

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

—

09 septembre 2011

Sada

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

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

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

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

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

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

La séance est ouverte à 16 h 10 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 : *Intervention en shimaoré.* On invite les habitants et la population de Sada à se rapprocher puisque dans cinq minutes on va commencer le débat.

Bonjour à toutes et à tous. Je suis donc la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public chargé d'organiser le débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Je laisse tout d'abord la parole à Mme le Maire pour un mot de bienvenue. Traduction à chaque fois.

Anziza MOUSTOIFA procède à l'interprétation en shimaoré de son intervention.

Aïda HOULAME, adjointe au maire de Sada : Bonsoir à tous. Tout d'abord, je tiens à vous présenter les excuses de Monsieur le Maire qui a un empêchement et qui n'a pas pu venir faire l'ouverture de ce débat à Sada. Donc c'est moi qui suis tenue de le représenter. Je tiens avant tout à vous souhaiter la bienvenue, à remercier la population ici présente de prendre part à ce débat et à remercier également toute l'équipe organisatrice de ce débat qui a commencé depuis quelques semaines déjà. Nous avons le plaisir de l'accueillir dans la commune de Sada cet après-midi. Je ne serai pas longue parce que ce n'est pas un sujet que je maîtrise trop. C'est juste pour vous dire que c'est un débat sur la piste longue, comme vous le savez tous, et que c'est un enjeu quand même très important pour le développement de notre territoire. Pour ne pas vous influencer, je ne serai pas longue. C'est juste pour vous inviter à donner vos avis et à beaucoup participer au débat.

Aïda HOULAME procède ensuite à l'interprétation en shimaoré de son intervention.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Madame le Maire. Je vais maintenant vous présenter les personnes présentes à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission particulière du débat public. À ma droite M. Jean VAN OOST, moi-même MOUSTAFA Anziza et M. Mohamed MOINDJIÉ. À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction de l'aviation civile. Ils représentent le maître d'ouvrage. Je les laisse se présenter.

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

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : *Salam Aleikum.* Bonsoir à tous. Je m'appelle Yves DEBOUVERIE, je viens 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.

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

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

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

Anziza MOUSTOIFA : Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ? Ce débat public est tout d'abord une obligation légale en raison de son montant élevé et de ses impacts sur l'environnement. Il est organisé par une Commission particulière du débat public. Il dure jusqu'au 5 novembre. Le débat public a un objectif : informer le public, lui donner la parole sur le projet dans le but d'éclairer et de préparer la décision du maître d'ouvrage sur le projet.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vos avis exprimés au cours du débat public seront intégrées dans le compte-rendu rédigé par notre Commission et transmis 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 questionnements et avis du public. Vos avis ont donc de l'importance et c'est pour cela que nous organisons ce débat public.

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

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

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

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

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

Anziza MOUSTOIFA : Quelles sont les règles des réunions publiques ? Ces réunions publiques suivent les grandes règles du débat. Les deux premières règles sont la neutralité et l'indépendance : les membres de la Commission ici présents 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.

Anziza MOUSTOIFA : La quatrième règle est la transparence : les présentations sont entièrement traduites. Tous les propos sont enregistrés et retranscrits. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon cela ne pourra être pris en compte. Il faut aussi vous présenter au début de votre intervention. Enfin la cinquième règle est l'argumentation : nous vous demandons de préciser vos avis. Ce sont vos arguments qui seront transmis au maître d'ouvrage et qui donneront du poids à votre intervention.

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

Anziza MOUSTOIFA : Le calendrier du débat public. Nous reprenons aujourd'hui les réunions publiques après un mois de suspension en août. La prochaine réunion aura lieu à Chiconi demain matin à 9 h 00 sur la place Maanbadi. Puis dans les autres communes de l'île. Nous organisons également quatre réunions thématiques : sur les impacts environnementaux le mercredi 21 septembre à Mamoudzou, le déroulement du chantier le vendredi 23 septembre à Koungou, les impacts pour la population de Petite-Terre le samedi 8 octobre à Dzaoudzi-Labattoir, les enjeux économiques le mercredi 12 octobre à Mamoudzou. Vous trouverez le calendrier du débat à la dernière page du journal qui vous a été distribué à l'entrée.

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

Anziza MOUSTOIFA : Pour d'autres informations, donner votre avis ou poser une question, n'hésitez pas à nous contacter. Notre numéro de téléphone et notre adresse email sont indiqués sur le journal du débat. Vous pouvez aussi laisser vos coordonnées dans le registre situé à l'entrée si vous souhaitez suivre le débat ou obtenir des documents. Je vous remercie de votre attention et je vais maintenant passer 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 Madame la Présidente. L'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste de l'aéroport aux besoins. Aujourd'hui le développement 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, c'est de rendre possible l'élargissement de la desserte aérienne internationale de Mayotte qui est actuellement limitée à des lignes régionales. Et c'est surtout de permettre la mise en œuvre de vols directs de Mayotte vers la métropole.

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

Yves DEBOUVERIE : En effet la forte croissance du trafic à Mayotte, qui a été constatée ces dernières années, rend possible maintenant au plan économique une ligne régulière Mayotte-Paris avec des vols directs, alors que les passagers, jusqu'à présent, doivent 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 créent des contraintes pour le décollage vers le nord et il y a des habitations très proches qu'il faut protéger du souffle des réacteurs.

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

Yves DEBOUVERIE : L'atterrissage d'avions gros porteurs venant directement de métropole est possible la plupart du temps, mais pas tout le temps. Ainsi il arrive qu'un avion en provenance directe de Paris ne puisse pas atterrir car, compte tenu des circonstances météorologiques du moment, la piste est trop courte.

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

Yves DEBOUVERIE : Comme vous le savez, une compagnie a décidé de lancer, à partir du 31 octobre prochain, des vols directs Mayotte-Paris. Elle utilisera pour cela un nouvel avion 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. Dans ces conditions, si des vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, pourquoi faut-il prévoir une nouvelle 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. Dans certaines conditions météorologiques en effet, parce que le vent vient du nord ou parce qu'il pleut et que la piste est mouillée, l'avion devra réduire sa masse pour pouvoir décoller et ne pourra pas emporter tout le carburant nécessaire pour rejoindre directement Paris. Une escale intermédiaire pour refaire le plein de carburant sera donc nécessaire ces jours-là, ce qui entraînera un retard à l'arrivée à Paris. Cette situation pourrait se produire dans environ 15 % des cas avec le nouvel avion d'Air Austral, surtout entre janvier et mars.

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

Yves DEBOUVERIE : Par ailleurs une piste plus longue est également nécessaire pour permettre l'utilisation d'autres types d'avions, moins performants, pour des vols long-courriers, au départ de Mayotte, ou à l'avenir pour les besoins d'avions de plus grosse capacité.

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, c'est celui d'une piste, que nous appelons convergente, de 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est de ne plus avoir d'obstacle, notamment la colline de Labattoir, dans l'axe de la piste. Et pour les habitants, c'est d'éviter les survols à très basse altitude des habitations de Pamandzi. La longueur de 2 600 m paraît être un bon compromis, car elle correspond aux besoins d'une large gamme d'avions long-courriers et 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 présentés au débat public. Celui que vous avez sous les yeux, c'est le scénario numéro 2, qui prévoit la construction d'une piste convergente de 2 600 m qui rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle.

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

Yves DEBOUVERIE : Le scénario numéro 1 que voici, quant à lui, prévoit deux étapes. Il y a une première étape qui consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur de piste de 2 310 m². C'est la longueur de piste qui est nécessaire pour que le nouvel avion puisse décoller vers Paris avec le plein de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques. Dans une deuxième étape, ultérieurement, lorsque le besoin se fera sentir- par exemple dix ans après la première étape – la piste convergente de 2 600 m serait construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Un avantage du scénario 1 par rapport au scénario 2 que vous avez vu précédemment, c'est que la piste remonterait moins haut le long de la côte de Pamandzi, en face des habitations le long de la plage de Pamandzi.

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

Yves DEBOUVERIE : Au plan de l'environnement, les deux projets soulèvent des difficultés. Conformément à la réglementation applicable, c'est ce qu'on appelle l'étude d'impact qui devra évaluer de manière précise les impacts environnementaux et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser les impacts. Cette étude d'impact sera réalisée après le débat public, lorsque le scénario, lorsque le projet précis sera défini.

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

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

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

Yves DEBOUVERIE : Le deuxième point sensible, c'est le prélèvement et le transport des matériaux de remblai. En effet le volume des matériaux de remblai pour construire la piste sera très important. Ces matériaux de remblai pourraient être prélevés sur la colline de Four à Chaux et la colline de Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera une source de nuisances et naturellement il faudra maîtriser ces nuisances.

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 : le trajet Mayotte-Paris prendra dix heures, c'est quinze heures aujourd'hui si on fait

² En réalité, 2 310 m.

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

une escale à la Réunion. En termes de tarifs, le raccourcissement du trajet diminue les coûts du transport aérien. Mais cette baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé du carburéacteur à Mayotte.

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

Yves DEBOUVERIE : La mise en service de la piste longue aura pour effet d'améliorer la régularité des vols directs vers Paris qui seront moins soumis aux aléas de la météo et donc d'amplifier les avantages, temps de trajet et prix, qui auront été acquis dès cette année avec les 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 un billet moins cher et 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 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 à ce projet en prenant en considération les avis qui auront été exprimés au cours du débat. Le calendrier, si la décision est prise de poursuivre le projet, pourrait être le suivant : poursuite des études en 2012, notamment l'étude d'impact, dont j'ai parlé tout à l'heure, en vue de l'enquête publique et poursuite des études de mise au point en 2013-2014 pour un début des travaux en 2015. La durée des travaux, qui reste à préciser, serait de l'ordre de deux à trois ans.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci de votre attention. Nous sommes ici pour répondre à vos questions, du moins celles auxquelles nous arriverons à répondre, et écouter vos avis.

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

Anziza MOUSTOIFA : Comme nous l'indique la DGAC, la parole est au public. Je vous rappelle encore une fois que vous avez deux minutes par intervention pour que tout le monde puisse s'exprimer. Nous allons établir une liste des personnes qui souhaitent intervenir et nous vous donnerons la parole dans l'ordre de cette liste. Mais nous pouvons déjà commencer tout de suite. Toutes les personnes qui veulent prendre la parole.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous pouvons donner la parole au Monsieur qui a déjà pris le micro.

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

Ali HARIBOU, habitant de Sada : Bonjour, je m'appelle HARIBOU ALI...

Anziza MOUSTOIFA : *Quelques mots en shimaoré.* On précise encore : c'est deux minutes par intervention.

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

Ali HARIBOU : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'appelle HARIBOU Ali et il est en train de dire que vous voulez nous bloquer ici à Mayotte à cause de cette histoire d'environnement. Le projet de piste longue pour permettre les vols directs Dzaoudzi-Paris est un projet qui date. Il s'étonne de voir qu'aujourd'hui on vient ouvrir des débats pour nous proposer des débuts de travaux pour 2015. Il se demande pourquoi attendre 2015. Est-ce que c'est une façon de procéder pour nous signifier que vous ne voulez pas faire cette piste ?

Anziza MOUSTOIFA : Je donne la parole tout de suite à la DGAC et on continue les questions.

Yves DEBOUVERIE : La DGAC soumet le projet de piste longue au débat public. Cela veut dire que la DGAC a un projet. Si la DGAC avait décidé qu'il n'y aurait pas de piste longue, il n'y aurait pas de projet. Donc il y a un projet qui est soumis au débat public parce que c'est la procédure. Il s'agit de recueillir l'avis des Mahorais et ensuite l'État prendra une décision que je ne connais pas aujourd'hui. Mais elle sera prise conformément à une procédure après le débat public et en prenant en considération les avis qui auront été donnés.

2015, je comprends que vous disiez que c'est long. Je comprends cela. Les délais pour des gros travaux du genre de la piste longue de Mayotte, les délais d'étude et tous les travaux préparatoires aux travaux prennent malheureusement, mais c'est comme cela, prennent beaucoup de temps. On consacre beaucoup de temps aux études, de façon à ce que lorsque les travaux démarrent, ils puissent se faire le plus rapidement possible. Voilà une raison pour expliquer pourquoi il y a débat public aujourd'hui et que je parle de début de travaux en 2015.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donner la parole à M. ABBAS.

Abdou ABBAS, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : La question de M. ABBAS, c'est pourquoi le choix de faire la piste en question

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

en Petite-Terre sachant que les grèves récurrentes au niveau de la barge causent du retard ? Est-ce qu'il ne serait pas possible de faire cette piste en Grande-Terre ?

Anziza MOUSTOIFA : Allez-y M. DEBOUVERIE s'il y a une réponse.

Yves DEBOUVERIE : Le projet de piste longue qui est présenté a été précédé d'études qui datent déjà de plusieurs années maintenant. Au début de ces études, la question que nous nous sommes posée, c'est de savoir où faut-il implanter une piste longue à Mayotte ? À cet effet, plusieurs sites possibles ont été étudiés en dehors du site actuel de Pamandzi, notamment en Grande-Terre. Le problème pour créer un aéroport avec une piste longue, c'est qu'il faut vraiment une partie de terrain plate de grande dimension dont les deux axes de la piste soient dégagés pour que les avions puissent voler sans être gênés par les collines ou les montagnes. Comme vous le savez, à Mayotte, ce n'est pas facile et on a été conduit, à Pamandzi, de faire la piste sur la mer parce que c'est le seul moyen pour qu'un côté au moins de la piste soit dégagé, qu'il n'y ait pas les montagnes en face.

À Grande-Terre, c'est très difficile. Les deux sites qui avaient été étudiés, c'était, le premier à l'intérieur des terres, à Combani parce qu'avec la plaine de Combani il y a quand même des possibilités. L'étude qui a été faite a montré que ce n'était pas facile. Il fallait raser des collines, il fallait construire l'aéroport à la place de Combani, il fallait raser la moitié du village de Combani. Du coup cela détruisait une partie des surfaces agricoles de Mayotte et il n'y en a déjà pas beaucoup. Donc Combani, c'était très difficile.

L'autre site qui a été étudié, c'est au nord de Mamoudzou, à Majicavo sur la côte, là aussi en construisant la piste en partie sur le lagon. C'était une possibilité, mais il a été estimé à l'époque que ce site était vraiment trop proche de Mamoudzou et qu'il handicapait les possibilités de développement de l'urbanisme de Mamoudzou. Donc ce projet a été abandonné, de même que le site des Badamiers qui était étudié sur Petite-Terre. Il y avait des obstacles importants pour créer un nouvel aéroport à Mayotte, topographiques, socioéconomiques et il y avait aussi le coût. Le coût de reconstruire complètement l'aéroport, c'est également un obstacle qu'il fallait prendre en compte. Finalement la décision a été prise d'étudier une piste longue sur le site actuel de Pamandzi.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donner la parole à M. YACOUB.

Achiraffi YACOUB, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Anziza MOUSTOIFA : *Quelques mots en shimaoré.* Comme tout est enregistré, je laisse la parole à M. YACOUB.

Achiraffi YACOUB : *Intervention en shimaoré.*

Anziza MOUSTOIFA : *Quelques mots en shimaoré.* Deux minutes.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. YACOUB qui se pose la question de savoir pourquoi chaque grand projet de Mayotte devient la pomme de discorde. Nos anciens ont lutté pour que Mayotte puisse aller de l'avant. Ce projet d'allongement de la piste est un projet qui date. Mais visiblement l'État a peur de mettre l'argent pour nous développer. Pourquoi l'État ne met-il pas l'argent pour que Mayotte puisse se développer à l'image de la Réunion ? Ce projet, il se rappelle, a déjà été évoqué la première fois que Jacques CHIRAC est venu à Mayotte. C'était en 1997... en 1987. Et puis, au sujet de la recherche des sites, il précise que les gens qui se sont chargés de cette recherche n'ont pas totalement sillonné Mayotte parce qu'il voit bien qu'à Miréreni et à Dapani, cela peut se faire et notamment en prolongeant vers la mer.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. La parole est à la DGAC, sinon nous pouvons prendre une deuxième question et après vous répondez globalement, c'est bon ? Nous passons la parole à M. Ahmani BOUNAMANI et ensuite la DGAC essaiera de répondre aux deux questions.

Ahmani BOUNAMANI, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

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

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Ahmani BOUNAMANI qui dit qu'il avait quelques questions, mais certaines parmi elles ont déjà été évoquées, notamment le terrain d'aviation en Grande-Terre. Et puis il dit que le projet de piste longue est un projet qui date d'il y a déjà plus d'une décennie. Pourquoi nous poser la question seulement maintenant sachant que tout le monde voudrait de cette piste ? Il pense que si c'est seulement maintenant qu'on nous pose la question, c'est que l'État nous cache quelque chose. Il y a visiblement quelque chose qu'on voudrait nous cacher. Ce projet date et on vient nous dire que ce sera seulement en 2015 qu'on pourrait peut-être commencer les travaux. 2015, c'est loin et là encore une fois, il y a un flou volontaire dans l'histoire. La question est de savoir ce qu'on nous cache réellement.

Anziza MOUSTOIFA : Je vous laisse la parole, Monsieur, pour pouvoir répondre aux deux intervenants et après nous passons à la suite.

Yves DEBOUVERIE : Je ne sais pas si je vous cache quelque chose, en tout cas je ne le sais pas moi. Alors pourquoi cela a tellement tardé ce projet ? Moi je ne connais pas toutes les réponses. Je vais en donner une qui n'explique sans doute pas tout, mais voilà une réponse. L'intérêt d'une piste longue à Mayotte, c'est qu'elle sera utilisée par les avions et utilisée par des avions qui en auront besoin donc. Jusqu'à présent, le trafic de Mayotte, entre Mayotte et la métropole, était trop faible pour qu'il y ait une liaison directe, un vol direct. C'est seulement maintenant que le trafic commence à devenir suffisamment important pour qu'une ligne directe entre Mayotte et la métropole puisse être rentable. Et c'est donc maintenant qu'on se pose la question de la longueur de la piste. Donc voilà, jusqu'à présent

cette piste longue n'aurait pas servie à grand-chose. Voilà c'est un élément de réponse que je vous donne, un élément de réponse technique.

Vous êtes revenus sur le choix du site et notamment les possibilités de créer un aéroport en Grande-Terre. Vous avez évoqué le site de Dabani. La question avait déjà été posée. J'ai regardé sur une carte ce qu'il était possible de faire à Dabani. Il est impossible à Dabani de créer un aéroport avec une piste longue pour des vols longs courriers. On serait obligé de la construire sur la mer, la plus grande partie sur la mer, et même cela irait au-delà du platier. Donc on serait obligé de remblayer de façon importante alors que le fond du lagon est quand même à des profondeurs importantes. Donc ce serait un coût inimaginable et donc impossible de construire une piste long courrier à Dabani.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je passe la parole à M. Nabilou ALI BACAR.

Nabilou ALI BACAR, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. Nabilou. En français peut-être, vous pouvez le faire ? Ou on demande à... Allez-y RASTAMI... Puisqu'il a fait le choix de parler...

Nabilou ALI BACAR : Donc je disais que c'est une fierté pour nous que l'on organise ce débat à Mayotte, c'est une première qui mérite d'être applaudie. Parce que trop souvent on entend des choses, il y a des réunions qui se font sans succès, mais là c'est un débat donc c'est tout autre chose. Aujourd'hui l'État, et c'est avec fierté que je le dis, ouvre ce débat sur la piste longue à Mayotte. C'est une première et compte-tenu du fait que Mayotte, trop souvent, on nous a fait des projets à moitié, des projets qui ne nous permettent pas d'aller de l'avant, des petits projets dirais-je. Donc aujourd'hui c'est une opportunité qui nous est offerte que de donner notre avis sur cette piste longue.

Cette piste longue, nous la voulons à Mayotte parce que ce sont les références que l'on trouve ailleurs. Trop souvent on entend ici « À la Réunion, ils ont ça, pourquoi pas Mayotte ? » Donc aujourd'hui à Mayotte, on nous donne presque l'obligation, ou plutôt on nous oriente pour une piste construite en Petite-Terre à Pamandzi. Donc aujourd'hui nous n'avons qu'à encourager l'État vers ce projet-là. C'est la seule chose que nous avons à faire. On aura beau passer toute cette réunion à dire, à indexer l'État – comme c'est facile et dans les îles, on est habitué à cela, même moi je le fais très souvent – mais aujourd'hui c'est une possibilité qui nous est donnée, c'est une opportunité qui nous est donnée, donc nous n'avons qu'à encourager l'État pour qu'il aille beaucoup plus vite. Effectivement, 2015 c'est trop loin, mais il y a des règles dans la République. Nous, la seule chose que nous pouvons faire aujourd'hui, c'est de faire en sorte que l'on puisse respecter ce calendrier. Parce que là, c'est marqué 2015, mais rien n'indique que ce sera fait en 2015. Comme vous le savez, on

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

nous a parlé des impacts environnementaux et je pense que ce sera l'ennemi de ce projet, l'environnement. Donc on doit tous se mobiliser ici pour dire que la piste longue, il faut la faire. D'accord il y aura des dégâts sur l'environnement, mais il faut la faire. Parce qu'à Mayotte on n'a pas d'autre piste. L'exemple le plus récurrent, c'est le port de Longoni : on nous dit trop souvent que nos bateaux doivent passer par Maurice, par la Réunion, par ailleurs parce que notre port est trop petit...

Anziza MOUSTOIFA : M. Nabilou, vous avez dépassé les deux minutes. Merci.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Bien, nous passons la parole à M. Binali HASSANI.

Binali HASSANI : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'appelle HASSANI Binali et il dit que Mayotte entière est d'accord pour obtenir un terrain d'aviation. On a décidé d'agrandir le terrain d'aviation, d'allonger la piste de l'aéroport de Pamandzi, allons-y, il faut l'allonger. Il demande à l'État de bien faire tout ça pour rendre possible l'ouverture de la desserte de Mayotte au monde. Mais pour bien faire, il voudrait que la piste soit allongée, mais que l'aérogare aussi soit construite de la plus belle des manières pour permettre aux autres aussi d'avoir un regard nouveau sur Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA : Je donne la parole à M. Soufou MADI et après... Allez-y M. Soufou MADI.

Soufou MADI, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'appelle MADI Soufou. Bonjour à tous. La France a les moyens. Nous sommes le 101^{ème} département, donc le dernier département. Vous avez déjà décidé. Vous, c'est l'État. Alors faites. Nous ne voulons pas de « Tu auras », nous voulons « Un tien » et plus des « Tu auras, tu auras, tu auras. » Nous ne voulons pas d'aérogare en bois. Faites quelque chose de fiable et de résistant, quelque chose de dur. Faites maintenant et faites bien. Donnez-nous nos droits maintenant.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Messieurs de la DGAC, est-ce que vous voulez intervenir, si vous voulez répondre à ça puisqu'il y a deux interventions ?

Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte : Les deux questions portaient entre autres sur l'aérogare. Je vais répondre sur ce point. Effectivement, il y a eu la

décision de la construction d'une nouvelle aérogare à Pamandzi. Les installations actuelles étant beaucoup trop contraintes, la décision de construire une aérogare a été prise indépendamment du projet de piste longue. C'est-à-dire que l'on a considéré ces deux projets comme indépendants l'un de l'autre puisque l'aérogare, c'était extrêmement urgent et qu'il fallait avoir des installations de très bon niveau et très rapidement. Donc cette aérogare sera ouverte à l'été 2013, même si une partie est en bois – je sais que cela ne plaît pas et il y a eu beaucoup de débats là-dessus, mais on ne va pas relancer le débat – même si une partie est en bois, le confort qui est associé à cette aérogare est un confort de très haut niveau. En aviation civile, on a différents niveaux de confort associés aux constructions que l'on fait et le confort associé à cette aérogare est un très haut niveau dans la gamme. Il y a cinq niveaux et c'est le deuxième niveau possible. Donc c'est une très belle aérogare que vous aurez à l'horizon de l'été 2013, peut-être un petit peu avant et c'est un projet qui est lancé. Les études sont déjà très avancées. Le début des travaux va démarrer en 2012 pour 18 mois de travaux. Donc ça, c'est tout à fait acté.

Ensuite, le « tien » plutôt que « tu l'auras », on est bien d'accord et le débat public va exactement dans ce sens, c'est pour que vous aidiez l'État à se prononcer dans ce qui sera retenu. Cela va exactement dans le sens de ce que vous souhaitez.

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

Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste de longue de l'aéroport de Mayotte : *Salam Aleikum.* Je voulais préciser une chose. Il serait bien que vous argumentiez vos avis. C'est important pour le débat. Il ne s'agit pas seulement de dire ce que l'on pense ou de tergiverser. Il faut argumenter : pourquoi vous voulez cette piste ou pourquoi vous ne voulez pas cette piste ? Voilà, merci. Donc on va passer aux questions de M. ACHIRAFI...

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

Jean VAN OOST : Donc on passe aux questions de M. ACHIRAFI.

Cherir ACHIRAFI : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Merci de votre venue. Vous êtes venus pour un rappel, pour nous rappeler quelque chose que vous avez déjà décidé de faire. Alors nous ne voulons qu'une seule chose, c'est que vous nous fassiez une infrastructure digne de ce nom, qui puisse nous permettre de faire nos voyages dans le monde de manière directe sans trop de détours.

Jean VAN OOST : Donc c'est très clair, parfait. La question d'Alger.

M. ATTOUMANI, dit « Alger » : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. « Alger » dit qu'à Mayotte, bien des choses nous sont communiquées après coup, c'est-à-dire quand tout est déjà fait. Il se demande, pour cette fois seulement, si c'est différent ou c'est exactement le même procédé. Ce qu'il souhaite, encore une fois et à l'image de ce qui déjà été avancé, c'est qu'on nous construise une très bonne infrastructure pour qu'on puisse faire librement nos voyages. Un mot à l'adresse de ceux qui voudraient bloquer. Il se demande si ceux qui voudraient bloquer la réalisation de cette infrastructure, est-ce qu'ils prendront d'autres avions ? Atterriront-ils à un autre endroit que celui que nous voulons aménager ?

Jean VAN OOST : La Commission de débat public va répondre à cette question. La Présidente et moi-même pensons que cette Commission et ce débat sont très importants. Il existe aujourd'hui, il a cette valeur d'exister. Nous sommes département depuis mars, je vous le rappelle. Les règles changent aussi. Aujourd'hui, on doit écouter le public. Il faut savoir que sur les grands projets d'infrastructure, que sur les grands projets en général qui dépassent 100 millions d'euros, il y a des débats publics partout en France. Donc ça sert aujourd'hui. Le projet oscille entre, de mémoire, 250 à 300 millions d'euros, quelque chose comme ça, donc il y a débat public. Pour répondre aussi à votre question, la piste n'existe pas aujourd'hui, l'allongement de la piste n'est pas fait, on est d'accord. Donc le débat sert, clairement.

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

Jean VAN OOST : Donc voilà, on vous demande votre avis parce qu'il peut dans ce débat influencer la forme et le type d'infrastructure. Là on vous propose plusieurs types de projets. Les réponses que vous allez amener vont influencer le projet pour la finalisation de sa réalisation. Donc c'est important que vous vous exprimiez et c'est important, je le rappelle, que vous argumentiez : pourquoi vous voulez cette piste ? « Je veux cette piste parce que je pense que ou j'ai envie que... Et pourquoi je n'en veux pas ? Parce que je pense que et j'ai envie qu'il n'y ait pas cela ou cela à Mayotte. » Donc ça, c'est très important. Il faut que vous sachiez qu'en France, il y a une dizaine de débats publics par an, donc il y a une dizaine de projets de 100 millions d'euros qui sont discutés en public comme ici à Sada aujourd'hui. Et sur ces dix projets par an en France, il y a en a huit qui sont modifiés suite au débat. À Mayotte, on a la chance d'avoir un débat pour cette piste longue qui est une grande infrastructure attendue, demandée et possible à Mayotte. Il faut que vous donniez votre avis pour influencer sur la réalisation de cette piste. Voilà.

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

Jean VAN OOST : Je vais me permettre de répondre à votre deuxième partie de question. Je pense qu'en France on a les meilleurs ingénieurs du monde, donc l'infrastructure, quelle qu'elle soit, sera la meilleure du monde. Donc on va passer à la question suivante après la traduction.

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

Jean VAN OOST : On va passer à la question de Yassian, c'est ça ?

Yassian MAABADI, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il a dit bonjour. L'allongement de la piste est le rêve de Mayotte. C'est une infrastructure qui pourrait permettre au développement de Mayotte d'aller de l'avant niveau tourisme, mais c'est aussi une infrastructure qui apporterait de l'esthétique. Sa question est de savoir quel est le poids des arguments provenant de ce débat au niveau de ce dossier et quel aussi le poids de l'État sur ce dossier en termes de pourcentages, a-t-il précisé.

Yves DEBOUVERIE : Sur le poids des arguments, ce sont le poids des arguments d'un débat public. Tout le monde a droit à la parole, tout le monde le droit d'exprimer son avis et d'exposer ses arguments. L'État qui devra faire un choix après le débat public devra prendre en considération tous les arguments.

Quel est le poids de l'État en termes de pourcentages, je comprends la question comme étant celle du financement de la piste longue de Mayotte. Au stade actuel du projet, le financement n'est pas défini. Aucune négociation, aucune discussion n'a encore eu lieu entre les divers partenaires. Ce genre d'infrastructure aéroportuaire est en général financé par les usagers de l'aéroport, c'est-à-dire par les compagnies aériennes et donc, indirectement, par les passagers aériens. C'est la règle pour tous les travaux d'infrastructure lorsque les capacités contributives des passagers le permettent. Compte-tenu de l'importance de l'investissement à faire à Mayotte et du trafic encore faible de l'aéroport, il est évident qu'il faudra une forte participation des pouvoirs publics pour financer la piste. Alors quelle part les pouvoirs publics prendront-ils au financement de la piste ? Aujourd'hui ce n'est pas décidé.

Et puis, il y a une autre question importante qui se pose, c'est est-ce que l'Europe pourra participer au financement de la piste ? Aujourd'hui on ne sait pas, on n'a pas la réponse mais cela peut être une réponse très importante parce que, par exemple, lorsque la nouvelle piste de Saint-Denis à la Réunion a été faite en 1995, je crois, l'Europe a financé 50 %. Donc ce n'est pas rien. La question « Est-ce que l'Europe peut financer ? » est une question importante. Et puis, en dehors de l'Europe, il faudra voir entre l'État et le Conseil général qui se sont engagés par le contrat de projet à examiner le financement de la piste. Il faudra voir comment cela peut se répartir. Donc aujourd'hui, il n'y a pas de réponse précise sur le pourcentage de financement par l'État de la piste longue, si c'était bien la question qui a été posée.

Anziza MOUSTOIFA : Est-ce que vous êtes satisfait de la réponse ? C'est bon, nous avons répondu à votre question ?

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

Anziza MOUSTOIFA : Je voulais juste reprendre un peu ce que j'ai annoncé en préambule. Pourquoi le débat public ? À quoi sert le débat public ? Parce que cela revient souvent. C'est d'informer le public. Vous êtes là, nous essayons de vous informer, de faire le maximum pour que vous puissiez vous exprimer, vous donner la parole, mais surtout pour pouvoir éclairer le maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage devra notamment préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux questionnements et avis du public. Vos avis ont donc de l'importance et c'est pour cela que nous organisons ce débat public. Le Monsieur qui se posait la question tout à l'heure, pourquoi le débat public, en fait c'est surtout pour que vous puissiez vous exprimer et vos avis comptent. Donc n'hésitez pas à prendre la parole et argumentez s'il vous plaît. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : J'avais demandé tout à l'heure à M. Yassian si la réponse qui avait été apportée par la DGAC était complète, est-ce qu'il a besoin de renseignements complémentaires ou de données complémentaires ?

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

Yassian MAABADI : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. Yassian dit que la réponse n'est pas complète parce qu'on n'a pas évoqué la question des environnementalistes qui bloquent le projet. Ils disent que ce projet pourrait détruire Mayotte et donc ils bloquent. Mais il sait qu'ailleurs, on trouve toujours des solutions pour avancer malgré des blocages côté environnementaliste. Et c'est exactement pour cela qu'il pose la question de savoir quel est le poids des arguments avancés dans ce débat sur ce projet.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Alors, si le poids des environnementalistes est fort dans le débat, c'est parce qu'ils argumentent leur débat. Si vous, vous n'argumentez pas, votre poids sera moins fort, c'est tout. À un moment donné, il faut que vous fassiez l'effort de dire pourquoi vous voulez cette piste et d'argumentez sérieusement. Sinon, cela ne sert à rien de dire simplement « Je veux la piste ». Enfin, cela sert, on est bien d'accord, mais il faut l'argumenter. Et si vous pensez que le poids des environnementalistes est fort pour bloquer la piste, ça veut dire que le débat a une vraie nécessité, on est bien d'accord. Si vous pensez que eux, dans le débat, vont bloquer, et bien faites en sorte que vous, dans le débat vous

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

débloquez, simplement. Donc je pense que le débat est très important et nécessaire et fera en sorte que votre avis sera pris en compte par la DGAC, par l'État donc, pour la réalisation de la piste. Donc c'est important. Je crois que c'est bon, on peut traduire.

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

Jean VAN OOST : La Commission particulière voudrait aussi rappeler qu'il y a l'équivalence : chacun a possibilité de s'exprimer. Les réunions sont ouvertes à tous. On a fait un bilan dernièrement en conférence de presse : le grand public, c'est-à-dire vous, vous vous exprimez autant si ce n'est plus que les environnementalistes. Donc à un moment donné, il y a l'équivalence, chacun a le droit et peut s'exprimer de toute façon. Donc c'est pour cela qu'on propose deux minutes pour chacun, pour que ce soit équivalent. Si c'est un élu ce sera deux minutes, si c'est un bacoco ce sera deux minutes, si c'est un environnementaliste ce sera deux minutes, si c'est vous-même ce sera deux minutes. Donc c'est équivalence, chacun s'exprime. Après vous avez d'autres méthodes d'expression, vous pouvez aller à la Commission, venir nous rencontrer, déposer des documents, déposer des arguments. Vous pouvez le faire aussi par Internet. Vous pouvez le faire par courrier. Vous avez tous les moyens possibles d'exprimer votre volonté ou votre non-volonté pour cette piste longue, en argumentant bien sûr.

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

Jean VAN OOST : Place au débat. Question de M. SOUDJAY Ali s'il vous plaît.

Ali SOUDJAY, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Jean VAN OOST : Parfait, deux minutes piles, extraordinaire.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. SOUDJAY qui a dit qu'on permet à ceux qui sont pour et contre de donner leurs arguments. Il dit que l'allongement de la piste, oui. Mais on a déjà des avions qui sont juste à moitié remplis, donc peut-être pas nécessaire de faire venir des avions encore plus gros. Si on allonge la piste, bien sûr, il y aura beaucoup de touristes qui vont venir, mais où les accueillir ? Vous êtes en train de nous demander de parler pour pouvoir dire plus tard que c'est nous qui avons voulu cela. Alors son avis à lui, c'est peut-être d'orienter ou d'affecter l'argent pour l'allongement de la piste ailleurs. Ailleurs, c'est-à-dire côté santé, construire des hôpitaux, faire venir beaucoup de médecins pour que, dès qu'on a un petit pépin, on puisse nous soigner. C'est cela sa priorité.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Très bien. Question suivante avec Siti SAÏD, s'il vous plaît.

Siti SAÏD, habitante de Sada : Moi je vais parler en français. Merci à l'assemblée de me donner la parole. Pour moi, la piste aurait dû être agrandie depuis 2000 pour 3 600 m. Pour des raisons politiques, des manœuvres politiques, certaines personnes n'ont pas voulu et elle a été agrandie à 1 600 m, si ma mémoire est bonne. Et je viens d'apprendre ici comme quoi c'est 1 600 m n'ont pas servi, je l'ai entendu quelque part. Donc en tant que Mahoraise, je suis révoltée par rapport aux délais que j'ai vus tout à l'heure. Parce que la piste longue va permettre – là, je vais argumenter, ce que vous avez demandé tout à l'heure – cette piste longue est un atout majeur pour le développement et pour l'économie de Mayotte. Donc quand je vois aujourd'hui que vous êtes là – je ne sais pas combien vous avez dépensé pour l'étude jusqu'en 2015 – cette somme, par rapport à une piste qui a été déjà étudiée et qui a été refusée par nos élus parce qu'il fallait réduire à 1 600 m, aujourd'hui vous donnez 2 600 m si j'ai bien retenu, alors que normalement 3 600 m, c'était [Nodefa 1'58'58] qui avait estimé à 3 600 m. Donc moi ce que je voudrais dire à l'État, nous demandons tous parce que nous sommes là de pied ferme : nous voulons l'agrandissement de cette piste parce que c'est un atout essentiel pour l'économie de Mayotte. Aussi, il y a le Fonds européen du développement qui est retourné tous les ans en métropole. Merci.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci beaucoup.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, un petit commentaire ou un grand commentaire, je ne sais pas.

Yves DEBOUVERIE : Non, petit commentaire pour parler des chiffres, parce que je suis un peu perdu, vous aussi sans doute. La piste actuelle de l'aéroport de Mayotte fait 1 900 m, ça résulte d'un allongement qui a été fait en 1995. À ma connaissance, il n'y a jamais eu de projet pour porter la piste à 3 600 m mais peut-être que je me trompe. Et la piste de 1 900 m, je vous assure qu'elle sert.

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

Jean VAN OOST : On continue avec une question de Madame le Maire.

Aïda HOULAME : Rebonsoir. Je m'appelle Aïda HOULAME. Juste avant de poser ma question, je voudrais réagir par rapport au Monsieur qui est intervenu juste avant Siti qui disait qu'il ne voit pas l'utilité de prolonger la piste parce qu'il n'y a pas assez d'hôtel, ni d'endroit pour accueillir et loger les touristes. Je voulais juste dire que s'il n'y a pas une prolongation de la piste qui bloque l'atterrissage des gros avions, le tourisme ne se développera pas. Et si la piste n'est pas prolongée, aucun promoteur ne viendra sur Mayotte pour investir. Le développement de Mayotte passe notamment par la prolongation de la piste pour

permettre aux gros promoteurs qui ont les moyens d'investir, d'arriver sur Mayotte, pour – comment dirais-je – construire les hôtels, construire les restaurants, construire les gîtes ruraux, pour permettre au tourisme de se développer.

Maintenant, ma question est celle-ci. Vous nous avez montré tout à l'heure deux scénarios possibles pour la prolongation de la piste. Moi j'opte pour le scénario 2 parce qu'il me semble que les avantages sont les mêmes et que le scénario 2 est tout à fait plus avantageux. Pourquoi attendre dix ans pour nous permettre de voir atterrir sur la piste les gros avions de grande capacité ? Pourquoi prolonger la piste actuelle et attendre dix ans pour faire le retour, si j'ai bien compris, pour la compléter au lieu de faire directement ce qui serait le plus avantageux pour les Mahorais ? Est-ce un problème de coût ou est-ce un problème technique ? Merci.

Applaudissements.

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

Yves DEBOUVERIE : Pourquoi y a-t-il un scénario 1 qui est proposé qui, comme vous l'avez compris, prévoit deux étapes ? Première étape avec seulement un allongement de la piste pour la porter de 1 900 m, actuellement, à 2 300 m. Et ensuite lorsqu'il y aura besoin, faire la piste convergente longue de 2 600 m, plus tard. Pourquoi ce scénario-là est-il proposé ? Pour trois raisons, enfin trois éléments peuvent défendre ce scénario-là. Le premier élément, c'est que dans la mesure où les pouvoirs publics devront financer sans doute une grande partie de l'investissement, il est toujours mieux de reculer les dépenses compte-tenu de l'état du budget de l'État ou de celui du Conseil général. Donc le scénario 1 a l'avantage de reporter dans le temps au moins la moitié de la dépense, ce qui a un intérêt pour l'État.

Deuxièmement, pourquoi porter la piste à 2 300 m seulement ? Parce que c'est la distance qu'il faut pour que les avions actuels, c'est-à-dire notamment le Boeing 777-200LR que la compagnie Air Austral vient de présenter à Mayotte. Cet avion-là a besoin de 2 300 m pour décoller directement vers Paris même s'il pleut et même s'il y a du vent du nord. Donc cela correspond aux besoins actuels de l'avion, 2 300 m, la première étape du scénario 1. Et c'est seulement plus tard qu'on aura besoin de 2 600 m, par exemple lorsqu'on prendra des avions plus gros, lorsque des avions plus gros seront nécessaires, plus gros c'est notamment le Boeing 777-300 qui est utilisé par plusieurs compagnies entre Paris et la Réunion. C'est un avion plus gros puisqu'il fait 80 sièges de plus que le premier avion dont j'ai parlé à l'instant. Donc ça, il n'y en pas besoin avant au moins dix ans. C'est simplement lorsque le trafic augmentera avec le développement économique qu'on aura besoin d'avions plus gros. Aujourd'hui ce n'est pas le cas et dans les dix ans qui viennent, ce n'est pas le cas.

Troisième raison, c'est que, comme vous l'avez vu sur les schémas, la piste convergente de 2 600 m dans le scénario 1, elle part de plus au loin au sud, donc elle va moins loin au nord. Donc elle sera moins pénalisante, moins gênante pour les habitants de Pamandzi, donc moins gênante que le scénario 2.

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

Jean VAN OOST : Chacun son tour, pas tout de suite, après. On va donner la parole à Salama SAÏD, c'est ça ?

Salama SAÏD-ALIFA, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de Mme Salama SAÏD qui pose la question de savoir si un tailleur sans ciseaux mérite bien d'être appelé tailleur. Quand on a choisi d'aménager Longoni, il n'y a pas eu de débat public. Certes le débat public est un respect pour la population, mais elle estime que ça commence un peu à durer. Alors, sans la piste longue, dit-elle, la pauvreté persistera dans Mayotte. Elle dit que tant qu'il n'y a pas de fiançailles, il ne peut y avoir de mariage. S'il n'y a pas de piste longue, il n'y aura pas de touristes et donc nous n'aurons pas de moyens.

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donner la parole à M. Ouirdane. On ne vous a pas oublié.

Ouirdane ATTOUMANI, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Ouirdane. M. Ouirdane dit qu'il est contre le fait de mettre le terrain d'aviation à Pamandzi, car c'est trop loin, ça prend trop de temps et donc cela a un coût. Mais si l'on veut bien garder le terrain d'aviation à Pamandzi, qu'on le garde à Pamandzi, mais prévoir à la fois une enveloppe pour l'allongement de la piste et une autre enveloppe pour la réalisation d'un pont entre la Petite-Terre et la Grande-Terre. Réaliser un pont entre la Petite-Terre et la Grande-Terre parce qu'à l'état actuel des choses, pour quelqu'un qui voudrait voyager et qui s'avère être un habitant de la Grande-Terre, partir de la Grande-Terre jusqu'à Pamandzi, c'est encore plus loin que de partir de Rennes à Roissy-Charles de Gaulle.

Anziza MOUSTOIFA : Bien, nous allons donc donner la parole à Mme Roukia ATIBOU et ensuite la DGAC essaiera d'apporter des éléments par rapport à vos interventions. Mme Roukia ?

Roukia ATIBOU, habitante de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de Mme Roukia ATIBOU qui a bien voulu s'excuser d'avance parce qu'elle pense que son propos pourrait ne pas plaire à certains, mais il s'agit bien ici d'un débat public : chacun a le droit de s'exprimer. Elle dit qu'à travers le débat d'aujourd'hui,

elle a retenu deux choses, la première c'est que les vols directs sont déjà possibles maintenant sans besoin aucun de prolonger la piste. Or ce que nous voulons, nous, ce sont des vols directs et un coût ou des prix de billet d'avion moins chers. Les vols directs sont possibles, donc elle se pose la question de savoir si vraiment il est important de continuer à prolonger la piste sachant que si on allonge la piste, c'est vers le lagon que cela doit se faire alors que le lagon est notre patrimoine. Prolonger la chose vers là-bas, c'est mettre notre patrimoine en danger. Voilà.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Nous donnons la parole à la DGAC.

Yves DEBOUVERIE : La remarque a été faite tout à l'heure que ce n'était peut-être pas la peine – c'est moi qui interprète, pardon – ce n'était peut-être pas la peine de faire beaucoup d'investissement pour gagner des heures d'avion si on doit les perdre sur le trajet entre Pamandzi et Sada. Effectivement, il y a un problème à ce niveau-là me semble-t-il. Mais moi je parle en tant que citoyen : le projet qui est présenté au débat public est un projet qui vise à moderniser l'aéroport. C'est vrai que l'on voudrait aussi que les accès terrestres et maritimes de l'aéroport soient eux aussi modernisés. Du point de vue de l'aviation, il serait souhaitable que les accès soient modernisés et que les autorités locales en charge de ces dossiers-là étudient la question. Pour le reste, c'était des avis qui ont été exprimés, me semble-t-il.

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

Anziza MOUSTOIFA : La parole est à M. Charlot CELEMANI. Oui oui, ça tombe très bien M. Charlot.

Charlot CELEMANI, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Anziza MOUSTOIFA : M. CELEMANI, deux minutes. Traduction M. RASTAMI.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agissait de M. Charlot CELEMANI qui nous dit avoir œuvré dans Mayotte et pour Mayotte depuis 1976. Il nous informe que tout ici a déjà été décidé et fixé avec les grands, nos anciens, notamment Bamana, Martial HENRY, etc. Dans le partage des choses, il a déjà été décidé depuis 1978, du temps du préfet Jean-Marie COUSSIROU, que le terrain d'aviation de Mayotte serait en Petite-Terre à Pamandzi. Parce que si on enlevait le terrain de Pamandzi, plus personne n'irait en Petite-Terre. Alors que l'État ne vienne pas nous embrouiller en nous demandant qui veut que ce soit là-bas ou ne le veut pas. Il est certes vrai que l'on peut construire un terrain d'aviation en partant de Poroani jusqu'à Tsimkoura, mais on n'en veut pas parce qu'avec les anciens, il y a eu un accord pour dire que le terrain d'aviation serait en Petite-Terre. Mais on l'a arrêté, il n'a pas pu continuer, il reviendra.

Anziza MOUSTOIFA : Nous donnons la parole à Mme Halima ATTIBOU, c'est ça. Et puis il y a d'autres intervenants et bien sûr, M. Charlot, vous pouvez reprendre la parole. La parole est libre, nous sommes là pour échanger et que chacun s'exprime.

Halima ATTIBOU, habitante de Sada : Avant tout, je voudrais dire bonsoir et merci de nous donner la parole et de demander notre avis. En fait, moi je voulais déjà poser une question avant de donner mes arguments. Depuis le début du débat, on nous a dit que ce sera par rapport à ce qu'on va dire, la population, que ce sera décidé. Donc je voulais savoir : est-ce qu'au jour d'aujourd'hui, ça sera fait ou pas la piste longue ? Parce qu'on dit que ce sera par rapport aux questions, à l'avis du public. Moi personnellement je suis pour la construction de la piste longue parce que je crois que tous les gens qui sont dans la salle, au moins il y a 80 ou 90 % qui ont déjà voyagé. Nous, quand on arrive à Mayotte, on dit « Oh, c'est petit, on est mal accueilli, on est serré. » On compare toujours par rapport à la France, à Madagascar ou à la Réunion. On fait toujours la comparaison. Pourquoi ? Parce que là-bas, c'est grand, c'est mieux, il y a beaucoup d'avions. Moi je crois que s'il peut y avoir beaucoup de compagnies, déjà on pourrait avoir la concurrence et les prix des billets pourraient descendre un peu, parce qu'aujourd'hui il n'y a que deux compagnies et on voit déjà la différence. Donc pour moi, cela serait un avantage que la piste longue soit faite. Concernant l'environnement, je crois qu'au fil du temps, je crois que l'environnement à Mayotte c'est sale. Tout le monde dit que c'est sale, c'est pourri. Donc aujourd'hui, moi je dirai que côté environnement, je dirais que ce serait mieux qu'on fasse un truc, même si ça touche l'environnement, ce sera bénéfique pour tout le monde. Parce quand on regarde, on voit que c'est sale partout, il y a des déchets, des sacs poubelle, des trucs qui traînent partout. On construit mal, il y a tout qui va à la mer. Donc, tant qu'on démolit, il faut qu'on démolisse positivement.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : La parole est à M. HARIBOU.

Ali HARIBOU : Bonsoir. Cette fois, je vais m'exprimer en français parce que je veux bien m'exprimer. Ce que je veux bien parce que je veux donner... C'est pour argumenter. La plupart des Mahorais, les [Matibous 02'32'32], on a tous été en métropole. Il n'y a que Mayotte qui est la ligne la plus chère du monde, parce que la compagnie d'avion n'a pas de concurrence. Cela veut dire, en français on dit qu'il faut diviser pour mieux régner. Alors si jamais la piste n'est pas à Mayotte, il n'y aura jamais d'autres avions. À ma connaissance, parmi tout ce qui a été dit, la piste longue se retarde parce que c'est l'intérêt d'une seule personne ou d'une seule compagnie. C'est-à-dire que l'environnement, il y a eu, comme j'ai dit tout à l'heure, à Longoni, personne n'a rien dit, on ne nous a pas sollicités. Il y a eu l'environnement à Mtaspéré, on ne nous a pas sollicités. À ma connaissance, l'environnement aussi en ce moment, il y a le Grand Marché, là il y a aussi l'environnement

parce que l'eau va jusqu'à l'opérative, le Cinq/Cinq³, tout ça, il n'y avait pas avant, l'eau allait jusqu'au bout. Alors ce que je veux rajouter pour bien argumenter, je vois qu'à Mayotte, tout le monde essaie d'en profiter. Parce que nous, on veut bien, comme vous avez dit tout à l'heure, que la piste, on ne remplit pas les avions, etc. Nous, on veut bien partir de la Réunion et aller je ne sais pas où. Mais à la fin, nous on ne veut pas payer Mayotte/Réunion, on veut payer Mayotte/métropole même si on passe par Nairobi ou je ne sais pas par où. Mais que le coût soit baissé parce que sinon nos collègues réunionnais profitent sur notre dos. À ma connaissance, pour le billet d'avion, on paie les taxes d'aéroport de la Réunion, tous les Mahorais.

Applaudissements.

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

Jean VAN OOST : Sur le débat, par rapport aux autres projets que vous avez cités, il y a une limite de coût en fait. En dessous de 100 millions d'euros, il n'y a pas de débat public. C'est une des raisons pour lesquelles il n'y avait pas de débat et de questionnement qui ont été faits au préalable sur d'autres projets. C'est une réponse claire. Après je vais laisser répondre la DGAC : est-ce qu'on paye la taxe d'aéroport de la Réunion ?

Yves DEBOUVERIE : Tout à fait, de même quand vous faites Bruxelles-Paris-La Réunion, on paye des taxes à Paris, c'est la règle. Je voulais rappeler qu'à Mayotte, il y a de la concurrence déjà : il n'y a pas qu'une seule compagnie. Pour aller en métropole, vous avez le choix entre deux compagnies, ça c'est de la concurrence. Les compagnies se surveillent l'une l'autre au niveau des tarifs. Donc la concurrence existe déjà. Je ne sais pas si le billet entre la métropole et Mayotte est le plus cher du monde, mais il y a certainement moyen de trouver plus cher. Je suis d'accord avec vous que c'est cher néanmoins. Effectivement ça ne sert à rien de payer des redevances d'aéroport ou des taxes d'atterrissage quand on va à la Réunion, quand on veut aller de Mayotte à Paris. C'est pour cela que l'objectif de l'État et des Mahorais est d'instaurer des vols directs lorsque ce serait économiquement possible. La chose arrive puisque les vols directs vont démarrer le 31 octobre. Peut-être expliquer... ou je reprendrai la parole avec la traduction.

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

Yves DEBOUVERIE : Je voulais donner un complément sur les problèmes des tarifs. Avec l'instauration des vols directs entre Mayotte et la métropole, le coût... excusez-moi, je reprends mon discours. Les tarifs aériens, comme vous le savez, sont fixés par les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes fixent leurs tarifs en fonction de deux éléments. Le premier élément, c'est leur stratégie commerciale et elles tiennent compte de

³ Bar-restaurant à Mamoudzou.

la concurrence pour fixer leurs tarifs. Deuxièmement, les compagnies sont obligées de tenir compte de leur prix de revient, de leur coût. En matière de coût, que vont apporter les vols directs entre Mayotte et la métropole. Le temps de vol va diminuer, le nombre de litres de carburant va diminuer pour aller de Mayotte à Paris si on ne passe pas par la Réunion. Le salaire des équipages va être au *pro rata* du temps du vol, donc ça va diminuer. Donc il va y avoir des baisses de coût importantes qu'on peut estimer environ de 25 à 30 %, si on prend des vols directs par rapport à des passages par la Réunion. Mais il y a un petit problème à Mayotte, c'est que le prix du pétrole, le prix du carburéacteur est très élevé puisqu'il est environ 50 % plus élevé qu'à Paris ou à la Réunion. Si vous faites des vols directs de Mayotte vers Paris, il faut faire le plein de carburant à Mayotte. Ce surcoût du carburant est un problème actuel, on espère qu'il va être réglé. Ce surcoût du carburant va en grande partie diminuer la baisse du coût qui est possible avec les vols directs. Ce problème du prix du carburéacteur à Mayotte, c'est une affaire commerciale entre les compagnies aériennes et le distributeur de carburant. Il y a des discussions entre elles actuellement. L'État a incité à négocier dans le sens de l'intérêt général. Il n'empêche qu'aujourd'hui il y a un problème pour baisser les tarifs avec les vols directs autant que les Mahorais pourraient l'espérer. Sur le long terme avec la piste longue, il y a quand même des éléments, quel que soit le prix du carburant, il y a quand même des effets positifs en faveur d'une baisse des tarifs avec la possibilité à l'avenir qu'il y ait des avions plus gros, donc une baisse du prix au siège de toute façon, une concurrence possible encore accrue qui aura un effet sur les tarifs. Donc il y a des éléments positifs avec la piste longue pour une baisse des tarifs.

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

Anziza MOUSTOIFA : Il y a seize interventions encore. Nous allons donner la parole à M. RENON Christian, ensuite à Mme Dhoimrati et Mme le Maire et à d'autres personnes qui vont intervenir après. Trois personnes vont intervenir parce que le temps... Il est déjà 19 h 00 et il y a encore pas mal d'interventions.

Christian RENON, professeur de sciences, parent d'élève, membre de l'association des Naturalistes de Mayotte, habitant de Sada : Bonjour à tous, Christian RENON, enseignant de sciences au collège, je suis aussi parent d'élève. Donc je suis en charge de l'éducation de vos enfants pour certains et je pense beaucoup à l'avenir des enfants. Je regrette que ce soir on n'ait pas beaucoup parlé des jeunes. J'aimerais en parler dans le temps qui m'est imparti. J'ai une autre casquette, c'est défenseur de l'environnement, je représente les naturalistes de Mayotte et je suis là à ce titre là aussi, mais aussi à titre de citoyen français à Mayotte, vivant depuis trois ans ici. Humblement je me pose des questions comme vous tous ce soir, de nombreuses questions. Par exemple, je reprends les propos de M. DEBOUVERIE : le coût va baisser. Est-ce que le coût va vraiment baisser, le coût du prix du billet ? Le nombre de vols directs va être diminué et a déjà diminué, pour Noël des vols directs ont été supprimés, donc problème. Que va apporter cette piste longue pour Mayotte dans l'avenir ? Ce sont des questions qu'on peut se poser, que je me pose et auxquelles il faut réfléchir. N'y a-t-il pas

d'autres priorités à Mayotte avant cette piste longue qui va coûter très cher, 230 millions d'euros ? Madame parlait de la gestion des déchets. Les touristes, s'ils viennent à Mayotte avec des gros porteurs, que vont-ils trouver à Mayotte si Mayotte ne s'est pas développée dans ces domaines-là ? Des déchets partout, des routes défoncées si ce n'est pas refait, une infrastructure des hôpitaux – comme disait Monsieur – qui n'est pas encore au top entre guillemets, etc. Le lagon non protégé. Donc pour en venir aux défenseurs de l'environnement, je voudrais apporter une précision : les défenseurs de l'environnement ne sont pas contre le développement de Mayotte, ni le développement tout court, au contraire. Ils sont pour le développement, mais dans un respect strict de l'environnement, parce que l'environnement c'est nous, c'est vous, c'est le lagon de Mayotte, un joyau de l'environnement qui sera l'avenir du développement de Mayotte. L'environnement, c'est quoi ? C'est la pêche, c'est l'agriculture, c'est tout ça. Pour les jeunes, les élus auront des décisions importantes à prendre pour l'avenir. Pensez aussi à vos enfants, à nos enfants. Qu'est-ce que les décideurs vont léguer à Mayotte pour l'avenir de nos jeunes ? Pensez-y, merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Mme Dhoimrati ?

Dhoimrati MTRENGOUENI, habitante de Sada : Bonsoir à tout le monde. Nous avons entendu beaucoup d'arguments et beaucoup d'avis, mais en tant que personne j'ai eu l'opportunité depuis des années de fréquenter l'aéroport de Pamandzi en tant qu'étudiante, lycéenne et puis dans le cadre professionnel. Je confirme que c'est une nécessité aujourd'hui que cet aéroport soit agrandi, qu'il soit embelli, qu'il y ait des beaux bâtiments, qu'il y ait des jolis couloirs quand on descend de l'avion, qu'il y ait de la clim, qu'il y ait des toilettes confortables, qu'il y ait un tapis roulant qui permettrait de récupérer nos bagages dans les temps. Parce que si on parle de la distance Sada-Pamandzi, il faut parler de la distance d'attente des bagages. Il y a à faire à Mayotte pour cet aéroport et c'est un besoin vital. Nos petits, nos jeunes, quand ils vont voyager, ils ne doivent pas transpirer pendant deux heures de temps dans cet aéroport pour avoir une valise. Ce n'est pas normal.

Mon deuxième argument par rapport à ça, on parle de vols directs Paris-Dzaoudzi. Les Mahorais voyagent. Vous avez vu le flux des commerçants qui font leur marché pendant le mois de Ramadan ? Ces gens-là voyagent, ils vont en Chine, ils vont à Nairobi, ils vont je ne sais pas où. La galère à Nairobi quand on va à Dubaï ! Est-ce qu'on a pensé à ça ? Est-ce qu'on a demandé l'avis de ces commerçants ? Comment ils vivent leur trajet jusqu'en Chine, jusqu'à Singapour ? Il y a combien de destinations ? En Afrique, c'est à côté, les vols directs, la concurrence, etc. Je vous demande, les experts comme vous êtes là, les études que vous faites, pensez à ces gens-là, la proximité de Mayotte dans le monde, l'environnement, est nécessaire. Je ne pense pas que les Mahorais sont obligés d'aller à Paris pour pouvoir avoir quelque chose. Combien d'Africains sont intellectuels, argumentent bien, s'expriment bien ? On peut aussi donner la possibilité aux Mahorais d'aller à côté. Merci.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je donne la parole à M. Chanfi SOIBAHADDINE. Mme le Maire, on vous redonnera la parole, mais après parce qu'il y a pas mal de personnes qui ne sont pas intervenues et ensuite nous donnerons le micro à M. DEBOUVERIE pour qu'il essaye d'apporter des éléments complémentaires aux trois personnes qui sont intervenues tout à l'heure. Donc la parole est à M. SOIBAHADDINE.

Chanfi SOIBAHADDINE, habitant de Sada : Bonsoir à tous, Chanfi SOIBAHADDINE. Je voudrais d'abord affirmer quelque chose et vous dire tout simplement : j'ai dit oui à la départementalisation de Mayotte. Je dis oui à la piste convergente. Quand on a choisi la départementalisation de Mayotte, c'est qu'on voulait avoir la liberté, la liberté de circulation des biens, la liberté de circulation des personnes et la liberté d'entreprendre tout simplement. Après j'aurai deux questions, une qui est à consonance sur les problématiques environnementales et l'autre économique. Ma première question, je l'adresse à certains détracteurs de ce projet. J'entends dans la presse, apparemment il y a une association qui s'appelle les Naturalistes qui ne souhaite pas ce projet. Moi je leur pose tout simplement la question : depuis qu'ils sont installés à Mayotte, ils ont planté combien d'arbres pour améliorer la biodiversité ici à Mayotte ? Donc soyons pragmatiques, la science, l'environnement pour l'environnement, ça ne nourrit pas économiquement. Donc à certains qui sont nostalgiques parce qu'ils ont été sur ce territoire quinze ans en avant, trente ans en avant : Mayotte a envie de se développer, donc je vous dis de relativiser vos propos et relativiser en tout cas votre ardeur.

Et je reviens après sur la question économique. Je pense que l'argument de poids qui nous permettra de motiver ce projet, c'est un argument économique tout simplement. Quand j'entends qu'il y a un problème de coût, moi je demande à discuter. Pourquoi ? Moi je dis simplement que nos élus et les collectivités s'unissent et fassent un projet qui motive cette piste en termes de bienfaits. Il faudrait qu'on arrive à modifier cette piste économiquement. On ne demande pas une piste pour demander une piste, mais on demande une piste parce qu'il y a un projet économique. Donc j'aurais souhaité qu'on mette ces arguments-là en avant. Malheureusement j'ai peur que la méthodologie soit biaisée parce qu'on a mis les aspects techniques en avant et on a oublié le réel moteur de ce projet. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : La DGAC ? M. PINSON ? M. DEBOUVERIE ? Est-ce que vous avez des éléments de réponse ou vous voulez intervenir ?

Yves DEBOUVERIE : Peut-être rappeler à Madame que l'un des objectifs de la piste longue est de rendre possible l'ouverture de la desserte internationale de Mayotte et pas seulement

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

pour aller à Madagascar, au Kenya ou aux Seychelles. Les Seychelles, c'est possible techniquement, il suffit que les compagnies viennent. Ce n'est sans doute pas demain qu'une ligne régulière quotidienne entre Mayotte et Dubaï sera ouverte, les avions seraient vides, il y aurait toujours quelques passagers, mais les avions seraient vides. Mais à très long terme, on peut imaginer cela, pas sous la forme de vols quotidiens sans doute, et d'autres destinations sont peut-être intéressantes pour faire venir des touristes d'autres destinations européennes ou asiatiques. C'est aussi l'un des objectifs de la piste longue.

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

Anziza MOUSTOIFA : Rapidement deux interventions. M. Adinami SIMBA, ensuite M. M'DÉRÉ Moussa.

Fassuhou-Adinami SIMBA, habitant de Mayotte : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'est M. Adinami SIMBA qui dit qu'il constate qu'il y a ici deux idées. La première, c'est la construction de la piste longue et la deuxième, la protection de l'environnement. On ne peut pas faire des omelettes sans casser des œufs pour dire que pour construire, il faut d'abord détruire. Alors dans l'argumentaire des naturalistes, qu'ils nous disent comment procéder pour construire la piste longue tout en détruisant peu ou tout en ne détruisant pas, mais qu'ils n'attirent pas seulement notre attention sur le fait qu'on détruira.

Anziza MOUSTOIFA : M. M'DÉRÉ Moussa s'il vous plaît ? M. M'DÉRÉ est là ?

Moussa M'DÉRÉ, habitant de Mayotte : *Intervention en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agissait de M. M'DÉRÉ Moussa qui avait deux points. Il demande à l'État d'allonger la piste longue, mais l'allonger jusqu'à atteindre la longueur qu'il faut vraiment pour que nous puissions librement voyager, pour que nous puissions contents, être contents comme quand on regarde le port de Longoni. Actuellement il y a vraiment de gros bateaux qui peuvent venir là. Mais quand on regarde la piste de l'aéroport, on a honte. Ce n'est pas comme quand on va ailleurs, à Dar Es Salam par exemple. On va dans des pays qui sont à côté, les pistes sont bonnes, les pistes sont assez longues, mais chez nous ce n'est pas très long. Alors que l'État mette ce qu'il y a à mettre pour que la piste puisse être allongée et qu'on puisse être content.

Anziza MOUSTOIFA : M. PADALA ?

M. PADALA, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

Rires.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agissait de M. PADALA qui s'appelle PADALA ici à Mayotte, mais à la Réunion et en France il s'agit bien de M. WALKER. M. PADALA-WALKER remercie l'assemblée, remercie les organisateurs qui sont venus nous donner de l'espoir, qui sont venus susciter de la confiance. On a parlé de la piste et nous gardons espoir que la piste sera réalisée.

Anziza MOUSTOIFA : Madame le Maire, rapidement et puis on passe la parole aux autres.

Aïda HOULAME : Je voudrais juste repréciser. On n'a pas cessé de parler de prix du billet d'avion Mayotte-Réunion. Je pense que si les billets sont aussi élevés, c'est dû au prix du kérosène. Donc ma proposition de valider le scénario 2 – j'y tiens – je pense que le scénario 2 permettra aux gros porteurs d'atterrir et donc, si j'ai compris le raisonnement des professionnels de l'aviation civile, ce sont des avions qui peuvent décoller avec les passagers et le plein de kérosène. Donc cela permettra de baisser le coût en matière de kérosène vu que la durée diminuera. Ça, c'est une deuxième chose. Je pense que le scénario 2 serait le plus avantageux. Certes le scénario 1 suffirait parce que pour l'instant les avions qui atterrissent pourront faire la ligne directe, mais ça ne répond qu'à une première question : le vol direct Mayotte-Paris. Mais ça ne résout pas le problème de coût du billet d'avion.

La deuxième chose, c'est que Total a le monopole à Mayotte, du carburant. Est-ce que l'État qui, je pense, est le seul qui a voulu que Total ait le monopole, ne peut pas faire en sorte qu'il y ait de la concurrence et que le prix de l'essence baisse ? Cela permettrait donc une baisse du prix du kérosène et bien sûr la baisse du prix du billet d'avion.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. RASTAMI, rapidement.

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

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

Yves DEBOUVERIE : Sur Total, j'avoue ignorer dans quelles conditions l'État a pu donner ou ne pas donner un monopole à Total. Le seul point que je peux quand même signaler, c'est que la compagnie Total dit qu'elle pratique des coûts élevés du carburéacteur parce qu'il y a très peu de consommation locale, ce qui est exact d'ailleurs actuellement puisque très peu d'avions font le plein à Mayotte. C'est vrai que même lorsque des vols directs feront le plein à Mayotte, ça fait encore peu de carburéacteur par rapport à d'autres aéroports internationaux. Introduire la concurrence n'est pas forcément une solution aux arguments économiques de Total qui dit qu'il y a des frais fixes. Concurrence, ça voudrait dire double des frais fixes et ce ne serait pas, au plan économique, forcément une solution alors que les compagnies aériennes peuvent faire jouer la concurrence au niveau mondial. Il y a toujours des possibilités.

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

Madame le Maire, vous avez donné des arguments en faveur du scénario 2 à cause du prix du carburant, c'est peut-être un petit peu plus compliqué que ce que vous avez dit, mais il est peut-être un peu tard pour entrer dans le détail. À court terme, scénario 1 ou scénario 2, cela n'a pas d'incidence sur le prix du billet. À long terme oui, lorsqu'il y aura suffisamment de passagers entre Mayotte et la métropole pour remplir des avions plus gros.

Aïda HOULAME : Si le prix du billet baisse, il y aura plus de passagers.

Yves DEBOUVERIE : Oui, bien sûr, on en tient compte mais pas encore assez pour remplir des avions beaucoup plus gros que ceux qui sont aujourd'hui sur l'aéroport. Si des avions plus gros viennent et qu'il n'y a pas assez de passagers dedans, alors là le tarif va augmenter.

Anziza MOUSTOIFA : Traduction M. RASTAMI.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous passons la parole rapidement à M. Ba KHADAFI.

Ba KHADAFI (nom non vérifié), habitant de Sada : Je ne serai pas long parce que demain j'invite tout le monde à se revoir, en deux minutes on ne peut pas développer des arguments. Je vous invite à Sohoa et je vais vous dire ce que j'ai à dire. Et puisque vous êtes à Chiconi, faites un petit saut là-bas, on va pique-niquer. Tout ce que je veux dire, c'est que la terre est partie à l'eau. On n'a rien à manger, ni sur terre, ni en mer. Voilà, merci.

Anziza MOUSTOIFA : Vous voulez préciser M. Ba KHADAFI ?

Ba KHADAFI : *Quelques mots en shimaoré.* Oui, c'est vrai, il y a eu des constructions, mais les routes qui ont été construites, on n'a pas vu les avalanches qui tombent des montagnes. Est-ce que c'est ma petite maison ? Vous voyez ? Il faut que la piste soit faite, la meilleure piste du monde. En plus, en même temps, on construit simultanément les routes, etc. Ce n'est pas l'argent qui devrait manquer à l'État pour cette petite île.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : M. Andi ABOUDOU ? Traduction d'abord.

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

Anziza MOUSTOIFA : M. Andi ABOUDOU ? *Quelques mots en shimaoré.* Mais vous ne figurez même pas sur la liste et nous avons d'autres personnes qui veulent intervenir... Si, excusez-moi, Youssouf DAHALANI, vous figurez sur la liste, excusez-moi. Mais je passe la parole d'abord à Monsieur et vous prenez la parole tout de suite après Monsieur. Excusez-moi.

Andi ABOUDOU, habitant de Sada : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. X, je n'ai pas compris son nom... C'était M. Andi qui vous remercie d'être venus à Sada pour nous demander notre avis, mais il sait que vous êtes bien éclairés et donc il vous demande de voir tout ce qui serait mieux pour nous et de nous le donner.

Anziza MOUSTOIFA : M. Youssouf DAHALANI ?

Youssouf DAHALANI, habitant de Sada : Bonsoir Mesdames-Messieurs. Je souhaite juste préciser la commande des Mahorais concernant ce projet parce que j'ai l'impression qu'il a été mal formulé. Les Mahorais ont toujours voulu une piste longue, au même titre que les autres départements pour aller aussi bien dans la région que sur n'importe quel côté du monde avec les avions qui existent à l'heure actuelle sur l'ensemble des aéroports du monde. Je suis surpris de la parade qu'a trouvé le gouvernement français de nous proposer une solution qui n'est chou, ni carotte, à savoir une solution numéro 2 qui consiste à prolonger cette piste de plus de 500 m. Et là, on nous dit d'un coup qu'il s'agit d'une solution intermédiaire qui va permettre, sur la base de la flotte d'avions qui existent en considérant les compagnies aériennes qui desservent actuellement Mayotte, et plus particulièrement en flèche Air Austral, que cette piste-là prolongée de 500 m va permettre de toucher directement Paris à partir de Pamandzi. Et là dans les avantages, si on lit bien la brochure, on nous dit que cela va permettre aussi à de grands avions, sans qu'on nous précise lesquels, d'utiliser cette même piste pour aller je ne sais où. Donc cette option 3 est la meilleure puisqu'on constate non seulement que les maisons de Pamandzi ne seront pas survolées, mais la longueur est plus grande.

J'ai en mémoire deux projets ici à Mayotte. Le premier a consisté à faire venir du bétail de la métropole et l'avion qui devait être affrété, cet avion ne pouvait pas se poser sur la piste actuelle. Quelles sont les garanties aujourd'hui, si cette piste-là était prolongée de 500 m que cet avion-là pourrait atterrir ? La deuxième chose que j'ai en mémoire, c'est qu'une fois un avion d'Air Austral avait un problème de réacteur, on ne pouvait pas faire venir le réacteur avec un avion approprié directement sur Pamandzi. Il a fallu encore passer par la Réunion. Moi je dis que notre souhait d'avoir une piste longue et là encore on ne va pas nous le construire, mais on va nous dire qu'il y a des problèmes environnementaux, qu'il y a des problèmes de sous. C'est une compétence de l'État, on va dire que les collectivités ne mettent pas l'argent. C'est un besoin pour ce pays et il faut qu'enfin l'État prenne ses responsabilités ici. Merci.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE ? Est-ce que vous pouvez apporter des éléments complémentaires rapidement ? Et vous nous excuserez, mais on a passé quand même trois heures de débat, vous nous excuserez s'il y a des personnes qui n'ont pas pu s'exprimer. On va conclure le débat. M. DEBOUVERIE et ensuite on va conclure.

Yves DEBOUVERIE : J'ai bien compris que votre intervention était pour soutenir le scénario 2, c'est-à-dire tout de suite la piste la plus longue. La solution intermédiaire qui est proposée dans un des scénarios est calibrée sur les besoins des avions qui fréquentent actuellement l'aéroport, c'est clair. De même que la longueur de piste de la piste convergente est calibrée sur un compromis entre ce que cela coûte et les dégâts environnementaux que cela peut causer. Dans les propositions qui sont faites, l'État a cherché à garder la juste mesure entre les avantages et les inconvénients de chaque solution.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons conclure, mais pour les personnes qui n'ont pas pu s'exprimer aujourd'hui, vous pouvez venir à Chiconi demain, merci Dhoimrati, vous pouvez venir à Chiconi, mais vous avez la possibilité aussi d'adresser vos questions par écrit à la CPDP. Vous pouvez nous laisser vos coordonnées, tout sera enregistré et on essaiera d'apporter des réponses puisque bien sûr la DGAC est là aussi pour apporter des réponses à vos questions. Donc n'hésitez pas à passer demain à Chiconi ou dans d'autres communes, comme cela vous vous serez exprimés. Mais en même temps, il y a le site Internet et la CPDP qui est là pour vous accompagner et pour récupérer vos questions.

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

Anziza MOUSTOIFA : Rapidement donc on va conclure. Je dirai que ce débat a été quand même riche. Si on est resté trois heures de temps, ce n'est pas pour rien, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui ont pu s'exprimer. L'idée générale qui est ressortie de ce débat quand même, c'est l'idée de la piste. Il faut une piste à tout prix à Mayotte. Par contre, bien sûr, il y a certaines personnes qui se sont exprimées sur l'environnement. Le volet environnement a été abordé, le volet économique aussi. On insiste beaucoup sur l'économie de cette île. Je dirai aussi que certains ont soulevé le manque de structure d'hébergement. Une personne a soulevé aussi une idée sur l'accueil à améliorer au niveau de l'aéroport actuel. Elle a beaucoup insisté sur la clim et tout ça. Et bien sûr la majorité des participants a beaucoup insisté sur le prix du billet. Les gens souhaiteraient que le billet soit moins cher que le billet actuel. Voilà donc ce que j'ai relevé. De toute façon, tout cela est enregistré. Vous pouvez quand même visiter le site Internet où tous les éléments qui ont été abordés aujourd'hui figureront. Bien sûr, on les oublie peut-être, mais nous avons des prestataires logistiques, des prestataires en communication qui sont ici présents, plus Suprédac qui enregistre tout ce qui se dit ici et bien sûr, il y aura une synthèse de tout ce qui a été dit à Sada. Merci de votre participation et nous vous invitons à prendre le pot de l'amitié tout de suite après. Merci de votre participation en tout cas.

Fin de la réunion à 19 h 39.