

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

16 septembre 2011

M'tsangamouji

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
- Mohamed MOINDJIÉ, membre 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 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
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Martial HENRY, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (Absent)
- Franck MADJID, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (Absent)

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

- Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC
- Pierre PINSON, délégué territorial de la DGAC à Mayotte
- Christian MARTY, directeur national de la sécurité de la DGAC (absent)
- Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (absent)

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

La séance est ouverte à 16 h 25 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.*

Bonjour à tous et à toutes. On va commencer le débat. Je me présente : je suis Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière du Débat Public chargée d'organiser ce débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je laisse tout d'abord la parole à Monsieur le Maire pour un mot de bienvenue.

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

Issouf Madi MOULA, maire de M'tsangamouji : *Salam Aleikum.* Madame la Présidente, les membres du comité ici présents, tout d'abord je vous souhaite la bienvenue dans la commune de M'tsangamouji et, comme on dit à Mayotte, *caribou.* *Intervention en shibushi.*

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur le Maire. M. RASTAMI, vous pouvez traduire s'il vous plaît ?

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur le Maire souhaite la bienvenue à tout le monde, notamment aux deux comités chargés de ce débat : la CPDP et la DGAC. Bienvenue et bon débat à tous.

Anziza MOUSTOIFA : Je vais 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 Mme Nadira MALECK, à ma gauche M. VAN OOST. Bien sûr, il y a d'autres membres qui sont dans la salle : M. MOINDJIÉ, M. ZOUBAIR. Et deux personnes sont absentes.

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

Anziza MOUSTOIFA : À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ils représentent le maître d'ouvrage. Je les laisse donc se présenter.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shibushi 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 à ce débat public. À ma gauche, Pierre PINSON, qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons passer au programme de la réunion. Cette réunion va se dérouler en deux temps. Tout d'abord, les présentations du débat public et du projet, qui dureront au maximum 40 minutes. Puis, nous vous laisserons la parole pour poser vos questions et donner votre avis.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donc passer au fonctionnement du débat public. 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. L'objectif du débat est de mettre en évidence, grâce à vos avis et à vos questions, les faiblesses du projet afin de l'améliorer pour qu'il réponde le mieux possible aux attentes de la population.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vos avis exprimés au cours du débat public seront intégrés 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 shibushi 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. 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 et 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 shibushi de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Quelles sont les règles de ces réunions publiques ? Ces réunions suivent les grandes règles du débat bien sûr. 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 donc 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 shibushi 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 shibushi de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donc aborder rapidement le calendrier du débat public. La prochaine réunion de proximité aura lieu à M'tsamboro le vendredi 30 septembre à 16 h à l'école maternelle. La semaine prochaine, deux réunions importantes auront lieu sur les impacts environnementaux le mercredi 21 septembre à Mamoudzou, le déroulement du chantier le vendredi 23 septembre à Koungou. Et 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 shibushi de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Pour obtenir d'autres informations, n'hésitez pas à nous contacter. Notre numéro de téléphone et notre adresse email sont indiqués sur le journal du débat. Vous pouvez aussi nous laisser vos coordonnées si vous souhaitez obtenir des documents. Je vous remercie de votre attention.

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

Anziza MOUSTOIFA : 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 shibushi 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 l'aéroport 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 shibushi de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : L'objectif du projet est de rendre possible l'élargissement de la desserte internationale de Mayotte, qui est aujourd'hui limitée à des lignes régionales. Et l'objectif, 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 shibushi de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : En effet, la forte croissance du trafic que l'on a pu constater durant ces dernières années, rend possible au plan économique une ligne régulière entre Mayotte et la métropole en vol direct, alors qu'au stade actuel les passagers doivent passer par la Réunion, par Madagascar ou même par le Kenya.

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

Yves DEBOUVERIE : La piste actuelle est trop courte pour permettre aux vols directs vers Paris de décoller en toutes circonstances. La piste est courte, il y a les collines de Petite-Terre qui créent des contraintes pour les décollages 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 shibushi de l'intervention précédente.

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

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

Yves DEBOUVERIE : Comme vous le savez, une compagnie aérienne a décidé de lancer, à partir du 31 octobre prochain, des vols directs de Mayotte vers Paris. Elle utilisera 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 shibushi de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Ainsi l'objectif de la desserte directe entre Mayotte et Paris sera en grande partie atteint sans même que nous allongions la piste. Ainsi, si les vols directs Mayotte-Paris sont possibles avec la piste actuelle, se pose la question : pourquoi faut-il une nouvelle piste plus longue ?

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shibushi 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 – parce que le vent vient du nord ou parce que la piste est mouillée – l'avion devra réduire sa masse pour décoller et ne pourra pas emporter tout le carburant nécessaire pour faire un vol direct vers Paris. Une escale intermédiaire 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, notamment entre janvier et mars.

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

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

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

Yves DEBOUVERIE : Le projet de piste longue qui est proposé est celui d'une piste, que nous appelons « convergente » – convergente par rapport à la piste actuelle – une piste 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 permettre d'éviter le survol à très basse altitude des habitations de Pamandzi. La longueur de 2 600 m est 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 shibushi de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : Deux scénarios sont présentés au débat public. Je commence par le scénario numéro 2 que vous avez sous les yeux. Il 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 shibushi de l'intervention précédente.

Yves DEBOUVERIE : L'autre scénario, c'est le scénario numéro 1, prévoit deux étapes. La première étape consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur

de piste de 2 310 m. 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. Et 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 sera construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Un avantage de ce scénario numéro 1 par rapport au scénario numéro 2, c'est que la piste convergente remonterait moins haut le long de la plage de Pamandzi, en face des habitations.

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

Yves DEBOUVERIE : En ce qui concerne l'environnement, le projet de piste longue soulève des difficultés, bien sûr. Conformément à la réglementation, c'est l'étude d'impact qui devra évaluer de manière précise les impacts environnementaux et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. L'étude d'impact sera réalisée après le débat public lorsqu'un projet précis sera défini.

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

Yves DEBOUVERIE : Alors, à ce stade, il faut mentionner deux points particulièrement sensibles. 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 de l'écoulement des eaux du lagon ou la détérioration d'une zone de mangrove.

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

Yves DEBOUVERIE : Le second point 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. Ces matériaux pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre, collines de Four-à-Chaux et de Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera source de nuisances et naturellement il faudra s'efforcer de les maîtriser, ces nuisances.

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

Yves DEBOUVERIE : La mise en service des vols directs de Mayotte vers Paris dans quelques semaines va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet puisqu'en gros le trajet durera 10 heures au lieu de 15 heures si on passe par la Réunion. En termes de tarifs, le raccourcissement du trajet diminue les coûts du transport. Mais cette baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé du carburant à Mayotte.

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

Yves DEBOUVERIE : La piste longue permettra d'améliorer la régularité des vols directs vers la métropole, qui seront moins soumis aux aléas de la météorologie, et donc permettra d'amplifier les avantages, en termes de temps de trajet et de tarif des vols directs, qui seront acquis dès cette année dans quelques semaines. À plus long terme, la piste longue rendra possible l'utilisation d'avions encore plus gros, donc des billets moins chers, et permettra l'ouverture à encore plus de concurrence.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shibushi 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 au projet en prenant en considération les avis qui auront été émis pendant le débat.

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

Yves DEBOUVERIE : Le calendrier, si la décision est prise de poursuivre le projet, pourrait être le suivant : en 2012, poursuite des études, notamment l'étude d'impact en vue de constituer le dossier d'enquête publique ; en 2013-2014, poursuite des études de mise au point des travaux ; début des travaux en 2015. Les travaux pourraient durer, selon le scénario choisi, entre deux et trois ans.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci de votre attention. Nous sommes à votre disposition pour répondre aux questions et écouter vos avis.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons maintenant vous laisser la parole. Je vous rappelle que vous avez deux minutes par intervention pour que tout le monde puisse s'exprimer. Nous établissons une liste des personnes qui souhaitent intervenir et nous vous donnons la parole dans l'ordre de cette liste.

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

Anziza MOUSTOIFA : La parole est au public, vous avez le micro. Vous allez commencer. Il y a une personne derrière qui a demandé, plus la personne qui est à vos côtés Mademoiselle. Voilà. Allez-y Monsieur.

Anfane IBRAHIM, habitant de M'tsangamouji : J'ai une question : le site choisi, est-ce que c'est retenu juste Pamandzi ou on peut proposer un autre endroit ?

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur, est-ce que vous pouvez vous présenter s'il vous plaît, parce que tout est enregistré...

Anfane IBRAHIM : Pardon, pardon. Anfane IBRAHIM. Donc la première question, c'est ça, le site retenu, c'est Pamandzi ou bien on peut proposer un autre endroit ? Deuxièmement, je donne aussi mon avis. Je serais plutôt pour le – comment dirais-je – le deuxième scénario. Et c'est tout.

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

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

Pierre PINSON, délégué territorial de la DGAC à Mayotte : Donc le site – la réponse est simple à la première question – le site retenu est effectivement Pamandzi. Il y a eu dans les années 2003-2005 de nombreuses études qui ont été faites pour voir si d'autres sites étaient possibles. Six scénarios ont été envisagés dont deux sur la Grande-Terre, un qui était à Combani et un qui était à Majicavo. Ces deux scénarios ont été éliminés pour des raisons différentes. Combani, cela apportait beaucoup de nuisances aux habitations et c'était très difficile de trouver un espace plan suffisant pour faire une piste nouvelle. D'autre part, cela apportait aussi beaucoup de contraintes sur cette zone qui est une zone agricole. En ce qui concerne Majicavo, ça apportait aussi beaucoup de difficultés environnementales et de proximité de Mamoudzou. Donc ces deux scénarios ont été éliminés pour ces raisons. Sur la Petite-Terre, on a envisagé quatre scénarios, trois qui étaient sur l'aéroport et un qui était à l'extérieur, aux Badamiers. Celui des Badamiers n'a pas non plus pu être retenu donc on a envisagé ensuite trois scénarios sur l'aéroport qui étaient soit une prolongation de la piste actuelle, soit une piste parallèle, soit une piste convergente. Et ce sont aujourd'hui les deux scénarios de prolongement ou de piste convergente qui ont été présentés.

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

Pierre PINSON : Merci. En complément de ce que je viens de dire, le projet consiste bien à améliorer et étendre la piste actuelle, mais en aucun cas à construire un nouvel aéroport. Les budgets seraient dans ce cas-là beaucoup plus conséquents s'il fallait construire ailleurs un nouvel aéroport en n'utilisant pas une partie des installations existantes.

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

Anziza MOUSTOIFA : Bien, nous donnons la parole à Monsieur. Bien sûr, vous vous présentez et n'hésitez pas à argumenter. Il faut argumenter quand même vos avis s'il vous plaît. Merci.

Saïd HABDULAH, dit « Djakabe », habitant de M'tsangamouji : D'accord. Je vais parler en malgache. Je m'appelle Saïd HABDULAH, surnommé « Djakabe ». *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Saïd HABDULAH, surnommé « Djakabe », qui pose la question de savoir s'il ne serait pas possible de décaler les habitants ou les habitations proches de l'aéroport pour éviter d'aller vers la mer, car aller vers la mer fait se déplacer la mer du lagon vers d'autres localités, notamment M'tsangamouji. Si on met du remblai là-bas, le mouvement des marées vers ici change et cause des dégâts au niveau des villages du côté opposé à l'aéroport, jusqu'à chez nous ici à M'tsangamouji.

Yves DEBOUVERIE : Est-ce qu'il est possible d'allonger la piste de Pamandzi du côté de la terre plutôt que du côté de la mer ? C'est vrai qu'allonger la piste ou faire une nouvelle piste sur le lagon, cela présente des inconvénients dont nous sommes tout particulièrement conscients. Néanmoins allonger la piste du côté de la terre, c'est-à-dire raser les habitations de Pamandzi, décaler Pamandzi, il faut voir les conséquences que cela aurait. Cela impliquerait que toutes les habitations du vieux centre de Pamandzi, de l'aéroport jusqu'à la gendarmerie, toute la partie entre la route nationale et la mer, tout cela il faudrait le décaler, raser Pamandzi. Ce serait donc un coût humain très important qu'il faut peut-être comparer au coût environnemental si on allonge de l'autre côté. Par ailleurs, allonger la piste du côté de la terre pour arriver à une piste de 2 600 m n'apporterait pas beaucoup de gain opérationnel pour les avions du point de vue aéronautique puisque la colline de Labattoir serait encore plus un obstacle gênant pour les avions.

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

Anziza MOUSTOIFA : Une autre intervention s'il vous plaît. Allez-y.

Madi MEDILADJI, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shimaoré.*

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

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Madi MEDILADJI qui a parlé en shimaoré, mais les Malgaches ont compris, donc on va traduire juste en français. La question de M. MEDILADJI est de savoir qu'est-ce que ces travaux-là, ce débat, ou bien qu'est-ce que l'allongement de la piste peut matériellement apporter aux habitants de cette localité, de la commune de M'tsangamouji. Il se pose la question de savoir : est-ce que pendant ces opérations, les habitants de M'tsangamouji, des jeunes de M'tsangamouji, peuvent décrocher un poste, peuvent avoir un poste, peuvent aller travailler là-bas ? Il pose la question parce que récemment il a entendu... Ils ont entendus ici qu'on recrutait des gens, mais leur candidature a été refusée sous prétexte qu'ils n'habitent pas là-bas, en Petite-Terre.

Anziza MOUSTOIFA : Bien, avant de laisser la parole à M. DEBOUVERIE, je voulais quand même apporter une précision, puisque le Monsieur tout à l'heure a dit que la CPDP représentait l'État. Je voulais tout simplement lui dire que la Commission Particulière du Débat Public est là pour vous écouter, pour vous informer et recueillir vos avis qui sont

quand même très importants et nous vous demandons de les argumenter. Donc nous vous demandons de ne pas confondre la Commission Particulière du Débat Public et les représentants que l'État qui représentent le maître d'ouvrage ici à M'tsangamouji. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. DEBOUVERIE, vous voulez intervenir ? Allez-y.

Yves DEBOUVERIE : D'abord je voulais revenir sur la question précédente. La personne qui est intervenue avant a évoqué les conséquences que pourrait avoir la création de la piste à Pamandzi sur le lagon, cela pourrait avoir des conséquences sur les mouvements de la mer, sur la côte en face, la côte de Grande-Terre. C'est la première fois que j'entends une telle idée. Naturellement, il faudra qu'on vérifie. J'avoue que je n'ai pas encore entendu parler de cela. Donc on vérifiera si effectivement la création d'une piste sur le lagon à Pamandzi peut avoir des effets néfastes sur les mouvements de la mer pour une commune de Grande-Terre, en face.

Anziza MOUSTOIFA : Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Je voulais répondre aussi sur l'intérêt de la piste longue, l'intérêt du débat public pour M'tsangamouji. Tout d'abord, je pense que les habitants, vous, vous êtes aussi concernés par les problématiques du transport aérien. Si la desserte aérienne de Mayotte s'améliore, si les temps de vol diminuent, si les tarifs baissent, vous pourrez en bénéficier, certains d'entre vous, comme tous les autres Mahorais. Donc vous êtes également concernés.

La question a été posée sur les emplois. Le nombre d'emplois qui seraient créés par la piste longue est relativement limité puisqu'on a en tête, environ dans les années 2020, une cinquantaine d'emplois nouveaux qui seraient créés par la piste longue. En plus de cela, pendant les travaux, il y aurait sans doute une centaine d'emplois qui seraient créés. Est-ce que les habitants de M'tsangamouji bénéficieraient de ces emplois ? C'est vrai que vous habitez un peu loin du lieu du chantier ou de l'aéroport. Faire des trajets quotidiens pour aller travailler sur l'aéroport, ce n'est sans doute pas très facile, mais pourquoi pas. Évidemment, les habitants de Petite-Terre sont plus favorisés pour bénéficier des emplois de l'aéroport, mais après tout c'est relativement logique. Ils bénéficient des avantages économiques de l'aéroport, mais ils supportent les conséquences néfastes, les nuisances sonores, le survol à très basse altitude, tout ça ce sont des inconvénients pour les habitants de Pamandzi. S'ils bénéficient de quelques emplois en plus, je ne trouve pas cela anormal.

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

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

Anziza MOUSTOIFA : Oui, allez-y. Moncef, vous passez le micro s'il vous plaît.

Saïdou SOUFFOU, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur, s'il vous plaît, vous avez atteint les deux minutes. Vous avez la possibilité de reprendre le micro après s'il vous plaît. Allez-y M. RASTAMI.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agissait de M. SOUFFOU Saïdou qui a posé une question sur la piste longue et qui a bien insisté sur le fait qu'il allait prendre la parole en shibushi pour faire entendre son propos. Il s'étonne qu'on vienne aujourd'hui poser cette question aux Mahorais alors qu'il y a déjà de cela cinquante ans, depuis que les Mahorais ont revendiqué haut et fort leur envie, leur besoin de cet outil, de cette piste longue. Il dit que depuis la mandature, la première mandature de François MITTERAND, les Mahorais ont déjà demandé à ce qu'on leur fasse une piste longue. Il a donné un autre exemple pour étayer un peu son étonnement de cette question. Quand on a pris la décision d'éliminer les maternités de nos secteurs, la France n'a pas posé la question à la population de Mayotte pour savoir si la population est pour ou contre cette décision. Alors pourquoi aujourd'hui, alors que depuis cinquante ans nous revendiquons la piste longue, pourquoi la France vient maintenant poser la question ? Si la France ne veut pas financer cet outil, qu'elle dise simplement qu'elle ne veut pas le financer. En ce qui concerne M. SOUFFOU Saïdou, il souhaiterait que la piste de Pamandzi soit aussi longue que les pistes de Charles de Gaulle.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : S'il vous plaît, je laisse la parole à mon collègue, M. VAN OOST, pour vous expliquer un petit peu pourquoi ce débat, puisque vous savez tous que c'est dans un cadre légal. Je lui passe le micro.

Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Merci Présidente. Donc malheureusement et heureusement, heureusement parce que nous sommes département aujourd'hui, les choses changent donc les règles changent aussi. Pourquoi un débat public pour la piste longue de Pamandzi ? Simplement parce que dans les règles et dans la loi, tous les projets de plus de 100 M€ – j'ai bien dit 100 M€ – ont la nécessité d'avoir un débat public, donc de poser la question et demander l'avis de la population avant de lancer les projets et de terminer les projets. Donc, simplement, c'est une règle inscrite dans la loi française. Nous sommes département depuis avril dernier, c'est ça ? Mars ou avril, quelque chose comme ça. Donc oui, les choses changent. La maternité de M'tsangamouji devait peut-être faire quelques millions, c'est vrai, mais ne nécessitait pas dans la règle de débat public, malheureusement. RASTAMI, tu veux bien traduire cette première partie ?

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

Jean VAN OOST : Pour continuer, si effectivement Mayotte a demandé cette piste longue depuis très longtemps, je peux le comprendre et c'est probablement vrai après les multiples présidences depuis cinquante ans. Néanmoins aujourd'hui, on vous demande votre avis argumenté. Donc c'est très important. Quand vous dites pourquoi vous voulez la piste longue, il faut dire pourquoi vous la voulez, clairement et en argumentant. Et si vous ne voulez pas la piste longue, il faut aussi l'argumenter. Aujourd'hui on est presque au bout par rapport à avant où on ne vous demandait pas d'avis, aujourd'hui on vous demande votre avis. Il faut savoir que la Commission Nationale de Débat Public en France traite dix dossiers par an, dix dossiers de plus de 100 M€ de travaux par an. Sur ces dix dossiers, il y en a huit qui sont modifiés suite à l'avis de la population, comme aujourd'hui, l'avis que vous allez pouvoir donner, argumenter sur la piste longue et sa validité.

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

Jean VAN OOST : Donc M. DEBOUVERIE, vous voulez peut-être rajouter quelque chose ? Non ? Bon, donc vos avis, on les attend. Passons aux questions et avis. N'oubliez pas qu'ils sont là pour éclairer le maître d'ouvrage qui est là, qui va réaliser la piste. Donc exprimez-vous, allez-y.

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

Jean VAN OOST : Merci RASTAMI. M. ZIZA, question suivante. Vous vous présentez et on y va.

Ahamadi Soufou ZIZA, habitant de M'tsangamouji : Je me présente, je m'appelle ZIZA Ahamadi Soufou. *Intervention en shibushi.*

Jean VAN OOST : Merci. RASTAMI ?

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. ZIZA Ahamadi Soufou qui dit oui au projet de la piste longue parce que c'est le vœu, c'est le souhait de nos anciens. Oui au débat public, mais choix du deuxième scénario. À la question environnementale, il dit qu'on ne peut pas faire d'omelette sans casser les œufs. Les animaux ne sont pas les seuls vivants d'ici, nous aussi on est ici. Dernier point, il demande à ce que l'on prenne le temps qu'il faut pour réfléchir, que l'on prenne le temps qu'il faut pour argumenter et qu'au final on ne fasse pas du provisoire, qu'on mette fin au provisoire pour faire quelque chose de perpétuel, quelque chose qui pourra durer.

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, sur le provisoire ?

Yves DEBOUVERIE : Donc je comprends que la remarque vise un soutien au scénario 2 qui ne comprend pas de phase intermédiaire. Le scénario 1 qui comporte une phase intermédiaire avec une piste à 2 300¹ m allongée, c'est ça que vous considérez comme provisoire, si je comprends bien. Donc j'ai bien compris le message.

Jean VAN OOST : Très bien, on passe à M. Ahamada... *Interrompu par le traducteur.*

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

Jean VAN OOST : Excusez-moi. Donc on passe à M. Ahamada MOHAMADI.

Ahamada MOHAMADI, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

Jean VAN OOST : Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agissait de M. Ahamada MOHAMADI qui fait le choix du scénario 1. Pour lui, le scénario 1, c'est-à-dire allonger la piste jusqu'à obtenir 2 310 m, c'est suffisant pour nous. Et pourquoi ce choix ? C'est parce qu'à ses yeux, le fait d'avoir fait le port de Longoni fait souffrir actuellement Soulou, la plage de Soulou. On nous propose un scénario 2 à 2 600 m, un scénario qui n'aura pas lieu parce qu'il ne sera pas financé. Donc au lieu de nous proposer cela, que l'on nous fasse ce qui peut être faisable, c'est-à-dire le scénario 1 à 2 310 m et cessez d'entrer dans notre lagon pour ne pas faire souffrir un autre lieu de notre territoire.

Jean VAN OOST : Et bien merci, ça c'est un vrai avis argumenté, c'est bien. Donc on va passer à M. IBRAHIM Abdhu.

Abdhu IBRAHIM, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. IBRAHIM Abdhu dit « Nougua », sa question porte sur les agissements des environnementalistes qui disent que si jamais on fait cette piste, on va détruire l'environnement. Son interrogation porte sur le fait que l'on a bien fait le marché couvert à Mamoudzou en un lieu où naguère lui et ses collègues venaient pour pêcher. On a bien fait la rocade de M'tsapéré en un lieu où il y avait la mer avant. Et les défenseurs de l'environnement n'ont-ils pas dit cela ? Pourquoi viennent-ils s'ériger en frein pour l'allongement de la piste de l'aéroport ?

Jean VAN OOST : Donc une réponse simple. Les environnementalistes ont le droit de prendre la parole aussi, ils s'expriment, ils argumentent leurs choix et leurs avis en disant certaines choses. Je crois que j'ai déjà dit cela : faites la même chose. Argumentez clairement pourquoi vous voulez la piste. « Je veux la piste car j'ai besoin de, j'ai envie de, il nous faut, etc. » Donc il est clair qu'il faut argumenter. Chacun a le droit de s'exprimer dans

¹ 2 310 mètres en réalité.

ce débat public. Débat public, cela veut dire que tout le monde a le droit de parler. Vous, public, vous avez le droit de parler. Les élus ont le droit de parler, tout le monde a le droit de parler. Tout le monde a le droit de s'exprimer et surtout d'argumenter son avis. Voilà, je ne peux pas en dire plus, je crois.

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

Jean VAN OOST : La Commission rajoute clairement que les avis ne sont pas bloquants. Les environnementalistes ne vont pas bloquer le projet. Ils donnent simplement leur avis, comme vous.

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

Jean VAN OOST : On va continuer avec... Je vois M. le Maire. M. le Maire, si vous voulez vous exprimer.

Issouf Madi MOULA : Merci. Je me présente, M. MOULA Issouf Madi. En fait, j'ai assisté à ce débat, je trouve que c'est très intéressant et je remercie aussi tous les intervenants ici, mais aussi ceux qui sont là pour apporter leur avis, mais aussi pour écouter ceux qui donnent leur avis. En fait, la piste longue dont on a parlé, dont il est fait débat aujourd'hui, on veut cette piste longue. Tous ceux qui se sont exprimés parlent de la même chose, on en veut. Mais le problème, c'est vrai, ce qui a été dit, c'est l'environnement. Il faut respecter cet environnement. Et moi en écoutant M. Yves DEBOUVERIE – c'est ça ? – je n'ai jamais entendu le mot « développement durable ». Dans ce projet de piste, je pense qu'il faut mettre l'accent sur le développement durable et la réflexion doit être là-dessus. Nous sommes bien sûr d'accord de prendre cette piste, nous sommes d'accord pour cette piste, mais en tenant compte du développement durable. Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Vous avez tout à fait raison. J'aurais dû effectivement citer à longueur de page le mot « développement durable », mais c'est quelque chose qui est tellement naturel dans notre démarche qu'on ne prononce pas les mots. Naturellement, notre souci avec ce projet de l'aéroport, de la piste longue de l'aéroport de Mayotte, c'est bien de favoriser le développement économique en préservant l'environnement et en tenant compte des besoins sociaux, parce que le développement durable c'est également l'aspect humain, qui est très importante dans la notion de développement durable. Naturellement il faut concilier ces trois choses, ce n'est peut-être pas très simple avec ce projet de piste longue de l'aéroport. C'est pour cela que les avis de la population, les avis des Mahorais sont importants.

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

Jean VAN OOST : M. le Maire, est-ce qu'on a répondu un petit peu à votre question ?

Issouf Madi MOULA : Bien sûr, mais surtout sur l'aspect technique. Parce qu'on nous propose une piste de... Pardon. On nous propose deux projets de piste et sur l'aspect technique, est-ce qu'on a tenu compte de cet effet de serre, de développement durable, du développement endogène, tout ça ? Monsieur a dit tout à l'heure que, certes le développement durable, ça doit être mettre l'accent sur l'homme, mais aujourd'hui est-ce que si ça n'a pas été évoqué, ça veut dire tout simplement qu'il y a anguille sous roche ? Ou bien c'est pris en compte dans son effet, Merci.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, est-ce que vous pouvez préciser quelques cibles de développement durable qui sont prises en compte dans le projet ?

Yves DEBOUVERIE : Non, j'en suis incapable. C'est le projet lui-même qui répond à un objectif de développement durable. Il n'y a pas tel point particulier. La piste longue est destinée à favoriser le développement économique de Mayotte, il faut tenir compte des contraintes de l'environnement. Le bilan environnemental de la piste longue, il sera plus en détail ultérieurement, mais on voit bien qu'il y a quelques petits problèmes. Si on détruit des coraux ou des herbiers, c'est un petit problème environnemental par les temps qui courent. Par contre, il y aura des avantages du point de vue environnemental parce que la piste longue permettra encore plus de vols directs. Qui dit des vols directs dit économie de carburant, économie de CO₂ et lutte contre les gaz à effet de serre. Donc il y a des avantages et des inconvénients du point de vue environnemental. Et puis du point de vue humain, il faut tenir compte principalement, parce qu'ils sont les premiers concernés, de la population de Pamandzi. Ça rejoint les aspects environnementaux, mais les nuisances sonores sont un élément dont il faut tenir compte, c'est comme cela que s'organise la démarche de développement durable, c'est l'ensemble de la démarche, ce ne sont pas des points précis.

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

Jean VAN OOST : Merci. Avant de passer à la prochaine question, je voulais simplement rajouter à M. le Maire et à tous les gens présents qu'il y a des réunions thématiques, entre autres sur l'environnement. Il y en a une le 21 septembre à 16 h à Mamoudzou. Comme le développement durable, ce n'est pas seulement l'environnement, il y a aussi une réunion sur les enjeux économiques, à Mamoudzou aussi, le 12 octobre. Donc je vous convie, Messieurs les élus, à venir à ces réunions et à vous exprimer à ce niveau-là. Donc la question suivante pour M. Nourine SAÏD ABDALLAT.

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

Jean VAN OOST : RASTAMI, tu veux bien préciser que les réunions thématiques sont pour tout le monde, pas seulement les élus ? Tout le monde.

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

Jean VAN OOST : Merci, on va passer à la question de M. Nouridine SAÏD ABDALLAT, s'il vous plaît. Allez-y.

Nouridine SAÏD ABDALLAT, habitant de M'tsangamouji : Bonjour. Nouridine SAÏD ABDALLAT, habitant de M'tsangamouji. Ma question rejoint ce que M. le Maire avait dit tout à l'heure. Mais moi je vais plus préciser parce que sa question, c'est sur le développement durable. Moi, ma question est sur... Quels sont les impacts économiques et environnementaux ? Parce qu'il ne faut pas éluder la question. Tout le monde ici à l'impression de dire que c'est une question à ne pas poser, à ne pas préciser. Mais quels sont les impacts économiques et surtout environnementaux sur notre île ? Car elle est l'une des plus belles et des plus grandes de l'Océan Indien, enfin le lagon est le plus grand de l'Océan Indien et il est un des facteurs économiques de notre île, mais aussi c'est une de nos richesses. Donc est-ce qu'il est nécessaire de le dégrader pour faire une piste longue ? Est-ce qu'il est nécessaire de faire cela, surtout une piste qui va surtout servir à nos petits-enfants et nos arrière-petits-enfants ? Mayotte compte 200 000 habitants, est-ce qu'il est vraiment nécessaire de le faire maintenant ?

Deuxième question : qu'allez-vous faire pour les espèces endogènes de notre île, notamment les coraux, les dugongs et les cétacés qui viennent fréquemment dans notre lagon ? Qu'allez-vous faire clairement sur ces espèces-là ? Merci.

Jean VAN OOST : Merci. RASTAMI, je t'en prie.

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

Yves DEBOUVERIE : Quel est l'impact économique et quel est l'impact environnemental du projet ? J'aurais bien envie de vous renvoyer au dossier parce que je ne peux pas lire toutes les pages du dossier pour vous répondre. Alors essayons quand même de donner quelques idées. En matière économique, la piste longue est destinée premièrement à faciliter les liaisons directes, les vols directs vers la métropole parce que c'est le principal axe de trafic. La diminution du temps de vol et la piste longue aura également un effet favorable sur la baisse des tarifs. La piste longue permettra d'ouvrir d'autres lignes internationales long-courrier lorsque le trafic suffisant se présentera. La piste longue, avec l'augmentation du trafic, permettra d'utiliser des avions plus gros, donc des coûts d'exploitation et de transport aérien plus faibles. La piste longue sera un élément favorable aussi pour accroître la

concurrence, là aussi, lorsque le trafic aura bien augmenté. Donc ce sont des éléments favorables pour les passagers aériens. Le corollaire, les conséquences de tout cela, c'est d'abord des avantages pour les passagers qui sont les premiers concernés. Les passagers vont bénéficier directement de la piste longue. Il permettra l'organisation... il permettra la venue de plus de touristes à Mayotte, le tourisme est quand même – me semble-t-il – un élément important du développement économique futur de Mayotte. La piste longue est favorable au développement du tourisme. La baisse des tarifs – qu'on ne sait pas bien quantifier, mais on voit bien quand même dans quel sens cela ira – la baisse des tarifs du fret pourra avoir une conséquence sur le prix des biens consommés par les Mahorais. De même à l'export, les tarifs de fret pourront baisser et ça pourra favoriser l'exportation de biens produits ou des produits de la pisciculture produits par les Mahorais pour l'exportation vers la métropole ou d'autres pays européens ou asiatiques. Donc il y a un ensemble d'éléments favorables, mais je dirai surtout que c'est aux acteurs économiques de Mayotte de dire si ceci correspond bien à leurs attentes, comme ils l'ont exprimé par le passé.

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

Yves DEBOUVERIE : J'en viens à l'aspect environnemental maintenant pour essayer de répondre plus précisément à la question « Que va-t-on faire pour protéger les espèces endogènes ? » Il est exact que la piste longue, par exemple l'allongement de la piste actuelle qui est prévu dans un scénario empiètera sur une zone d'herbiers qui est fréquentée par des tortue et un dugong. Donc l'herbier va être détruit, bien évidemment, avec le remblai, c'est bien évident. Est-ce que pour autant c'est quelque chose qui est de nature à menacer la survie des tortues et du dugong ? Écoutez, c'est une question d'expert environnemental. Je n'ai entendu encore aucun expert dire que la vie des espèces tortue et dugong était menacée. Ils seront dérangés, c'est sûr. Comment peut-on rétablir l'équilibre ? Et bien en recréant – c'est très difficile – mais en essayant de recréer un herbier ailleurs, un herbier qui pourrait être fréquenté par les mêmes espèces animales. Nous travaillons là-dessus. De même que si on fait l'allongement, on sera amené à détruire quelques pâtés coralliens. Il n'y en a pas énormément, mais il y en a quelques-uns. Là, il y a une technique presque déjà techniquement éprouvée, mais pas tout à fait. Ça reste assez expérimental jusqu'à présent me semble-t-il, mais la technique c'est de réimplanter des coraux ailleurs et ça c'est bien dans nos cartons.

Alors, espèces endogènes, il n'y a pas que les espèces marines. Si nous prenons des matériaux de remblai sur la colline de Labattoir, on nous a dit qu'il y avait des espèces d'insectes endogènes sur la colline de Labattoir, c'est très embêtant évidemment. Mais là, la technique est classique : il s'agit de bien faire les prélèvements des insectes et de les implanter ailleurs, cela se fait. Puisque cela se fait, nous le ferons puisqu'il faut le faire.

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

Jean VAN OOST : Merci. On va passer à la question de M. Madi RACHIDI. Ici, devant ? Ou Rachidi MADI ? Allez-y.

Madi RACHIDI dit « Zansigué », habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Madi RACHIDI dit « Zansigué ». Il est d'accord pour la piste longue, mais il a une question pour la DGAC. Vous dites que le 31 octobre commenceront les vols directs, or la piste n'est pas encore aménagée. Vous dites que le 31 octobre, on commencera les vols directs, or les prix d'avions, les tarifs resteront les mêmes. Si la piste longue nous apportera des avantages, alors il faut le faire maintenant parce que plus tard, il va y avoir des changements qui vont être favorables aussi à l'ouverture de cette piste longue, notamment d'ici l'an 2015, etc. Et il sait que les avantages qui vont en découler ne seront pas pour les générations ici présentes, mais pour les générations montantes. Alors il souhaiterait que l'on débute maintenant ce qu'il y a à faire.

Jean VAN OOST : Merci. La question de M. RACHIDI Madi, l'autre RACHIDI. Monsieur là-bas ?

Madi RACHIDI, habitant de M'tsangamouji : Merci...

Jean VAN OOST : Excusez-moi, vous attendiez une réponse ?

Madi RACHIDI dit « Zansigué » : *Parle hors micro.* Vous nous avez dit que le 31 octobre, il y aura les vols directs Mayotte-Paris sans avoir commencé la piste...

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez lui passer le micro s'il vous plaît ?

Jean VAN OOST : Oui, le micro. Précisez votre question.

Madi RACHIDI dit « Zansigué » : J'ai dit tout à l'heure en shibushi : vous nous avez annoncé que le 31 octobre, il y aura une ligne directe Mayotte-Paris, sans même avoir commencé les travaux. Alors je me suis dit : « Si c'est comme ça, même en allongeant la piste de 2 300 m, le prix est le même aujourd'hui que demain en allongeant la piste. » Pourquoi ne pas faire la piste longue, l'autre scénario puisqu'on ne commencera les travaux qu'en 2015 ? Donc aujourd'hui, ce n'est même pas la peine pour moi d'allonger la piste jusqu'à 2 130 ou je ne sais pas combien puisque le prix sera aussi le même que le prix aujourd'hui.

Jean VAN OOST : Traduction s'il te plaît RASTAMI, rapide.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, peut-être une réponse ?

Yves DEBOUVERIE : Donc le 31 octobre prochain, effectivement, des vols directs vont commencer. Ils sont annoncés et j'espère bien qu'ils commenceront. La compagnie concernée a annoncé des baisses de tarif, nous en prenons acte. On verra bien si les tarifs

baissent en dépit des difficultés. L'allongement à 2 300 m a pour objectif premier de permettre une meilleure régularité des vols directs, c'est-à-dire qu'ils puissent décoller même lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Donc c'est une meilleure qualité de service, une meilleure régularité des vols directs et cela a un impact sur le coût d'exploitation de la compagnie aérienne. En plus cela permettra à d'autres avions de faire des vols directs vers Paris, l'autre compagnie par exemple. Donc cela aura un impact sur le coût d'exploitation de l'ensemble des compagnies et donc, pourquoi pas, sur les tarifs. On ne peut pas prédire de façon définitive et péremptoire quelle sera l'évolution des tarifs aériens. Ce sont les compagnies qui décident. Mais la compagnie décide en fonction de ses coûts, un peu en fonction des coûts et beaucoup en fonction de la concurrence. Avec la piste allongée à 2 300 m, il y aura un peu plus de concurrence et donc, pourquoi pas, un effet sur les tarifs. Mais je ne peux pas l'affirmer, c'est ce que je peux penser.

Jean VAN OOST : RASTAMI ?

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

Jean VAN OOST : Allez-y Monsieur, enfin. Présentez-vous et allez-y.

Madi RACHIDI, habitant de M'tsangamouji : Merci. En fait ma question est toute simple, mais peut-être avec beaucoup de difficultés aussi. Parce qu'à chaque fois qu'on parle de projet pour les Mahorais, on a toujours tendance à dire que le projet est trop cher pour les Mahorais. Donc cet exemple-là, je le prends parce que quand on fait les lotissements dans nos villages, on limite les aménagements au niveau des assainissements et donc on ne couvre pas les caniveaux à cause de... parce que le projet est cher. Ma question : est-ce que le Français mahorais doit toujours coûter moins cher au niveau de la nation ? Tout simplement je trouve que cette façon de dire que le projet est cher, ce n'est pas ce que l'on attend, nous on attend un outil de travail, un outil qui va nous permettre de s'épanouir, mais ce n'est pas qu'on nous dise qu'il n'y a pas d'argent pour cela. Donc s'il n'y avait pas d'argent, pourquoi vous venez nous rencontrer ? Et pourquoi pas, avec le peu qu'il y a, on ne fait pas une tranche et puis on regarde ; plus tard on fait une autre tranche et on arrive sur une piste de 3 000 m pour qu'on ne parle plus de piste à Mayotte. Voilà.

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

Yves DEBOUVERIE : Vous avez dit que ce projet était cher. Ce n'est pas moi qui l'ai dit jusqu'à présent, c'est vous. Je confirme, c'est cher. C'est évidemment un élément important de la décision. Qu'est-ce qu'il y avait d'autre ? Si l'État avait décidé de ne pas faire le projet de piste longue, il n'y aurait même pas de débat public, ce n'était pas la peine. Donc le débat public montre que l'État a un projet de piste longue. Conformément à la procédure en matière d'infrastructure importante, il y a la procédure de débat public qui est en cours. Et puis l'État prendra une décision formelle ensuite sur la suite du projet. Et donc, au stade actuel, tout se passe comme si l'État avait décidé de faire une piste longue.

Sur l'idée de faire par tranche les travaux pour tenir compte... pour ne pas avoir à déboursier la totalité des sommes, c'est un peu l'idée du scénario 1 qui est présenté, dans lequel il y a une étape intermédiaire, 2 300 m, et une étape finale, 2 600 m. L'une des raisons de ce scénario, c'est aussi l'intérêt d'étaler les dépenses publiques, c'est un intérêt clair du scénario 1 par rapport au scénario 2, mais il est soumis à votre avis.

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

Yves DEBOUVERIE : J'en profite pour continuer sur la question du financement de ce projet. Le financement, la répartition du financement aujourd'hui n'est pas décidée. Il n'y a pas eu de négociation. Le financement n'est pas connu au stade actuel, ce qui n'est d'ailleurs pas anormal puisque la question ne se posera que dans quelques années, juste avant que commence le chantier. Qu'est-ce qu'on peut dire du financement ? Les travaux en matière d'aéroport sont en général financés par les usagers de l'aéroport, c'est-à-dire les compagnies aériennes et donc les passagers indirectement. Compte-tenu de l'importance du projet pour Mayotte, comparativement à la capacité contributive des passagers, il est clair que les compagnies aériennes et les passagers ne paieront pas, loin de là, la totalité du coût de l'investissement. Donc les pouvoirs publics devront intervenir, c'est clair. Et au sein des pouvoirs publics, il faudra voir quelle est la répartition entre l'État bien sûr, le Conseil général et puis l'Europe parce que l'Europe, dans des chantiers similaires, a payé des parts importantes de l'investissement sur d'autres aéroports outre-mer français. Aujourd'hui, on ne sait pas quelle est la part que l'Europe pourrait prendre au financement de la piste longue de Mayotte. Donc ceci viendra progressivement lorsque nous pourrons voir ce qu'il en est de l'Europe. L'État et le Conseil général, comme vous le savez, se sont déjà engagés à travers le contrat de projet qui est en vigueur actuellement et qui mentionne la piste longue de Mayotte.

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

Jean VAN OOST : Merci. On va passer à la question de M. TOUNGA Mahamoudou, s'il vous plaît. Non, il n'est pas là ? Un autre alors. Et ben voilà. Vous pouvez vous lever s'il vous plaît Monsieur et vous présenter ?

Mahamoudou TOUNGA, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci. RASTAMI, s'il te plaît.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. TOUNGA Mahamoudou de M'tsangamouji qui dit être ok, d'accord pour la piste longue, car il présume qu'il y aura beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients et cela, sans doute, ceux qui sont en train d'œuvrer pour cette piste le

savent. Il est pour la piste longue parce qu'il sait aussi que cette piste longue va permettre à beaucoup de compagnies aériennes de venir et donc mettre en place une concurrence qui permettrait d'avoir des billets d'avion moins chers. Mais son souhait à lui aussi, c'est que l'on sache que l'on est ici en terre musulmane, qu'il n'y ait pas à l'aéroport beaucoup trop de bars, sous-entendu beaucoup trop d'alcool, mais plutôt beaucoup plus de climatisation pour que ceux qui vont devoir attendre puissent attendre à l'aise, dans la fraîcheur. C'est ce qu'il a dit. En plus, il faudrait aussi qu'il y ait un lieu de culte qu'il a nommé [mkiri, 2'08'00], c'est-à-dire mosquée.

Jean VAN OOST : M. PINSON, merci.

Pierre PINSON : C'est parce que c'est moi qui vous réponds que vous partez ? (*Rires*) On a travaillé cette dernière année sur un autre projet sur l'aéroport qui est la construction d'une nouvelle aérogare. Donc ce sont deux projets qui sont complètement dissociés, sur lesquels on a travaillé complètement séparément : d'une part la piste longue dont on parle aujourd'hui, qui est un projet qui se fera à partir de 2015 et plus, et la nécessité d'une construction d'une nouvelle aérogare, qui est un projet qui est à beaucoup plus court terme puisque – vous l'avez tous vu quand vous prenez l'avion à Pamandzi – il y a aujourd'hui effectivement de grosses difficultés dues au fait que les locaux sont extrêmement petits, contraints, mal climatisés, seulement ventilés. On est tout à fait d'accord avec ça. Donc quand le nombre des passagers a passé le cap des 200 000 passagers, c'était il y a déjà trois ans, quatre ans – parce qu'on est quand même sur un taux d'augmentation des passagers qui est extrêmement important, entre 12 et 14 % par an, c'est exceptionnel, ça n'existe quasiment nulle part ailleurs, mais ici à Mayotte le nombre de passagers augmente très vite – donc on a compris qu'on ne pouvait pas rester avec les locaux actuels et qu'une nouvelle aérogare devait être construite. Elle va être construite à partir du début de l'année prochaine pour une mise en service mi 2013 : en août 2013, on aura une nouvelle aérogare. Cette nouvelle aérogare a été conçue avec un niveau – je ne vais pas entrer dans les détails, on appelle cela les niveaux IATA dans notre jargon – mais un niveau de confort extrêmement satisfaisant. Il y aura bien évidemment beaucoup plus d'espace, climatisation adaptée, vraiment une aérogare qui vous donnera vraiment toute satisfaction, on en est convaincu. Et dans cette aérogare, il y aura aussi un lieu de culte comme dans toutes les aérogares modernes et désormais... Dans l'appel d'offres, cela apparaissait et ce sera réalisé.

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

Jean VAN OOST : Merci RASTAMI. On passe à la question de M. Hanri ASSANI. Là, à ma gauche. Allez-y.

Hanri ASSANI, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Hanri ASSANI a dit – il a parlé en shibushi – il a dit qu'il est pour la piste longue, mais il souhaiterait que cela ne soit pas du provisoire, qu'on fasse quelque chose de définitif,

quelque chose qui puisse suffire pour toujours. Mais à côté de cela, il fait constater que très souvent, avant même qu'on ait commencé ces travaux de piste longue, nous souffrons à cause de la barge. Il y a des problèmes de barge trop souvent. Il y a une demande qui a été énoncée pour l'obtention d'un pont qui relierait la Petite-Terre à la Grande-Terre, mais la réponse n'a pas été favorable de ce côté-là. Puisqu'il y a problème de barge et non acceptation de la mise en place de cet instrument qui pourrait relier nos deux terres, son souhait serait de voir plutôt l'aéroport en Grande-Terre qu'en Petite-Terre.

Yves DEBOUVERIE : On a répondu tout à l'heure sur la question pourquoi il n'était pas envisageable de mettre l'aéroport en Grande-Terre, ne serait-ce que pour des questions géographiques. En Grande-Terre, on n'a pas trouvé d'espace suffisamment plat pour faire un aéroport avec les contraintes avions long-courrier. Quant aux problèmes de l'accès terrestre de l'aéroport, le projet de piste longue ne concerne pas les accès de l'aéroport qui ne sont pas de la compétence de l'État. Mais c'est vrai que si on modernise l'aéroport, comme on le propose, avec la piste longue, avec la nouvelle aérogare, c'est vrai que la question de la modernisation des accès à l'aérogare se pose. Tous les gens qui travaillent sur l'aéroport et les passagers seraient certainement contents que les conditions de l'accès terrestre et maritime de l'aéroport s'améliorent. Mais cela, c'est l'affaire des autorités locales.

Jean VAN OOST : On continue avec M. TOUFAIL Saïd ?

Spelo RASTAMI, traducteur, association Shimé : Avec moi d'abord.

Jean VAN OOST : Pardon, excuse-moi RASTAMI. Je suis impatient.

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

Jean VAN OOST : Merci RASTAMI. Donc M. TOUFAIL Saïd ?

Saïd TOUFAIL, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

Jean VAN OOST : Merci. En français RASTAMI cette fois-ci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. TOUFAIL Saïd, trois points pour lui. Il est ok pour la piste longue, comme tout le monde d'ailleurs, mais il souhaiterait que cela soit fait une fois pour toute, car Mayotte a d'autres projets. L'autre question, c'est l'aérogare : il s'étonne de voir sur les images qu'on leur a montrées qu'il s'agit là de petits *bangas* en tôle pour la maison de l'aérogare. Et enfin, question environnement : à chaque fois qu'il y a un projet qui avantage Mayotte, les défenseurs de l'environnement s'inscrivent en faux contre ce projet. Pourtant Soulou est en train de mourir et il n'y a aucun environnementaliste qui bouge son petit doigt. Pourquoi ?

Jean VAN OOST : M. PINSON, sur les *bangas* de l'aéroport ?

Pierre PINSON : Sur l'aérogare... On a un scoop aujourd'hui, c'est que le cours du *banga* est vraiment en hausse parce que l'aérogare coûtera quand même 42,5 M€, dont 10 millions pour l'État, donc ça fait cher pour le *banga* en tôle ou en bois. Je répète ce que je disais tout à l'heure. Le niveau de confort que vous aurez dans la future aérogare qui sera mise en service mi 2013 sera au contraire à un niveau de confort de très bonne qualité. On a cinq niveaux répertoriés de confort d'aérogare et là on se situe au niveau du deuxième en termes de qualité. Donc c'est vraiment une très belle prestation. Actuellement on a 300 000 passagers, un peu plus, sur l'aéroport de Mayotte. L'aérogare sera dimensionnée pour 600 000 passagers avec une possibilité d'extension à 1,2 million, 1,5 million. Donc cela fait déjà un grand *banga*. Je passe le micro à Yves pour la deuxième question.

Jean VAN OOST : RASTAMI, vas-y, traduit.

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

Jean VAN OOST : La Commission Particulière du Débat Public veut rappeler une chose, c'est que le débat concerne la piste longue, pas l'aérogare de Pamandzi. Donc, essayez de recentrer vos avis et vos questions sur la piste longue et son impact ou ce que vous en pensez.

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

Jean VAN OOST : On va passer à la question de M. Haïdar, c'est ça ? Merci.

Haïdar ATTOUMANI SAÏD, deuxième adjoint au maire de M'tsangamouji : Merci. M. Haïdar ATTOUMANI SAÏD, deuxième adjoint au maire. J'ai deux à trois questions. La première : est-ce que dans l'étude on a pris en compte l'aspect transport à la fois maritime et terrestre ? Il est vrai qu'à l'heure actuelle, partir de Paris, on fait une escale à la Réunion, c'est deux voire cinq heures d'attente. On arrive à l'aéroport de Pamandzi, c'est encore d'autres attentes. On arrive à la barge, c'est d'autres attentes. Est-ce que dans l'étude, on a pris cet aspect-là ? C'est la première question. La deuxième : c'est une bonne chose dans la mesure où on pourra voyager – espérons – à des tarifs préférentiels, mais à la fois on pourra aussi faire profiter à nos enfants. On sait pertinemment que le nombre de lycées est très peu. Alors on pourra faire voyager et faire profiter à nos enfants de l'éducation à l'extérieur. Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Les vols directs de Mayotte vers la métropole permettront effectivement pour beaucoup de passagers de gagner cinq heures puisqu'on supprime l'escale à la Réunion, c'est donc très appréciable pour les passagers. La question qui vient derrière, c'est : est-ce qu'on peut gagner encore une heure avec le transport terrestre et

maritime à Mayotte ? Je crois que j'en ai déjà parlé, j'ai dit ce que j'en pensais. Il me semble que c'est aux autorités locales d'étudier cette affaire.

Jean VAN OOST : Les questions pourront être posées sur le débat à Mamoudzou du 12 octobre, sur les enjeux économiques entre autres, ou ce sont des questions à poser directement aux élus en dehors du débat. Mais effectivement, il y a peut-être quelque chose à regarder.

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

Jean VAN OOST : Merci RASTAMI. On va passer à la question de M. Madi ATTOUMANI.

Madi ATTOUMANI, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Je crois que vous avez entendu un peu de français dans son intervention. Les anciens ont choisi de rester français, rester français pour être libre, et dans ce « rester français pour être libre », ils ont fait le choix de l'égalité, de la fraternité et de la liberté. Alors par ces mots, il voudrait vous faire comprendre à vous, l'État, qu'il vous donne la responsabilité d'allonger la piste. Pour ce qui concerne les choix par rapport au débat qui est le nôtre aujourd'hui, si jamais vous demandiez aux gens ici de faire un vote à main levée, vous constaterez tout de suite quel serait leur choix. Mais bon, les gens commencent déjà à s'en aller.

Anziza MOUSTOIFA : Je vais passer la parole à M. Assani Souffou.

Assani Souffou MATTOIR, habitant de M'tsangamouji : Merci Mme la Présidente. Je m'appelle Assani Souffou MATTOIR. C'est le Mahorais basique qui parle. D'abord je félicite cette initiative, cette démarche, de venir auprès des Mahorais demander leur avis. Seulement je regrette quand même, et permettez-moi d'être un peu critique, je regrette quand même qu'on demande des avis aux Mahorais pour la formalité. J'espère que cette fois, ce ne sera pas le cas. On a vu quand on a passé des assises au Conseil général pour l'avenir économique et social à Mayotte, Mme la Présidente vous êtes bien placée pour le savoir. Paris, quand il a sorti son rapport, c'était le rapport de Paris. Et puis on a vu à l'époque où c'était à l'État de changer et de construire des établissements scolaires, on a vu ce qu'il a fait. Maintenant que ça va passer à la région, tant pis, il va s'en occuper. Maintenant que c'est de la responsabilité de l'État de construire des lycées, on voit ce qu'on nous fait, on nous installe des Algecos. Très bien. En bref, tout ce qui est à la charge de l'État, cela coûte cher, en tout cas je veux dire que Mayotte coûte cher à l'État. Donc j'espère quand même que, dans cette démarche initiée aujourd'hui, que la demande des Mahorais sera entendue, que cette piste verra le jour de la manière qui est souhaitée par les Mahorais. En tout cas, en ce qui me concerne moi, je suis favorable pour le scénario numéro 1, étape numéro 1, parce que je sais pertinemment, je suis très sceptique pour avoir vu beaucoup de choses ici à Mayotte, je sais pertinemment que ce scénario numéro 1, étape 2 ou scénario 2

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

ne sera pas réalisé aujourd'hui ni en 2030. Donc je souhaite qu'au moins... Parce que M. DEBOUVERIE nous l'a déjà dit...

Jean VAN OOST : M. Assani, vous êtes à plus de deux minutes vingt, faites très court s'il vous plaît. C'est la règle pour tout le monde. Vous êtes le premier à dépasser.

Assani Souffou MATTOIR : Merci, je sais qu'il y a beaucoup de choses à dire. Mais quand on nous dit qu'il y aura des vols directs au mois d'octobre et que la piste n'est pas encore prolongée, on comprend tout de suite que ce prolongement qui sera fait, ce sera juste pour cette partie-là et que la suite, on voudra bien attendre.

Jean VAN OOST : Merci beaucoup pour votre intervention. S'il te plaît, RASTAMI.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, non ? Bon alors la Commission Particulière du Débat Public procède d'une manière claire. Nous recueillons vos avis, vos questions, il y a des verbatim. En fait, tout est enregistré, noté, retranscrit *in extenso*, cela veut dire que toutes les paroles, chaque mot que vous avez exprimés en français et en langue locale, tout est retranscrit. Nous analysons tout cela, nous faisons des synthèses. La Commission ici, les membres présents que vous voyez dans le public et ici – c'est pour cela que nous sommes là aussi – nous faisons des synthèses et nous analysons ces éléments et on sort un document qui sera le résultat de l'ensemble des débats et des réflexions qui ont été faites sur cette piste longue. Voilà comment on procède. Ce document sera transmis à la maîtrise d'ouvrage, donc la DGAC, qui prendra acte des réflexions et des demandes ou des avis et qui, par la suite, utilisera ces éléments, transformera son projet pour répondre aux éléments, ou non. En tout cas, elle apportera une réponse par rapport à ces réactions et à vos réactions ici en débat public. Voilà la procédure au niveau du travail qu'on est en train de faire. C'est très important, je le répète : chaque année, dix débats publics ; la moyenne est que huit projets sont modifiés ou améliorés après le débat public. Donc ce n'est pas vain, c'est important et tout le monde doit s'exprimer pour faire avancer ce projet.

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

Jean VAN OOST : Merci RASTAMI. Donc continuons à débattre. Il reste quelques questions. Maintenant, l'intervention de ZIZA Hamada.

Hamada Hamidi ZIZA, habitant de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. ZIZA Hamidi qui, à propos de la piste longue, rappelle que vous aviez dit que si on fait la piste longue, vous la DGAC, si on fait la piste longue, on va détruire et l'herbier et les coraux. Il dit, et c'est un regret, qu'il n'y a plus d'herbier, il n'y a plus de coraux. Ce qu'il y a là-bas, c'est de la boue. Et donc, faites la piste longue. Mais faites une

piste longue qui arriverait tout de suite à 2 600 m à cause des avantages qui vont découler. Les avantages en question, c'est que nous voulons qu'à Mayotte viennent beaucoup plus de touristes, comme dans les autres régions françaises. Il constate qu'actuellement il n'y en a pas beaucoup ici de touristes. Faites la piste longue à 2 600 m pour faire en sorte que les prix d'avion, le prix du billet d'avion soit moins cher parce qu'ici à Mayotte, nous payons beaucoup plus cher que partout en France, c'est-à-dire dans les autres régions françaises. Ici c'est la région la plus chère. Faites la piste longue à 2 600 m.

Jean VAN OOST : Ok. On va passer à l'intervention de M. BACAR Saïd. Il est là.

Saïd BACAR, ancien maire de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Content du fait que vous ayez choisi ou opté de venir ici à M'tsangamouji pour venir débattre de ce sujet important, mais ce qu'il souhaiterait en bref, c'est que les gens de cette localité aussi, qu'on puisse les choisir, qu'on puisse leur donner une place pour, pendant cette période où on va construire la piste, pour que quelque part puisse figurer le nom de quelqu'un d'ici pour que les enfants qui vont venir sachent que des gens de cette localité aussi ont œuvré pour l'obtention de la piste longue.

Jean VAN OOST : Bon, on prend note. C'est très bien. On va continuer avec Madi SAINDOU. Madi SAINDOU ? Oui ? Voilà.

Madi SAINDOU, habitant de M'tsangamouji : Je m'appelle Madi SAINDOU. On a commenté ce machin-là depuis déjà cinquante ans. On demande toujours une piste longue, de Longoni aussi. Aujourd'hui ce n'est pas la peine de nous demander si on est d'accord ou si on n'est pas d'accord. Dans cette commune, on est tous d'accord. On voudrait la piste longue sur le terrain d'aviation et avec sa chemise. Parce que si l'avion arrive, il faut qu'on descende dans la maison, mais on ne veut pas descendre dans la terre comme les autres. Non, il faut le terrain. L'avion arrive avec la maison comme à la Réunion. Voilà, c'est ça.

Applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci beaucoup. RASTAMI, je t'en prie.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français, puis en shibushi, de l'intervention précédente : Il demande la version française compliquée d'abord. Alors cinquante ans de combat pour l'obtention de la piste longue maintenant que normalement on prétend vouloir le faire, mais qu'on le fasse complètement. C'est-à-dire il voudrait comme à la Réunion sortir du gros avion et entrer directement dans la salle où il va récupérer ses bagages, mais pas descendre, entrer dans un bus, se faire toucher par la pluie, etc. Voilà en un mot et en français facile. Maintenant en shibushi.

Jean VAN OOST : Merci RASTAMI. Je crois qu'on a déjà répondu à cette question avec l'aérogare et sa qualité. Donc il y aura une passerelle.

Yves DEBOUVERIE : Juste un mot. Avec la nouvelle aérogare, il est prévu des passerelles télescopiques qui vont directement de l'avion à l'intérieur de l'aérogare, comme dans toutes les aérogares modernes.

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

Jean VAN OOST : Merci. On va passer à l'intervention de Zaouyati ASSANI. Une grande satisfaction, la première femme à s'exprimer ce soir.

Zaouyati ASSANI, habitante de M'tsangamouji : *Intervention en shibushi.*

Jean VAN OOST : Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Première dame, Mme Zaouyati ASSANI a remarqué que depuis le début il n'y a que des hommes qui ont parlé ici. Elle voulait couper court à cela. Elle vous dit à vous, ceux de la DGAC, que la question de la piste longue, vous l'avez constaté depuis le début et vous le constaterez en faisant le tour de Mayotte, tout le monde partout est d'accord pour qu'on fasse la piste longue, alors faites-le. Elle vous indique aussi que tout un chacun ici voyage et au cours de ses voyages, chacun – grand comme petit – voit des bonnes choses ailleurs. Ces bonnes choses-là, nous les voulons aussi chez nous. Alors faites cette piste longue pour que l'artisanat de Mayotte sous toutes ses formes puisse en bénéficier. Faites cette piste longue parce que la mise en place, la fabrication de cette piste longue pourra sans doute nous ouvrir d'autres horizons, mais surtout pourra aussi nous donner d'autres idées pour faire avancer le développement de notre île.

Jean VAN OOST : Donc il reste quelques questions, on va continuer avec Moursala SAINDOU.

Moursala SAINDOU, habitant de M'tsangamouji : Bonjour, je me nomme Moursala SAINDOU. Pour moi, la piste longue, c'est déjà achevé. Je trouve qu'on aura des billets moins chers et qu'on aura des vols directs Dzaoudzi-Paris. Avec toutes les nuisances que les riverains de Petite-Terre vont subir, les bruits nocturnes, tout ça, ma question est simple : qu'est-ce que les riverains de Petite-Terre auront quand cette piste longue s'achèvera ? L'avantage que ça apportera dans leur vie régulière, dans leur vie de tous les jours ?

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, qu'est-ce que ça va apporter aux populations de Petite-Terre quand ça sera construit ?

Yves DEBOUVERIE : D'abord la piste longue a pour objectif ultime le développement économique de Mayotte. Les habitants de Petite-Terre comme tous les autres Mahorais devraient bénéficier de la piste longue sous une forme très diffuse, mais bénéficier du

développement économique général. S'agissant plus spécifiquement des habitants de Petite-Terre, si l'on construit la piste convergente de 2 600 m, elle ne survolera plus les habitations de Pamandzi, plus directement. Pour les habitants de Pamandzi, ça serait sans doute un avantage : ils n'auraient plus de survol d'avion à très basse altitude au-dessus de leurs maisons, donc ils auraient également moins de bruit.

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

Jean VAN OOST : Merci. On continue avec HASSANI Mohamed ? Non, il n'est plus là ? Donc Ahamada MOUHAMADI ? Il n'est plus là non plus ? Donc j'ai Abdu SAANDANI ? Ah ! Quatre heures qu'il est là, bien joué.

Abdu SAANDANI, habitant de M'tsangamouji : Merci. Effectivement j'étais un peu observateur et écouteur des différentes questions qui venaient. Je m'en réjouis parce qu'il y a eu pas mal de questions posées. Et même, certaines questions que je voulais poser, certains les ont déjà amorcées. Donc je resterai très bref. Voir sur l'aspect technique de l'allongement de la piste. On veut allonger la piste actuelle pour arriver à 2 310 m. Est-ce qu'on ne peut pas plutôt voir l'allongement de cette piste directement à 2 600 m ? Ce sera 300 m de plus. Et le scénario 2 sera plutôt réservé pour un projet à long terme qui servirait peut-être si le flux devenait plus important à d'autres besoins, comme le besoin militaire, le besoin de l'armée ? C'est une de mes premières questions. La deuxième question : je pense que pour avoir le vrai, enfin l'avis majoritaire des Mahorais, on a vu le 31 mars 2009 quand on leur a posé la question sur la départementalisation, ils se sont tous affirmés à plus de 95 %. Donc la question, s'il reviendrait également pour cette piste, on pourra avoir des surprises si on n'arrivait pas à 99, mais ce ne serait pas loin. Voilà, c'est ce que je voulais apporter, surtout sur l'aspect technique : est-ce qu'on ne peut pas techniquement rallonger cette piste directement à 2 600 m au lieu de rester à 2 300 m ? Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : L'allongement de la piste actuelle du côté de la mer jusqu'à 2 600 m, ça faisait partie, effectivement, des études qui ont été faites il y a quelques années, c'était un scénario tout à fait envisageable et qui peut revenir sur le tapis, pourquoi pas... Mais on n'y trouve pas beaucoup d'avantages parce que du point de vue aéronautique – c'est sûr que ce serait bien d'avoir une piste longue – mais il y a toujours ces collines de Petite-Terre qui sont dans l'axe et qui continueront à gêner les avions pour leur atterrissage lorsqu'ils atterrissent vers le sud ou lorsqu'ils décollent vers le nord. Cela implique des contraintes pour les avions qui se traduisent en réduction de la masse au décollage, donc moins de carburant ou moins de passagers. Donc du point de vue aéronautique, ce n'est pas l'idéal, l'allongement à 2 600 m, loin de là. Et du point de vue environnemental, je crois que ce n'est également pas très bon parce que c'est toujours ces fameux herbiers fréquentés par les dugongs et les tortues, ce n'est pas du bon côté du point de vue environnemental. La piste convergente de

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

2 600 m supprime les obstacles de Petite-Terre pour les avions et paraît moins pénalisante du point de vue environnemental.

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

Jean VAN OOST : On va passer à la dernière question puisqu'il m'en reste une en stock et elle est pour M. le Maire puisqu'il a demandé la parole une dernière fois. Et après, je crois que la Présidente fera la synthèse du débat de ce soir. M. le Maire ? Vous n'oubliez pas que vous n'avez que deux minutes.

Issouf Madi MOULA : Oui, je ne vais pas être long. En fait, c'était... Je voulais reprendre le micro tout simplement parce qu'en écoutant les uns et les autres, j'ai constaté qu'il y a une sorte de procès qui est faite à une personne qui est absente, une personne morale, c'est-à-dire les associations environnementales. Est-ce que ce ne serait pas bien, pour ne pas biaiser le débat, que vous vous déplaçiez avec les associations environnementales pour qu'elles puissent aussi affronter le public ? Voilà, merci.

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

Jean VAN OOST : La Commission Particulière du Débat Public ne transporte pas dans une mallette les environnementalistes. Ils viennent quand ils veulent, ils s'expriment quand ils veulent. Pour votre information, ils sont venus à au moins sept réunions précédentes. Pas de chance, à M'tsangamouji ils ne sont pas présents. Donc on ne leur fait pas de procès, vous ne leur faites pas de procès et personne ne fait un procès à ces gens-là. Ils s'expriment et ils argumentent. Et ils peuvent s'exprimer comme vous tous avec d'autres méthodes que lors du débat, en écrivant des cahiers d'acteurs, en écrivant sur le site de la Commission Particulière de Débat Public sur la piste longue de Mayotte et en réagissant et en argumentant d'une manière ou d'une autre. Si vous voulez sortir des documents de quinze pages en argumentant pour la piste ou contre la piste, vous pouvez le faire. Eux ont déjà déposé un cahier d'acteurs à la Commission, voilà.

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

Jean VAN OOST : Et je rajouterai, M. le Maire, si vous voulez vraiment débattre avec les environnementalistes, il y a un débat à Mamoudzou sur les enjeux environnementaux mercredi 21 septembre à la salle du Conseil général. Je pense qu'ils seront là en force et avec de vrais arguments. Voilà, donc il faut venir aussi à ce débat-là.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons conclure ce débat. Nous vous remercions bien sûr d'avoir participé à cette réunion en aussi grand nombre. Vous nous avez ainsi montré votre intérêt

pour ce débat public et ce projet. Notre Commission a entendu vos avis sur les différents scénarios proposés. Vos propositions, vos préoccupations sur des thèmes variés comme le développement économique, les liaisons terrestres et maritimes, les impacts environnementaux et économiques du projet – vous avez beaucoup insisté là-dessus – le coût du billet, le coût du projet, les emplois directs et indirects liés au projet. Vous pourrez donc trouver le compte-rendu de cette réunion sur notre site Internet, comme on vous l'a indiqué à plusieurs reprises. Notre Commission tiendra compte de vos avis dans la rédaction de son rapport du débat que nous transmettrons à l'État avant la fin de cette année. Merci de votre participation et nous nous invitons vivement à participer aux réunions thématiques qui vous ont été annoncées. La prochaine réunion aura lieu le 21 septembre au Conseil général. Ensuite d'autres réunions très intéressantes, M. le Maire, je les annonce rapidement, vous les avez bien sûr puisqu'on vous a remis le journal tout à l'heure et le calendrier : à Koungou le 23 septembre, c'est très intéressant sur le déroulement du chantier aussi ; ensuite le samedi 8 octobre à Dzaoudzi-Labattoir sur les impacts en Petite-Terre ; à Mamoudzou bien sûr sur les enjeux économiques le 12 octobre. En tout cas, vous êtes tous invités et bien sûr le débat de clôture, c'est à Mamoudzou et à Dzaoudzi-Labattoir, mais vous êtes invités aussi à ces débats de clôture. Merci de votre participation.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vous invite au pot de l'amitié et au plaisir de vous rencontrer à d'autres réunions publiques. Merci.

Fin de la réunion à 19 h 34.