour qu'un avion d'une telle capacité puisse être mis en œuvre sur une destination, il faut qu'il y ait au moins 600 000 passagers par an qui soient

⁴ A380 en réalité.

susceptibles de l'utiliser. Actuellement sur Mayotte, le nombre de passagers qui – je dis 600 000 , ça peut être 600 000, ça peut être 800 000, c'est un ordre de grandeur, c'est ça qui est intéressant – actuellement sur Mayotte, le nombre de passagers qui partent et viennent de métropole est actuellement de 80 000-90 000 et il y a une partie de ces passagers, même s'il y avait un avion très gros porteur pour faire des... tel que l'A380 en service, qui ne prendraient pas forcément cet avion-là. Déjà on ne peut pas raisonner sur l'ensemble des passagers existants. Ensuite l'augmentation de trafic actuellement sur Mayotte est une augmentation très forte, de l'ordre de 10/12 % par an, mais cela ne va pas non plus durer indéfiniment. Le temps qu'on arrive à un seuil tel que je le mentionnais, 600 000 ou 800 000 passagers, pour utiliser ce type d'avion, déjà ça prendrait énormément de temps. Là on raisonne aux alentours de 2040-2050. Ce n'est pas du tout notre propos aujourd'hui de tabler sur de tels délais. On travaille sur des horizons de 20-25 ans, après on verra comment ça évolue, quels avions seront inventés parce qu'un cycle d'avion, c'est environ 25 ans. On verra ce qui se passera après. Ça c'est un élément de réponse pour l'A380 qui peut être complété aussi par des difficultés techniques que ça générerait que la plateforme de Pamandzi qui est une petite plateforme, un des plus petits aéroports qu'on ait en France. Cela fait seulement 97 Ha. C'est extrêmement contraint : d'un côté le lagon, de l'autre côté la ville. Peu de... quasiment aucune possibilité d'extension. Pour accueillir un avion comme l'A380, il faut une piste adaptée mais pas seulement. Il faut aussi des taxiways, il faut aussi des parkings, il faut aussi que l'aérogare suive. Tout cela nécessiterait des coûts extrêmement importants qui ne seraient jamais rentabilisés, du moins pour les 20-30 ans qui viennent, par la compagnie. Donc ça c'est la réponse sur l'A380.

En ce qui concerne après la question sur les moyens... tout ce qui doit suivre quand effectivement des passagers arrivent. Il y a des engorgements, actuellement engorgements dans l'aérogare actuelle, je vous ai mentionné tout à l'heure que cette aérogare allait être remplacée à l'horizon 2013 par une aérogare toute neuve qui permettra une beaucoup plus grande fluidité du traitement des avions et des passagers. Et ensuite ce qui est à l'extérieur de l'aéroport, encore une fois, ce n'est pas notre propos. Un Comité de pilotage présidé par le Préfet, mais où étaient présents les élus et les collectivités, existe depuis maintenant deux ans et demi. Dans ce Comité de pilotage, ces points ont été abordés pour que toutes les infrastructures extérieures arrivent à suivre. Mais là, ça ne dépend pas de nous.

Yves DEBOUVERIE : Il y avait une question...

Anziza MOUSTOIFA : Merci, donc la traduction. Oui ? Allez-y. Sur l'emploi, sur la création d'emplois je pense. Je ne sais pas si ça a été... Sur la création d'emplois, est-ce que vous continuez ou on traduit et après on termine ? Voilà, allez-y.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y avait une question sur les emplois supplémentaires que pourraient générer la piste longue. À cette question, premièrement nous avons des estimations qui

nous disent que le trafic supplémentaire qui serait généré directement par la piste longue pourrait être de l'ordre de 50 000 passagers dans les années 2020. Compte-tenu des ratios habituels que nous avons sur les aéroports français, il pourrait donc y avoir une cinquantaine d'emplois supplémentaires sur l'aéroport dans les années 2020. Par ailleurs, les travaux de construction de la piste longue eux-mêmes généreront des emplois que nous estimons entre 50 et 100 pendant la durée du chantier, c'est-à-dire pendant trois ans.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction d'abord et puis on passe la parole à Mme TAAMBATI qui l'a demandée depuis tout à l'heure.

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

Anziza MOUSTOIFA : Mme TAAMBATI ?

Moussa TAAMBATI, habitante de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Maharaba. Traduisez.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était Mme TAAMBATI qui demandait à ce qu'on l'excuse si jamais elle a un peu mal parlé et qui remercie les organisateurs d'être venus à Bouéni pour offrir à la population la chance de s'exprimer. Elle disait que les gens voyagent et voient beaucoup de bonnes choses à l'extérieur. Elle souhaiterait que ces bonnes choses qu'ils voient là-bas puissent aussi exister en interne à Mayotte. Son deuxième point, c'est au sujet du Conseil de surveillance. Le Conseil de surveillance se trouve à la Réunion et dans ce Conseil, il n'y a aucun Mahorais. Elle souhaiterait qu'il y ait des Mahorais dans ce Conseil parce que notamment en 1995, le souhait de prolonger ou d'allonger la piste avait été émis, mais il y a eu refus. Il faudrait donc qu'il y ait des Mahorais dans ce Conseil pour qu'ils puissent défendre les causes de Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, est-ce qu'il y a une réponse par rapport à cette question de Mme TAAMBATI ? Sur le Conseil de surveillance, est-ce que vous pouvez nous éclairer par rapport à ça ?

Yves DEBOUVERIE : Ma foi non, je ne sais pas de quoi il s'agit.

Anziza MOUSTOIFA : Mme TAAMBATI ? Mme TAAMBATI ? Par rapport au Conseil de surveillance, est-ce que vous pouvez nous expliquer un petit peu quelles sont vos attentes. Qu'est-ce que c'est ? Qu'est-ce que vous entendez par Conseil de surveillance ?

Moussa TAAMBATI : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, mais surtout le Conseil de surveillance ? C'est quoi le Conseil de surveillance ? *Propos en shimaoré.*

Moussa MOUSTOIFA : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Donc, c'est par rapport à Air Austral.

Yves DEBOUVERIE : Donc si je peux répondre, ce n'est pas Air Austral qui décide des longueurs de piste. C'est l'État en liaison avec les élus de Mayotte, premier point. Et puis c'est tout d'ailleurs. En 1995, il y a quand même eu un allongement. Je ne sais pas ce qu'avait décidé le Conseil de surveillance d'Air Austral qui n'existait sans doute pas, je ne sais pas.

Anziza MOUSTOIFA : Oui HOULAM, tu traduits...

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

Anziza MOUSTOIFA : Voilà nous avons donc épuisé les questions, la liste. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir dans la salle ou qui veulent reprendre la parole ? Voilà il y a une personne qui a posé une question, on va y aller, qui est donc complémentaire de TAAMBATI. *Elle lit une question écrite.* « À quoi sert ce débat alors que la piste devrait être prolongée depuis 1995 à 2 450 m ? À la dernière minute, le projet a été donc prolongé à 600 m seulement, a été arrêté et prolongé à 600 m seulement. » Voilà c'est un complément par rapport à ce qui a été dit par Mme TAAMBATI. C'est ça ? M. DEBOUVERIE, par rapport à ça ? « À quoi sert ce débat ? » C'est M. BOINLADA Kassim qui nous dit : « À quoi sert ce débat alors que la piste devrait être prolongée depuis 1995 à 2 450 m ? » Pour cette personne, c'est quelque chose qui était déjà actée. Alors pourquoi le débat...

Yves DEBOUVERIE : Cela fait effectivement des dizaines d'années qu'on parle de l'allongement de la piste de Mayotte. Il y a eu un allongement déjà en 1995. On parle maintenant d'un allongement encore plus important. Alors pourquoi on ne l'a pas fait plus tôt ? Moi j'ai un élément de réponse à vous donner qui est un élément de réponse à caractère économique. L'utilité d'allonger plus la piste de Mayotte, c'est pour faire des vols directs sur la métropole, peut-être d'autres vols long-courriers. Mais la seule ligne qui existe aujourd'hui et qui existera dans les années qui viennent, c'est une ligne sur la métropole parce que c'est là qu'il y a du trafic. La ligne sur la métropole, on l'a dit tout à l'heure, le trafic est aujourd'hui inférieur à 100 000 passagers. Or nous estimons qu'une ligne directe ne peut être rentable, ne peut être viable que si on dépasse 100 000 passagers. Ce n'est pas un critère précis, c'est un ordre de grandeur. Cet ordre de grandeur, de trafic, on y est aujourd'hui et c'est maintenant que l'utilité d'une piste plus longue se manifeste.

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce que M. BOINLADA Kassim est satisfait de la réponse ou bien il veut apporter des compléments à sa question ? Vous voulez prendre la parole ? Allez-y.

Kassim BOINLADA, ouvrier d'État de l'aviation civile : Je reviens aussi sur la même question que je pose ici. Moi je suis de l'aviation civile. Vous m'excusez, mon directeur est là, donc si je dis quelque chose de mal, qu'il m'excuse. On se reparle lundi. Je suis ouvrier d'État de l'aviation civile. Moi je suis à l'aviation civile depuis 1987, le 2 février 1987. Cette piste devait être prolongée à 2 450 m, mais on ne savait pas pourquoi la piste était bloquée d'un seul coup. Tout le monde se posait la question. Je ne sais pas si les Mahorais se la posent, mais nous qui travaillons là-bas, on se pose la question. Si nous disons aujourd'hui que c'est quelque chose... qu'ils attendent 100 000 passagers, moi je dis c'est non. À chaque fois qu'il y a un projet à Mayotte, moi je le dis ouvertement, la Réunion ouvre toujours un projet chez eux là-bas. Cette période-là en 1995, c'est là où ils ont demandé la deuxième piste. Je m'en souviens. Et cette année encore, eux ils ont un projet de l'aérogare, proche de l'aérogare et renforcement de la piste, parce qu'en 2014 l'Airbus A380 doit atterrir à la Réunion. Donc moi je vois que ce débat... Je ne vois pas l'intérêt de ce débat-là. Oui je ne le vois pas parce qu'à chaque fois qu'on a quelque chose, il y a toujours des zigzags. Concernant le billet d'avion, à chaque fois qu'il y a quelque chose ici, l'État vient toujours dire aux Mahorais pour nous convaincre. S'il dit que le carburant est trop cher, non ce n'est pas qu'il devrait dire puisque Mayotte est aussi près de la métropole que la Réunion...

Anziza MOUSTOIFA : Vous avez dépassé les minutes qu'ils vous ont données. Vous pourrez reprendre le micro après s'il vous plaît.

Kassim BOINLADA : Je vous remercie.

Anziza MOUSTOIFA : M. HOULAM, ensuite M. DEBOUVERIE ou M. PINSON, si vous avez un élément de réponse à apporter à notre... à Monsieur ?

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

Anziza MOUSTOIFA : Oui, allez-y.

Yves DEBOUVERIE : Oui, si je peux répondre. Puisque vous faites partie de notre belle maison qu'est la Direction générale de l'aviation civile, vous devriez savoir que tout ne se décide pas à la Réunion et qu'il y a beaucoup de choses qui se décident à Paris quand même, un petit peu. Vous le savez bien. Donc il ne faut pas accuser la Réunion de prendre des décisions au détriment de Mayotte, ce ne serait certainement pas acceptable et il y a toujours un œil de Paris qui surveille ce que fait la Réunion avec Mayotte, rassurez-vous. Quant au billet, au niveau des billets entre Mayotte et la métropole, effectivement la distance est plus courte entre Mayotte et la métropole qu'entre la Réunion et la métropole, mais comme par hasard les avions passent par la Réunion, du moins pour une majorité de passagers, donc c'est normal que le billet soit plus élevé. Et avec la piste longue et les vols directs, on va essayer de... La logique serait que cette comparaison change de sens, peut-être.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y, M. HOULAM...

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

Pierre PINSON : Mme la Présidente, si je peux compléter parce que sinon je vais discuter ça avec Kassim lundi et puis ça va être horrible...

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y M. PINSON.

Pierre PINSON : Ce que je veux dire très brièvement, c'est qu'on a parlé de l'allongement de 1995, donc qui a été un allongement fait pour répondre aux besoins de l'époque et des besoins à venir, donc ça déjà ce n'était pas rien. Ensuite on a parlé de l'élargissement de la piste de 2004 et de la réfection de sa structure et du balisage. Maintenant on est en train de parler d'une piste longue et entre temps, on a avancé sur une nouvelle aérogare. Donc on ne peut pas dire que ni la Réunion ni Paris n'oublie les besoins de Mayotte et des Mahorais. Je crois que ce n'est pas mal du tout ce qui se passe au contraire actuellement dans ce pays pour le développement de l'aérien. Ce développement de l'aérien, je rajouterai pour finir brièvement qu'il est très récent à Mayotte. Les augmentations que l'on a en termes de passagers et de développement, c'est récent par rapport à la Réunion qui a dépassé deux millions de passagers. Ici, ça reste un petit aéroport avec une tendance de développement très forte, mais c'est depuis quelques années seulement. Et depuis ces quelques années, les réponses de notre administration centrale pour satisfaire les besoins sont quand même conséquentes. Sinon on continuera, Kassim, lundi à discuter ça, promis.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y.

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

Anziza MOUSTOIFA : Avant de passer aux questions, je voulais juste vous dire que... parce qu'à chaque fois ça revient « À quoi sert le débat ? ». Tout simplement, le débat est une obligation légale pour tous les projets d'un montant qui dépasse 300 millions d'euros... 100 millions d'euros plutôt, excusez-moi. Il est organisé par une Commission particulière dont vous avez des membres ici présents qui sont là justement pour échanger avec vous sur le débat public, mais surtout pour recueillir vos avis, vous informer sur le débat public, recueillir vos avis et transmettre tous vos avis après... suite à la décision du maître d'ouvrage. Ce débat, quand même je le redis, a un objectif comme je vous l'ai dit, c'est de vous informer, de vous donner la parole sur le projet, mais surtout dans le but d'éclairer le maître d'ouvrage et en vue de préparer sa décision. Je rajoute aussi et ça va être traduit parce qu'il faut bien qu'on se comprenne aujourd'hui : si on est là pour trois heures de temps, c'est pour vous écouter et ensuite transmettre vos avis. 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. Je demande à mes

collègues de traduire ce que j'ai dit parce que c'est d'une importance capitale pour que le débat puisse continuer dans le calme et que chacun puisse donner son avis. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Maharaba. Donc nous allons donner la parole à M. ISSIHACA qui avait demandé la parole tout à l'heure.

Moinatrindri ISSIHACA, habitant de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Allez-y, M. HOULAM.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur voulait revenir sur le fait que pour de grands travaux comme celui qui est évoqué ici, on fait ce qu'on appelle une étude d'impact. Alors il voulait un peu plus d'explication sur le contenu d'une telle étude. Lui, ce qu'il voit, c'est qu'on fasse une description précise des travaux et ensuite qu'on décrive ce que cela va engendrer et qu'on détermine les mesures de réparation. Donc cette étude d'impact, il considère qu'il serait important qu'on puisse en avoir les éléments maintenant, qu'on en discute puisqu'il faudrait que nos discussions soient éclairées. Et dans cette étude, il voit en particulier le traitement de la question du remblai qui va être déversé dans le lagon, les effets de ce remblai sur le lagon, sur les dugongs et les tortues et ensuite la question du prélèvement des matériaux puisqu'on a prévu de prélever sur la Petite-Terre, les collines de la Petite-Terre. Qu'est-ce qu'on va faire exactement comme aménagements pour que ce site ne reste pas dans un état de délabrement ?

Anziza MOUSTOIFA : Oui, pour la réponse, s'il y a une réponse ou un élément complémentaire.

Yves DEBOUVERIE : Donc conformément à la réglementation, une étude d'impact sera faite. Une étude d'impact, c'est quelque chose de très important qui fait partie du dossier d'enquête publique. L'enquête publique, ce sera une phase de consultation ultérieure, une fois que le projet sera bien précisé. Dans l'étude d'impact, il y a notamment trois éléments qui seront très détaillés dans l'étude d'impact qui sera faite. Le premier élément, c'est la description de l'état initial de l'environnement – ce que je dis, vous le connaissez sans doute, mais bon je le rappelle – le premier élément, c'est la description précise de l'état initial de l'environnement. La deuxième partie, c'est l'analyse, la détermination des effets du projet sur l'environnement, l'impact lui-même, quels sont les effets négatifs. Et la troisième partie, c'est la détermination des mesures qui pourraient être prises pour limiter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. Donc c'est quelque chose de très global et de très vaste qui sera fait le moment venu. Au stade actuel, le projet n'est pas encore précisément défini, donc l'étude d'impact ne peut pas être faite. Néanmoins toute la première partie, qui est la

description de l'état initial de l'environnement dans la zone de la piste longue, a déjà été faite, elle a été faite en 2010. Et d'ailleurs, vous pouvez accéder à cette description de l'état initial de l'environnement, qui est bien détaillée, sur le site Internet du débat public. Pour le reste, ce sera fait le moment venu. On a déjà évidemment des idées sur les effets que pourra avoir le projet sur le lagon et des réflexions sur la question du prélèvement des matériaux. Alors je ne sais pas si on le temps d'aller en détail, mais pour essayer de parler rapidement, remblai sur le lagon, quelles seront les conséquences ? Si c'est l'allongement de la piste que l'on fait, étape 1 du scénario 1, le remblai ira détruire une zone de remblai... Euh excusez-moi, une zone d'herbiers, avec évidemment quelques pâtés coralliens, cette zone d'herbiers qui est fréquenté par un dugong et des tortues. Donc le dugong et les tortues seront... verront leurs habitudes changer, sans doute. Les herbiers, qu'est-ce qu'on peut faire ? C'est sans doute difficile de réparer les herbiers ou de les replanter ailleurs, parce que je crois que les techniques n'existent pas encore vraiment. Mais s'il y a moyen de le faire, on le fera. Autre effet du remblai sur l'allongement de la piste, cela pose la question du maintien de la circulation de l'eau entre les diverses parties du lagon. Pour cela, il y a des études hydrologiques ou hydrodynamiques – je ne sais pas comment on dit – qui sont en cours, qui sont très précises et qui essaient de voir s'il y aura un problème de circulation de l'eau à cause de l'allongement de la piste. On a même envisagé, s'il le fallait, de créer sous l'allongement de la piste, donc sous le remblai, sous la piste, de créer un ou deux passages permettant à l'eau de circuler sous la piste pour éviter que l'eau, que la partie ouest du lagon soit mal alimentée par de l'eau circulante. Aux dernières nouvelles, sur cette étude hydrologique, de tels passages souterrains sous la piste ne seraient pas utiles. Mais tout ceci reste à confirmer dans les conclusions des études.

Si on regarde les effets négatifs que pourraient avoir la piste convergente qui serait donc établie sur le platier, on nous dit que ce platier qui est en fait le long de la côte de Pamandzi a un intérêt écologique très faible, donc il y a moins de dégâts de ce côté-là. Il y aura néanmoins quelques platiers coralliens... quelques pâtés coralliens, pardon, qui seront détruits. Les pâtés coralliens, on peut essayer de les déplacer, cela a été fait à titre expérimental pour Longoni, cela se fait ailleurs. Donc c'est une mesure envisageable pour ne pas détruire, pour essayer de ne pas trop détruire le corail. Il faut m'arrêter quand c'est trop long parce que...

La piste convergente pourrait avoir comme effet de détruire une petite zone de mangrove, pas très importante, mais détruire quand même une zone de mangrove qui pourrait être déplacée. On est en train de regarder s'il n'y a pas moyen de la déplacer dans la sorte de lagune qui serait créée entre la piste et la côte de Pamandzi. Il semble que cela pourrait constituer un milieu qui serait favorable à la replantation d'une mangrove, en remplacement. Je peux peut-être passer à la question... Il y aurait sans doute beaucoup d'autres choses à dire, mais on est en réunion, il faut...

Donc prélèvement des matériaux. Notre hypothèse de base, c'est que les matériaux seraient prélevés – les matériaux de remblai, c'est-à-dire la plus grosse partie des matériaux –

seraient prélevés sur la colline de Four à Chaux et la colline de Labattoir à Petite-Terre. Bon, la colline de Four à Chaux ne présente pas d'intérêt écologique, elle a d'ailleurs été en partie arasée en 1995 pour l'allongement de la piste précédent. En revanche, la colline de Labattoir présente des espèces de plantes et d'insectes qui doivent être protégés, donc l'hypothèse est qu'on pourra faire des travaux de prélèvement de matériaux sans toucher à cette zone de la colline de Labattoir où il y a des espèces à protéger. La question qui se pose ensuite, c'est une fois que les matériaux seront prélevés sur la colline de Labattoir, c'est le traitement paysager qui devra être fait après pour établir un paysage agréable pour les habitants de Petite-Terre. Si on a le temps, on pourrait projeter des images de synthèse qui ont été faites à ce sujet, mais peut-être, Mme la Présidente, ai-je déjà trop parlé.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, allez-y, M. HOULAM, peut-être une synthèse.

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

Anziza MOUSTOIFA : Il y a toute une série de questions, de personnes qui veulent prendre la parole. Je voulais tout simplement vous préciser qu'il y a des réunions thématiques qui sont prévues, comme on l'a annoncé en début de réunion, sur les différents thèmes. Donc, à Dzaoudzi-Labattoir le samedi 8 octobre sur les impacts pour la Petite-Terre à l'ACL à 16 h pour ceux que ça intéresse. À Mamoudzou, il y a une autre réunion mercredi 12 octobre sur les enjeux économiques. Puisque ça vous intéresse, vous êtes vivement invités. Une autre réunion à Mamoudzou sur les enjeux environnementaux puisqu'il y a beaucoup de personnes qui sont intervenues par rapport à ce thème-là. C'est le mercredi 21 septembre dans la salle de délibération du Conseil général. Et une autre réunion sur les impacts des travaux prévue à 16 h à Koungou. Voilà, il y a quatre réunions thématiques où vous pouvez participer et apporter des éléments d'information ou compléter. En tout cas, vous êtes vivement invités à ces réunions. Je voulais aussi inviter toutes les personnes qui veulent avoir des informations complémentaires avant ces réunions thématiques à laisser leurs coordonnées à M. Moncef ou à Faïza puisque nous avons quand même des exemplaires des études qui ont été faites, toutes les études qui ont été citées par M. DEBOUVERIE tout à l'heure. Vous pouvez donc vous adresser à Faïza qui est dans la salle et à M. Moncef et laissez vos coordonnées. On vous transmettra les documents ou vous passerez les chercher, à vous de choisir le meilleur... Je voulais juste vous dire ça et je passe à la personne suivante. C'est M. Kamel-Eddine MOHAMED, s'il est encore là. Il n'est plus là ? Ah, la traduction, allez-y.

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

Anziza MOUSTOIFA : M. Kamel-Eddine MOHAMED ?

Kamel-Eddine MOHAMED : C'était juste un prolongement de ce que j'avais commencé en fait. C'était pour dire au niveau environnemental qu'on a toujours tendance à – je n'indexe personne – à se baser là-dessus, à se focaliser là-dessus pour demander l'annulation de ce

projet. En effet, il faudra juste faire comprendre que l'aéroport en lui-même ne pourra pas détruire tout le lagon de Mayotte. Bien sûr, il y a des impacts qui seront mesurables bien sûr. Mais il faudra comprendre aussi que l'impact négatif au niveau du lagon relève de la conjugaison de tous les efforts, aussi bien de l'assainissement des eaux usées que de la régulation des ordures ménagères qui demandent à être bien sûr traitées et éliminées. Il faudra aussi savoir que les constructions des voiries comme des bâtiments, des aménagements partout demandent un cadrage, je dirais, au niveau des objectifs de manière à ne pas impacter. L'aéroport à lui seul ne pourra pas détériorer le milieu, la lagune de Mayotte. C'est tout, merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. La traduction.

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

Anziza MOUSTOIFA : Ensuite, la personne suivante, M. CHARPENTIER.

Michel CHARPENTIER : J'avais deux courtes questions à vous poser. Entre la situation actuelle et le projet de piste longue, il y a quand même une situation intermédiaire qui est, à partir de fin octobre, les vols directs sur Paris. Je voulais vous demander si vous avez fait une estimation du trafic, à court terme, de ces vols directs pour Paris et quelle quantité de passagers sont susceptibles d'emmener les trois vols hebdomadaires qui sont prévus par Air Austral. Deuxième question qui est sans rapport avec la précédente : pour la construction d'une piste en milieu marin, est-ce que la solution du remblai qui est utilisée dans le projet et qui est effectivement très impactante pour l'environnement, est-ce la seule technique possible de construction ? Est-ce que par exemple – moi je n'y connais rien – est-ce qu'il existe des techniques du type construction sur pilotis comme on construit des viaducs par exemple, est-ce que c'est possible pour une piste ? Et quel impact cela a par rapport à la technique du remblai ? Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Qui veut prendre la parole dans la salle ? Puisque là... parce que là, il me semble qu'il y a quelqu'un... qu'il y a des discussions ? Est-ce que vous voulez prendre la parole ? Parce que là on continue les questions, il y a toute une liste et puis on vous passera la parole après bien sûr. Merci. Monsieur... Il y a M. Boinariziki. La réponse ? Oui, allez-y.

Yves DEBOUVERIE : Alors il y a une question sur le trafic... Je crois que votre question, c'est : quel trafic supplémentaire par lui-même apporterait l'ouverture des vols directs à partir de fin novembre, à partir de fin octobre ? Alors je n'ai pas de réponse directe à votre question. Il faudra peut-être que je regarde de plus près cette question-là. Juste un chiffre que j'ai sous les yeux qui répond partiellement à votre question : pour le trafic entre Mayotte et la métropole, donc actuellement il est de l'ordre de 85 000, 90 000 parce qu'on n'est pas très sûr du chiffre. Mettons 90 000 passagers. J'ai une prévision là pour 2018 avec les vols directs : sans piste longue, le trafic serait de 172 000 passagers sur la métropole, donc presque le double, le double en huit ans, alors qu'avec la piste longue le trafic est évalué à 208 000. Donc il y a un supplément de trafic de 36 000 passagers qui est estimé selon cette

étude en 2018 par la piste longue elle-même. Mais ça ne répond peut-être pas directement à votre question. Je n'ai pas la réponse sous la main. La deuxième question, c'était : est-ce qu'on peut faire autre chose que du remblai ? Alors à notre connaissance, il n'y a pas d'autres techniques envisageables que le remblai. Nous avons... Tous les exemples que nous avons de pistes créées en mer ou sur le littoral, c'est du remblai partout. Il y a un exemple connu, c'est, je crois, l'aéroport de Madère. L'aéroport de Madère est construit sur le littoral de l'île sur une sorte de plateau sur la côte, plateau qui surplombe d'une cinquantaine de mètres la mer, avec une falaise en bout de piste. Les autorités de Madère ont décidé un jour qu'il leur fallait allonger la piste. Donc je comprends que le seul moyen, c'était d'allonger du côté de la falaise, donc sur la mer. Pour faire ça, ils ont commencé par remblayer la mer au pied de la falaise, remblayer, et sur ce remblai bien tassé, ils ont construits des piliers de 50 m de haut pour soutenir la piste. Donc pilotis, ça existe dans un cas très particulier : ils font 50 m de haut et les pilotis sont installés sur du remblai. C'est le seul exemple qu'on connaît. Je pourrais vous montrer des photos si vous voulez.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, M. HOULAM, oui.

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

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, pour la question sur le trafic de passagers, est-ce que vous pourrez apporter une réponse à la prochaine réunion ? Parce que c'est une question qui revient souvent, peut-être qu'on puisse y réfléchir et apporter une réponse à la prochaine réunion. Merci. Je passe donc la parole à M. Boinariziki.

Boinariziki MANSOUR : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Maharaba. Mais Madame, vous voulez poser une question ? Vous êtes Madame ? Sara ? Alors on vous donne la parole tout de suite et puis à M. DJAROUDI. Allez-y. La traduction d'abord et puis on vous donne la parole. Rapidement. Allez-y, la traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'est M. Boinariziki qui est revenu une deuxième fois pour exprimer son inquiétude vis-à-vis de la tournure que cette discussion prend. Il y a longtemps, il est vrai que notre lagon était dans un état de propreté parfait, mais c'était parce qu'il n'y avait pas les routes et qu'on était obligé de parcourir les chemins à pied. Aujourd'hui si on a toutes ces possibilités, aller à Pamandzi, etc., c'est parce qu'on a construit ces routes. Lui, il constate qu'à chaque fois qu'on a un projet d'envergure, on a des associations de défense de l'environnement qui viennent soulever de grosses difficultés. Il constate qu'un certain nombre de situations problématiques pour l'environnement, nous les rencontrons dans notre vie quotidienne comme les canettes qu'on jette un peu partout, la culture sur brûlis,

les déchets qu'on déverse dans la mer, etc., qui ne provoquent pas les réactions que nous constatons aujourd'hui au sujet du projet d'aéroport de Pamandzi. Donc lui, il voulait savoir exactement ce que veulent les gens des associations environnementales, où ils veulent que les Mahorais aillent. Sa deuxième question concerne les débats : est-ce que l'État et les pouvoirs publics veulent réellement construire cette piste longue ou bien on est là simplement à faire réagir et parler les gens inutilement ?

Anziza MOUSTOIFA : Donc nous donnons la parole à Mme Sara et ensuite le maître d'ouvrage apportera une réponse aux deux intervenants.

Sara MOHAMED, habitante de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y, M. RASTAMI avant de donner la parole à la DGAC.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était Mme Sara qui a posé deux questions. D'abord elle commence par un constat : tout le monde ici est pour la piste longue, mais on nous a parlé des impacts sur l'environnement. Et sa question, sa première question est de savoir si, si remblayer n'est pas possible, est-ce qu'il y a une autre alternative, sachant bien sûr que les Mahorais sont pour la piste longue. Deuxième question : on nous a dit qu'à l'issue des débats, les conclusions du débat seront remises aux mains des chefs des travaux, à savoir la DGAC. Et si jamais il s'est avéré qu'on ne peut pas faire la piste longue, est-ce qu'on va proposer d'autres projets pour Mayotte, sachant bien sûr que nous voulons la piste longue ?

Anziza MOUSTOIFA : On donne la parole à la DGAC, et ensuite M. DJAROUDI, vous pourrez poser vos questions.

Yves DEBOUVERIE : Alors, est-ce que l'État veut réellement faire la piste longue ? Nous sommes dans une procédure qui est initiée par l'État parce que l'État a un projet. L'État rend public son projet, il le soumet conformément à la loi au débat public. Et l'État devra se décider après le débat public. Je n'ai pas d'autres réponses à donner aujourd'hui. Si l'État... Imaginons que l'État ait décidé de faire la piste, il n'y aurait rien de changé par rapport à ce que l'on fait aujourd'hui. Il faut commencer par le débat public.

Question : s'il n'est pas possible de remblayer, que peut-on faire pour faire la piste longue ? J'ai essayé de répondre tout à l'heure à M. CHARPENTIER que nous n'avons pas d'autre solution sous la main que le remblai, sachant par ailleurs que créer une piste sur la terre ferme ne paraît pas possible et il n'y a pas de site disponible en Grande-Terre. Et allonger la piste de Pamandzi du côté de Pamandzi, ce serait évidemment entraîner un nombre d'expropriations, un nombre de décasements très important. Du point de vue aéronautique, ça resterait mauvais parce qu'il resterait toujours la colline de Labattoir qui serait gênante pour les avions. Donc nous n'avons pas sous la main d'autres solutions que de remblayer.

Si on ne peut pas faire la piste, est-ce qu'il y a d'autres projets qui pourraient être mis sur la table ?

Sara MOHAMED : *Propos hors-micro.* ... si au final, les conclusions ne sont pas positives, est-ce que vous nous proposerez autre chose ou est-ce qu'on va clore le projet et attendre encore dix ans, quinze ans pour qu'on nous propose autre chose ? En fait, c'est ça ma question. Merci.

Yves DEBOUVERIE : Pour dire la vérité, on n'a pas de plan B. Ou alors effectivement, je crois que vous avez raison, si vraiment on ne peut pas faire à Pamandzi et qu'on veut faire la piste longue, c'est reparti pour dix ans d'études, oui.

Sara MOHAMED : Merci pour la réponse.

Anziza MOUSTOIFA : Voilà, ce qu'on peut vous demander aussi, Mme Sara, et puis à d'autres personnes aussi qui défendent la piste longue, est-ce que vous pouvez argumenter un peu plus ? Pourquoi vous voulez la piste longue ? Vous n'êtes pas la seule, mais il y a pas mal de personnes ici présentes qui ont soulevé la même problématique, « Oui pour la piste longue », mais quels sont les arguments ? Il faut vraiment que vous ayez beaucoup plus d'arguments. Si vous n'avez pas d'arguments aujourd'hui, nous avons les cahiers d'acteurs. Vous pouvez vous adresser à la CPDP, on va vous donner toutes les informations nécessaires pour que vous puissiez vous exprimer et argumenter. Pourquoi vous voulez la piste longue ? Mais déjà on vous donne le micro pour que vous nous disiez un petit peu pourquoi.

Sara MOHAMED : Pour aujourd'hui, je préférerais ne pas m'aventurer parce que je ne me suis pas documentée, mais je ne manquerai pas de me documenter pour pouvoir avoir les arguments. Et je ne manquerai pas de participer aux prochaines réunions justement pour défendre cette piste longue. Voilà, merci.

Anziza MOUSTOIFA : En tout cas, n'hésitez pas à laisser vos coordonnées pour toutes les réunions thématiques et aussi pour que vous puissiez avoir tous les documents afférents à ce projet. Merci. Traduction rapidement et puis on passe à M. DJAROUDI.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci, je passe la parole à M. DJAROUDI qui l'a demandée depuis tout à l'heure. Allez-y Monsieur.

Ali DJAROUDI, employé de la Chambre de Commerce, habitant de Bouéni : Oui, bonjour tout le monde. Juste vous avez demandé à Mme Sara d'expliquer pourquoi elle est pour la piste longue. Moi c'est cette explication-là que je vais faire. Elle aura certainement par la suite ses explications à elle. Moi, je suis d'emblée, je vous le dis, je suis pour la piste longue. Pourquoi ? C'est ce que vous vouliez savoir. Parce qu'on ne peut pas... Mayotte en fait, sa vocation première, ses atouts premiers, c'est le tourisme. Aujourd'hui, il serait inconcevable qu'on puisse parler de tourisme sans qu'on s'équipe avec les moyens adéquats, les

structures adéquates pour pouvoir faire en fait ce tourisme. Je rappelle que la zone, c'est une zone touristique et très concurrentielle. Aujourd'hui, comment expliquer que dans cette zone touristique et concurrentielle, on ne se batte pas à armes égales avec les autres pays, les autres îles de la zone. Donc c'est une première chose. Et je rappelle le... Mayotte est bien placée. La géostratégie de Mayotte, je n'apprends rien à ... je ne vous apprend rien. Mais on est situé au milieu du canal du Mozambique, à côté, tout près de Madagascar, tout près de la côte africaine, tout près des Seychelles, tout près aussi, beaucoup plus centrale... Elle est beaucoup plus centrale... Il est intéressant de dispatcher des avions à partir de Mayotte qu'à partir, par exemple, de la Réunion ou de Maurice, où ils sont beaucoup plus excentrés. Et là, nos amis, nos compatriotes réunionnais l'ont parfaitement bien compris et ils n'ont aucun intérêt aujourd'hui à ce qu'il y ait une piste longue à Mayotte, ou tout au moins à ce que cette piste longue soit le plus tard possible. Aujourd'hui, ils se battent... Air Austral aujourd'hui nous propose une piste longue, une piste en fait aménagée avec des avions spécifiques et rien que lui, en restant seul, va s'en procurer. On n'est pas là pour qu'il y ait une piste longue pour Air Austral ou bien pour Corsairfly. On est là pour qu'il y ait une vraie discussion sur la piste longue, créer de la concurrence dans la zone de manière à ce que Mayotte fasse... puisse développer son tourisme de manière sereine. Je rappelle que ce que Mayotte souhaite jouer comme rôle dans la zone, cette zone avec nos amis à côté, notamment les îles Comores, ils ont cette piste longue et Mayotte ne l'a pas. Donc si Mayotte veut jouer la plaque tournante au niveau touristique dans la zone, ce rôle-là peut-être aussi joué par Moroni. Mais aujourd'hui peut-être les malheurs de...

Anziza MOUSTOIFA : Vous avez fait les trois minutes, vous avez même dépassé. Vous pouvez reprendre après. On laisse la parole à une autre personne.

Ali DJAROUDI : Je conclus pour dire tout simplement que ce rôle que Mayotte veut jouer, à côté ils peuvent le jouer. Aujourd'hui, ils n'ont pas les moyens et Mayotte doit se presser pour avoir cet équipement de manière à ne pas se trouver à un moment donné, disons qu'on ne lui vole pas son projet, qu'on ne lui vole pas cette possibilité de jouer son rôle touristique dans la zone.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Merci.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y pour la traduction.

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

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce qu'il y a des éléments à apporter M. DEBOUVERIE, complémentaires ou pas ?

Yves DEBOUVERIE : Pas sur l'avis qui vient d'être donné. Je m'aperçois que j'ai fait une mauvaise réponse tout à l'heure et je voudrais la corriger. Madame m'a demandé si on ne

peut pas faire de remblai, qu'est-ce qu'on fait ? J'avais donc dit déjà tout à l'heure qu'on n'avait pas d'exemple ailleurs dans le monde de piste créée sur le lagon, sur la mer, qui ne soit pas sur remblai. Alors je corrige ma réponse. On peut imaginer de faire autrement que du remblai. On peut imaginer effectivement de créer la piste sur du béton avec des piliers qui reposent sur le platier. C'est tout à fait... Techniquement, c'est sans doute faisable. Pourquoi on ne pense pas à cette solution ? D'abord du point de vue des dégâts écologiques, c'est au moins aussi destructeur pour le corail, pour les herbiers et conséquences sur les dugongs et les tortues, c'est équivalent. Parce que les travaux pour monter les piliers et construire la piste au-dessus détruiront complètement ce qu'il y a en dessous. On ne peut pas l'éviter. Puisque que tout ce qui sera sous la piste ne sera plus à la lumière du soleil et à l'air libre, ça ne va pas repousser. Le corail et les herbiers, c'est foutu sous la piste. Le seul avantage qu'il y aurait avec cette technique de construction sur piliers de béton, c'est que l'eau circulerait. Voilà effectivement un petit avantage si le remblai paraissait un obstacle insurmontable à la circulation de l'eau dans le lagon, mais on n'en est pas là. Et puis autre élément en défaveur de cette solution de piliers, c'est qu'elle coûterait extrêmement cher. Voilà je voulais corriger ma réponse qui était erronée tout à l'heure.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Traduction M. HOULAM.

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

Anziza MOUSTOIFA : Voilà, on passe la parole à M. DUCAINI. M. DUCAINI n'est pas là. M. Housseini Cheik ? Allez-y.

Housseine Cheik AL AHMED, adjoint au maire de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : *Propos en shimaoré.* Deux minutes M. le Maire, vous pouvez reprendre la parole après s'il vous plaît, mais là... Allez-y, vas-y.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. Housseine Cheik avait une demande, une requête. Il a suggéré qu'on puisse, en temps venus, lorsque que ce projet aura abouti, qu'on affiche quelque part, à l'aéroport par exemple, ceux qui ont pris part au débat, une liste de gens qui auraient contribué et qui auraient pris part au débat. Sa remarque vient sur l'environnement. On parle beaucoup d'environnement. Lui-même travaille dans un service qui s'occupe de la forêt. Mais ce que les Mahorais veulent, ce sont des projets qui leur apportent quelque chose. Quoi qu'il en soit, tant qu'il y a de la vie, tant qu'il y a des gens qui vivent sur cette île, ce n'est pas possible de ne faire aucun tort à l'environnement, il a cité la métaphore de la femme qui est obligée de souffrir pour être belle pour dire qu'on ne peut pas faire autrement que, de temps en temps, de faire quelques dégâts. Il a ensuite remarqué que des difficultés certaines sont rencontrées au niveau des routes pour ceux qui veulent aller à l'aéroport, en particulier les embouteillages qui font que certains même vont jusqu'à rater leur vol à cause de ça. Est-

ce qu'on n'a pas envisagé des aménagements de la rocade de Mamoudzou afin de permettre un acheminement beaucoup plus aisé de ceux qui vont à l'aéroport pour voyager ?

Anziza MOUSTOIFA : Voilà, alors je prends une dernière question, c'est M. Anouar CHEIK. Il est là ? Là on ne peut plus prendre de questions, nous avons dépassé le temps imparti pour le débat public. Nous sommes obligés de nous arrêter à M. Anouar s'il est là. Il n'est pas là ? Allez-y.

Anouar CHEIK, habitant de Bouéni : En fait, c'est juste pour quelques idées que je voulais juste exposer. Depuis ma naissance, moi j'ai toujours entendu parler de département, département. Aujourd'hui, c'est une chose acquise. Je crois que la longue piste fait partie des projets, des bénéfiques que nous attendions depuis... Donc maintenant, autre chose, j'en ai parlé avec beaucoup d'entrepreneurs, de commerçants, qui souvent voudraient se rendre en métropole pour faire des affaires. Mais en ce moment, ils trouvent qu'à la Réunion, faire une escale à la Réunion fait perdre beaucoup de temps, et du coup ils n'ont pas la possibilité de se rendre en métropole. Souvent ils se rendent dans les pays asiatiques où ils trouvent que la sécurité n'est pas trop rassurante... Il y a aussi le problème de la langue où on est obligé de payer quelqu'un pour te conduire où tu veux. Et ça, même si là-bas les produits sont moins chers, mais finalement ça revient plus cher parce qu'il y a d'autres facteurs qui entrent en jeu. Aujourd'hui, on nous demande beaucoup d'avoir des produits qui répondent aux normes européennes. Si on n'a pas les possibilités de nous rendre en Europe, ça reste difficile à concrétiser. Après, faisons une comparaison avec les Comores puisque cela a été évoqué : je voudrais tout simplement dire qu'aux Comores, la population est plus importante qu'à Mayotte et pourtant il a été souligné qu'à Mayotte le trafic est plus important que là-bas. Cela se traduit tout simplement parce qu'ici il y a des hommes qui sont actifs. Les gens travaillent et sont payés, du coup l'économie va évoluer. Par contre, là-bas ce n'est pas le cas.

Anziza MOUSTOIFA : Vous avez déjà dépassé les deux minutes. Merci. Vous êtes invités vivement à participer aux réunions thématiques, donc vous aurez encore le temps d'échanger. Alors, maintenant, il y a combien ? La traduction et puis nous avons quand même deux-trois personnes et on arrête le débat. Bien, voilà. Toutes les personnes qui sont déjà intervenues, on ne peut pas leur donner la parole, mais je crois que les femmes ont attendu la dernière minute pour prendre le micro. Si vous en êtes d'accord, on va quand même leur donner la parole. Voilà. Alors la parole à M. HOULAM, ensuite M. DEBOUVERIE et on redonne la parole au public. Trois personnes, trois femmes qui interviennent. Voilà, c'est bon.

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

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, est-ce qu'il y a une réponse à apporter ? M. PINSON ? Ou bien on passe aux dernières questions ?

Ok, alors je donne la parole à Mme Rouhana.

Rouhana MAHAMOUD, habitante de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Merci, merci. Ensuite Madame... Vous lui passez le micro ?

Roukia ANSOYA, habitante de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements pendant et après l'intervention.

Anziza MOUSTOIFA : Alors, la traduction pour les deux intervenantes. Ensuite s'il y a une réponse à apporter par le maître d'ouvrage.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français des deux interventions précédentes : Tout d'abord la traduction concernant le... Mme Rouhana, elle dit qu'elle est pour la piste longue et que son choix porte sur le scénario 2. La dame de tout à l'heure disait qu'elle n'est pas du tout contente des propos de Monsieur le défenseur de l'environnement. Elle dit que nous avons ici beaucoup de problèmes : le billet d'avion est cher, le terrain est petit. Sa question est : pourquoi faudrait-il seulement respecter l'environnement ici à Mayotte ? Elle veut la piste longue et elle n'est pas d'accord qu'on soit contre, qu'on empêche la piste longue d'être faite. Elle veut sa piste longue en un mot, voilà.

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce que vous voulez intervenir ou pas ? Alors les dernières questions. Nous avons M. DIA, est-ce qu'il est dans la salle ? M. DIA est parti ? Alors M. MOHAMADI Hayroni ?

Hayrouni MOHAMADI : Bonjour tout le monde, enfin bonsoir. En fait, j'ai eu l'opportunité aujourd'hui de participer à ce débat qui pour moi est très important pour Mayotte. Je suis de la nouvelle génération donc j'ai été aussi étudiant. J'ai eu les problèmes pour aller en métropole, voir les familles, voir les amis, revenir à Mayotte partiellement avec mes propres moyens et tout ça, on a eu des difficultés très importantes à cause du billet. Le billet est trop cher à Mayotte, pour la simple et bonne raison, c'est que l'aéroport n'est pas adéquat, il n'y a pas la concurrence. Et nous, ce qu'on veut, on veut un aéroport digne de ce nom qui soit un aéroport international pour lequel même les A380 puissent atterrir. La question de l'environnement, certes il y a des enjeux pour le respect de l'environnement. Mais on peut très bien allonger la piste longue et faire en sorte que les impacts soient le mieux... soient minimisés. Il s'avère que malheureusement l'aéroport de Mayotte se trouve face à la mer. Est-ce que dans d'autres territoires du monde, il n'y aurait pas des situations similaires où il y a fallu allonger la piste longue pour que l'aéroport soit digne d'un aéroport international, tout en respectant les normes environnementales, tout en minimisant les dégâts. La

question dit qu'on ne veut pas la piste longue parce qu'il y a des normes, comment dire, il y a des impacts environnementaux. Non, on ne veut pas entendre parler de ça, on veut notre piste longue pour la simple et bonne raison qu'on veut que Mayotte soit désenclavée, on veut que Mayotte puisse avoir cette ouverture au niveau touristique, on veut que Mayotte puisse avoir l'ouverture internationale, qu'il y ait le maximum. On ne veut pas... Parce qu'actuellement, on a parlé des Comores tout à l'heure, que les Comores ont une piste longue et que Mayotte n'en a pas. Effectivement, même dans les... Si je ne me trompe pas, il y a un journal...

Anziza MOUSTOIFA : Vous nous excusez, vous avez fait deux minutes déjà. Rapidement vous concluez.

Hayrouni MOHAMADI : Je conclus. Si je ne me trompe pas, dans les journaux qui sont parus récemment, il va y avoir des lignes directes entre Mohéli, en tout cas entre les Comores et Paris. Et si on considère que Mayotte a un développement économique plus avancé que les Comores, c'est quand même honteux au niveau de nos élus, au niveau de la République que Mayotte se trouve derrière, comme toujours. Ce n'est pas normal. Il faut que notre piste longue soit mise en place quelles que soient les circonstances. Merci.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : Les deux derniers intervenants, c'est M. MAHAMOUDA et M. Fadhuli et ensuite, nous allons conclure ce débat. M. MAHAMOUDA ? Rapidement parce que vous êtes déjà intervenu.

M. MAHAMOUDA, habitant de Bouéni : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : S'il vous plaît, s'il vous plaît, M. Fadhuli et puis traduction des deux interventions et ensuite réponse, s'il y a une réponse à apporter. Et nous allons conclure. En tout cas, vous êtes invités à nos prochaines réunions.

Fadhuli DAHALANI : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : Maharaba. Traduction rapidement et nous allons conclure ce débat. Ah oui, et le maître d'ouvrage, s'il a des éléments à apporter pour une réponse. Voilà.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français des deux interventions précédentes : M. MAMOUDA voulait juste expliquer que lui, il est pour l'allongement de la piste. Il voulait juste avoir quelques explications parce que si on fait aussi cet allongement pour favoriser le développement du tourisme, c'est pour que les touristes

puissent venir voir ce que nous avons de spécifique ici, c'est-à-dire les tortues et le reste. Ensuite les deux questions qui ont suivies de Monsieur. Il voulait savoir à partir de quel pourcentage on peut aller à l'annulation du projet, concernant les avis qui sont donnés ici. Ensuite, sa deuxième question, c'était... Il a déjà fait remarquer que là où il habitait, pas très loin de l'aéroport international de Charles de Gaulle, Goussainville, en 1997 il y a eu de très grosses manifestations, en particulier à cause du bruit. Donc concernant ce projet sur Mayotte, quelles mesures ont été prises face au bruit et face aux gênes diverses qui sont occasionnées notamment par les camions qui traverseront les villages pendant les travaux ?

Anziza MOUSTOIFA : Je donne la parole au maître d'ouvrage et puis après je pourrais apporter une réponse complémentaire par rapport aux pourcentages. Mais allez-y d'abord M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Donc concernant le bruit et les gênes diverses, tout d'abord pour ce qui s'agit des nuisances sonores à Pamandzi et du fait que les vols... que les avions survolent à très basse altitude les habitations de Pamandzi, avec la piste longue, la piste convergente, on propose de déplacer un peu les nuisances. Le bruit... il y aura toujours du bruit pour les habitants de Pamandzi, mais il sera moins fort si les avions, au lieu de survoler Pamandzi, survolent la mer. Et c'est ce que nous proposons avec la piste convergente.

Concernant les gênes liées aux camions, donc au transport des matériaux jusqu'à l'aéroport, et bien il faudra voir ce qu'on peut faire pour régler ça. Notamment nous étudierons la possibilité d'amener les matériaux avec une bande transporteuse, c'est-à-dire une bande qui transporte les matériaux et qui roule... Comment expliquer ça ? ... Un genre de rail le long de la côte sur la mer qui emmènerait les matériaux depuis le carrefour du Four à Chaux jusqu'à l'aéroport sans doute avec moins de nuisances pour les habitants de Pamandzi. C'est des choses que nous sommes en train d'étudier.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, allez-y.

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

Anziza MOUSTOIFA : Voilà, nous allons donc rapidement conclure ce débat. Mais avant de conclure ce débat, je voulais juste apporter un élément complémentaire. En fait, on vous dira tout simplement que ce sont les arguments qui permettent d'enrichir le projet et non le nombre d'interventions. Pour information, chaque année en France la CNDP mène environ dix débats : huit sur dix sortent modifiés. Moi je réponds à la question de notre collègue, du Monsieur tout à l'heure sur le pourcentage. Donc huit projets sur dix sortent modifiés. Il peut arriver qu'un projet soit abandonné, environ trois sur cent, 3 % des cas, parce que le débat a mis en évidence une faille importante du projet. On traduit et ensuite je conclus le débat parce que franchement c'était un débat intéressant. Nous avons dépassé plus de trois heures de temps. Tout le monde... Je pense que les gens commencent à être fatigués alors qu'en tout cas, c'était un débat fructueux. Je vous donne la parole et puis je conclus rapidement. Excusez-moi, je prends de l'avance par rapport à la conclusion. Allez-y.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous sommes obligés de reprendre, c'est « huit projets sur dix sortent modifiés »...

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons conclure rapidement. Donc nous vous remercions pour votre participation active à cette réunion publique. Vous nous avez transmis vos avis et questions sur des thèmes variés : la localisation du projet, son coût, le prix du billet, l'impact environnemental, les longueurs de piste, les alternatives au remblai. Les questions des liaisons Grande-Terre/Petite-Terre ont été soulevées aussi et les avantages économiques ont également été posés à la DGAC. Nous vous rappelons que les réponses apportées par la DGAC seront approfondies et complétées lors des réunions thématiques grâce à l'intervention d'autres acteurs et experts. Donc venez participer à ces réunions-là. Vous aurez aussi des éléments complémentaires à toutes vos questions. N'hésitez pas à nous laisser vos coordonnées, comme on l'a dit tout à l'heure, si vous souhaitez d'autres informations sur le projet et le débat public. Merci de votre participation.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : On traduit rapidement et ensuite...

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

Anziza MOUSTOIFA : Vous êtes invités à un pot d'amitié tout de suite après cette réunion très intéressante. Mais M. le Maire voulait intervenir, très rapidement. Un dernier mot alors, merci.

Mohamed YOUSOUF : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Mais peut-être M. HOULAM ou M. RASTAMI, en français pour nos collègues ici présents.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. le Maire remercie les gens de la DGAC qui sont venus ici répondre à toutes ces questions. On a tous constaté qu'ici on est pour la piste longue. S'il y a des difficultés, évidemment il faut en tenir compte, mais il faut réaliser cette piste longue. Chacun ici, quelle que soit sa provenance, a pu s'exprimer. Donc M. le Maire est tout à fait satisfait du

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

déroulement de ce débat. Il félicite tout le monde et il espère voir bientôt la piste longue réalisée.

Applaudissements.

Fin de la réunion à 20 h 19.