

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

—

21 septembre 2011

Mamoudzou

Réunion thématique – Enjeux environnementaux

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
- 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
- Franck MADJID, 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 (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
- Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Pierre PINSON, délégué territorial de la DGAC à Mayotte
- Christian MARTY, directeur national de la sécurité de la DGAC
- Christelle BASSI, ingénieure au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Méditerranée

La séance est ouverte à 16 h 17 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 : Messieurs-dames, on va commencer. Bonjour à toutes et à tous. Je suis donc la présidente de la Commission Particulière du Débat Public, Anziza MOUSTOIFA, chargée d'organiser ce débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Je vous remercie d'être venus assister à cette première réunion thématique du débat public consacrée aux enjeux environnementaux de la piste longue. Cette réunion sera donc animée par la Commission Particulière du Débat Public. Je présente les membres présents ici. Vous avez à ma droite Mme Nadira MALECK, membre de la Commission Particulière du Débat public ; M. Franck MADJID, membre aussi ; M. Zoubair aussi dans la salle et puis M. MOINDJIE qui va nous rejoindre tout à l'heure. Dr Martial HENRY ne pourra pas participer à cette réunion thématique.

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

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : Bonjour à tous. Je suis Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction Générale de l'Aviation Civile pour ce débat public. À ma gauche, Jérôme ROSSI, qui est ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire en Aix-en-Provence et qui est en charge du dossier de la piste longue de Mayotte. À côté, Christelle BASSI qui est ingénieure au Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée, à Aix-en-Provence et qui nous assiste sur les aspects environnementaux et hydrauliques pour ce dossier. Au premier rang de l'assistance, Christian MARTY qui est le directeur de la sécurité de l'aviation civile de l'Océan Indien, qui est basé à la Réunion. À côté, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA : Avant de poursuivre la réunion et la présentation, je tiens à vous préciser que la réunion d'aujourd'hui ne sera pas entièrement traduite comme nous le faisons pour les autres réunions publiques. Cela rendrait la réunion beaucoup trop longue, par contre le traducteur est présent et se tient à votre disposition si vous souhaitez, à un moment de la réunion, obtenir une traduction. Je le laisse se présenter.

Rastami SPELO, président de l'association Shimé : Rastami SPELO, président de l'association Shimé.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Rastami. Nous allons donc passer au programme de la réunion. Cette réunion thématique va se dérouler en deux temps. Une première partie sera consacrée aux présentations : notre Commission vous présentera rapidement le fonctionnement et le rôle du débat public comme nous le faisons habituellement ; la Direction Générale de l'Aviation Civile présentera ensuite le projet à travers un film, ainsi que l'état initial de l'environnement réalisé par le bureau d'études CETE Méditerranée ; et

enfin, M. THOMASSIN a été invité par notre Commission pour apporter son éclairage d'expert sur les impacts environnementaux de l'allongement de la piste en 1995 et du projet actuel. Au cours de la deuxième partie, tout le monde sera invité à donner son avis et à poser ses questions.

Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ? Cette question est souvent posée. Ce débat public est tout d'abord une obligation légale en raison de son montant élevé et de ses impacts sur l'environnement. En effet, depuis 2002, le Code de l'environnement prévoit l'organisation de débat public pour tous les projets dépassant un certain montant, fixé à 100 M€ pour les infrastructures aéroportuaires. Le débat est organisé par une Commission Particulière du Débat Public, comme je l'ai dit tout à l'heure et ce débat dure jusqu'au 5 novembre. Ce débat public a un objectif, c'est d'informer le public et lui donner la parole sur le projet dans le but d'éclairer et de préparer la décision du maître d'ouvrage sur le projet. 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.

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 ou sur notre Site Internet. Vous pouvez également nous adresser des contributions écrites qui seront imprimées et diffusées sous la forme de cahiers d'acteurs, comme celui des naturalistes qui est le seul que nous avons reçu pour l'instant, que l'on vous a bien sûr distribué tout à l'heure et qui est disposé à l'entrée.

Ces réunions suivent bien sûr les règles du débat. Les deux premières règles sont la neutralité et l'indépendance : les membres de la Commission n'ont pas d'avis à donner sur le projet. La troisième règle est 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. 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.

Nous commençons aujourd'hui les réunions thématiques. Une réunion thématique est prévue cette semaine sur le déroulement du chantier, le 23 septembre à Koungou. Les

autres réunions thématiques concerneront les impacts pour la population de Petite-Terre le samedi 8 octobre à Dzaoudzi et les enjeux économiques le mercredi 12 octobre à Mamoudzou. Nous poursuivrons également les réunions de proximité dans les différentes communes de l'île. La prochaine réunion aura lieu le vendredi 30 septembre à M'tsamoro. Vous trouverez le calendrier du débat à la dernière page du journal qui vous a été distribué à l'entrée.

Nous insistons aussi pour que vous puissiez avoir d'autres informations ou donner votre avis. N'hésitez pas à contacter la CPDP. Vous pouvez laisser vos coordonnées dans le registre situé à l'entrée si vous souhaitez suivre le débat ou obtenir d'autres informations ou des documents. Je vous remercie de votre attention. Je vais maintenant passer la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet.

Yves DEBOUVERIE : Merci Madame la Présidente. La présentation du projet fera l'objet d'un petit film qui va être passé maintenant.

Diffusion d'un film de 6 minutes.

Yves DEBOUVERIE : Voilà, nous allons maintenant vous présenter les principaux aspects du dossier du point de vue de l'environnement puisque c'est le thème de la réunion d'aujourd'hui. C'est Christelle BASSI qui commence.

Christelle BASSI, ingénieure au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Méditerranée : *S'appuie sur un diaporama pour sa présentation.* Bonjour à tous. Notre exposé va porter sur les trois points suivants – s'il vous plaît, diapositive suivante – donc premièrement, le rappel de l'ensemble des procédures environnementales. Le deuxième point sera traité par mon collègue, Jérôme ROSSI, qui vous présentera le résultat des études de l'état initial de l'environnement et les dernières études en cours. Et le troisième point de l'exposé parlera des propositions de mesures compensatoires envisageables sur la base de différents retours d'expérience qu'on a recueillis.

Diapositive suivante. Donc vous voyez sur ce schéma le déroulement général des procédures depuis les premières études de 1985, les premières études d'allongement de la piste. En 2003-2004, on a eu des études de faisabilité qui ont été réalisées pour comparer différents types d'aménagement entre Petite-Terre et Grande-Terre, donc différents scénarios qui ont été étudiés. En 2009-2010, la DGAC a lancé les études d'avant-projet pour comparer les différents scénarios que vous retrouvez dans le film qui vient d'être exposé. En parallèle, bien sûr l'état initial environnemental qui a servi de base à la constitution du dossier de saisine de la Commission Nationale de Débat Public. Donc ensuite en 2011, la procédure de débat public. Et à l'issue du débat, les dossiers réglementaires seront réalisés, notamment l'étude d'impact de l'environnement avec la comparaison des variantes, l'étude de la solution proposée et l'estimation des mesures, le dossier Loi sur l'eau et l'étude d'impact qui est une des pièces constitutives du dossier d'enquête publique qui sera la deuxième phase de concertation et de consultation du public, après le débat public. En 2015, il est prévu le début des travaux.

Diapositive suivante. Vous voyez sur ces différents schémas le rappel de la démarche de l'évaluation environnementale pour aboutir *in fine* à l'étude d'impact qui est un outil d'aide à la décision. Donc on voit la démarche de progressivité et d'itérativité des études avec un cadrage préalable qui a servi pour la réalisation des études d'opportunité, donc qui a consisté à identifier les grandes composantes de l'environnement qui doivent être traitées de manière approfondies dans l'étude d'impact. La comparaison des différents scénarios, le choix d'un scénario et l'évaluation des mesures et tous ces éléments constitueront le dossier d'étude d'impact qui sera versé au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Diapositive suivante. La prise en compte de l'environnement ne s'arrêtera pas à ce stade puisqu'à l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage préparera les prescriptions environnementales dans les dossiers de consultation des entreprises, dans la phase travaux. Il y aura des études de conception détaillée du projet, un suivi environnemental en fin de chantier avec une démarche de management environnemental, des dossiers d'engagement de l'État pour vérifier les préconisations et les mesures qui ont été indiquées dans l'étude d'impact et puis un bilan, cinq ans après la mise en service de l'aéroport, de façon à vérifier si les mesures qui ont été préconisées dans l'étude d'impact sont bien mises en œuvre. Cela sert de retour d'expérience.

Diapositive suivante. Donc là, il y a un rappel de l'ensemble du contenu du dossier d'étude d'impact. Il est composé de différentes pièces. Donc la première pièce, c'est un résumé non technique et au moment où l'étude d'impact sera réalisée, vous pourrez bien sûr le consulter puisque c'est un document qui facilite la lecture pour le public non initié. Il y aura dans ce dossier une analyse de l'état initial du site et de l'environnement, donc l'identification des grands enjeux hiérarchisés, les sensibilités et les contraintes rédhibitoires à l'environnement, une analyse des coûts collectifs et des nuisances et avantages induits pour la collectivité. Le diagnostic environnemental est une base solide également pour l'analyse des incidences des différents scénarios sur l'environnement puisqu'on évaluera les effets directs, indirects, temporaires, permanents et cumulés du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que les méthodes qui seront utilisées – et les limites sont indiquées dans ce dossier d'étude d'impact – et au final, des propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Diapositive suivante. Merci. Outre le dossier d'étude d'impact et le dossier d'enquête publique, il y aura un dossier Loi sur l'eau et différents dossiers de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées puisque sur la zone d'étude on a retrouvé certaines espèces patrimoniales emblématiques et protégées en droit français, de la réglementation de 1976. Donc le maître d'ouvrage sera tenu de réaliser ces dossiers de demande de dérogation et de démontrer l'absence de solutions alternatives, l'intérêt public majeur du projet et d'arriver à la Commission Nationale de Protection de la Nature avec des propositions de mesures compensatoires.

Bien sûr, on aura également, pour l'enquête publique, le recueil de l'avis du parc marin puisque c'est un avis conforme qui sera versé au dossier d'enquête publique et au dossier Loi sur l'eau. Les attributions du parc marin sont décrites dans l'article R333-34 du Code de l'environnement. Et donc le décret précise que le projet de concession du domaine public fait l'objet, préalablement à son approbation, d'une enquête publique menée dans les formes prévues par l'article R11-14-3 et R11-14-15 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Je vais céder la parole à Jérôme ROSSI qui va vous présenter l'ensemble des résultats de l'état initial de l'environnement qui a été réalisé jusqu'à maintenant.

Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : *S'appuie sur un diaporama pour sa présentation.* Merci. Diapositive suivante. Je vais vous faire une présentation très rapide de l'état initial puisque ce document comporte 250 pages. Pour les curieux, il est disponible sur le site de la CPDP. Pour aujourd'hui, je m'attache à ce qui est vraiment spécifique à notre réunion thématique d'aujourd'hui, à savoir le milieu naturel terrestre et le milieu récifal et lagunaire, sans oublier hydrodynamique de la zone d'étude.

Diapositive suivante. Donc je commence par le milieu terrestre. Il y a eu une campagne de terrain effectuée en 2009 – puisque l'étude est de 2009-2010 – notamment sur la zone aéroportuaire. Il en ressort qu'il y a vraiment trois habitats intéressants d'un point de vue patrimonial, donc les mangroves qui sont au Nord-Est et au Nord-Ouest de la piste, qui sont en vert sur la carte présentée. Sur l'une d'elles, on a retrouvé un héron de Humblot qui est une espèce protégée, un oiseau protégé. Également à noter, sur la plateforme sur la partie Ouest, une formation d'arrière-plage comportant des palétuviers considérés comme rares à Mayotte et qu'il convient de protéger. Et sur le versant est de la plateforme, une falaise où les oiseaux nidifient à l'abri des rongeurs.

Diapositive suivante. Outre le site de l'aéroport...

Anziza MOUSTOIFA : Excusez-moi. Est-ce qu'on peut faire un effort parce qu'on ne voit pas, on n'arrive pas à lire ? Est-ce qu'on peut essayer ? Ce n'est pas possible ?

Jérôme ROSSI : Désolé. Donc outre la plateforme aéroportuaire, la zone d'étude comprenait les zones potentielles de prélèvement de matériaux nécessaires à la réalisation des remblais dans le lagon. Les zones potentielles qui ont été étudiées se trouvent sur Petite-Terre et sont le Four-à-Chaux et la colline de Labattoir. Sur la colline du Four-à-Chaux qui avait été utilisée en 1995, les campagnes de terrain n'ont pas trouvé d'habitats ni d'espèces remarquables. Par contre sur la colline de Labattoir, il a été trouvé notamment une fougère – qui est en photo mais qu'on ne voit pas du tout – une fougère sur le versant Nord, sur la partie sommitale de la colline, qui est une fougère protégée – je vous épargne son nom scientifique – au bout de la flèche orange. Également sur cette colline, les études entomofaunes, donc les recherches d'insectes ont trouvé de nombreux spécimens très intéressants, notamment la découverte d'une espèce à priori nouvelle qui serait un grillon

squameux – c'est la photo en haut à droite – ainsi que des coléoptères endémiques de Mayotte et des coléoptères protégés. Alors sur ces statuts de protection des insectes, il faut être quand même prudent parce que le premier, celui qui est tout en haut, qui est une découverte, n'est pas classifié sur les listes de protection puisqu'il n'existait pas avant d'être trouvé. Donc réglementairement, le maître d'ouvrage, le maître d'ouvrage n'a pas de procédure à faire pour le préserver. Par contre, le coléoptère du bas est un coléoptère très répandu, que ce soit sur Petite-Terre, sur Grande-Terre ou même aux Comores ou en Afrique, mais il est protégé par arrêté préfectoral qui avait été fait à l'époque où l'entomofaune n'était pas très bien maîtrisée sur Mayotte. Donc au niveau de la connaissance des insectes, il y a sans doute des choses à améliorer sur ce point, voilà.

Je vais passer à l'enjeu pour le milieu marin qui est sans doute le plus emblématique. Cette carte, à la qualité médiocre, représente les zones à enjeux très forts. Elle a été réalisée à partir de moyens assez importants puisqu'il y a eu des plongées en scaphandre, des survols en ULM, des analyses de photos aériennes qui ont permis d'identifier les habitats de la zone d'étude et de caractériser ensuite leur sensibilité aux travaux et leur importance patrimoniale. Donc ce que vous voyez en rouge et en orange, ce sont les zones les plus sensibles et les plus fragiles en termes de patrimoine environnemental et concernent essentiellement les herbiers qui sont des zones de nourrissage des tortues et dugongs. Sur la partie du platier et sur les versants du récif, les zones à couverture corallienne importante ou assez importante. Les parties en orange sont les zones où la densité des espèces rencontrées est un peu moins importante. Ces habitats sont sensibles à la nature du substrat du sol, ils sont sensibles aux vitesses des courants, ils sont sensibles aux hauteurs d'eau et à la qualité des eaux. Donc évidemment le projet peut avoir des impacts là-dessus. Donc on est tenu par la loi de réaliser des modélisations hydrodynamiques pour évaluer la force des courants mais également la clarté des eaux. Ces paramètres sont donc rentrés dans des calculateurs et des simulateurs puissants pour identifier les impacts de la solution retenue. Nous sommes allés un peu plus loin que ce que la loi exige puisque nous avons effectué ces simulations pour l'ensemble des solutions qui sont présentées au débat. Même si ces études ne sont pas encore finies, on a quelques éléments à présenter – très légers – aujourd'hui.

Diapositive suivante. Cette étude concernant l'état initial a fait relever deux points. Là vous avez une visualisation des fonds marins à proximité de la piste. Donc en bleu les zones profondes, en marron le platier. Les conclusions de SOGREAH, notre prestataire, est que l'érosion à Petit-Moya – puisqu'il y a de l'érosion sur le versant Est de la piste – serait due non pas à la construction de l'épi de 1995, mais à la présence d'une faille sous-marine, qui est montrée par la flèche rouge, qui accélérerait les courants et provoquerait une érosion accélérée du versant Est de la plateforme. Enfin les analyses sédimentaires ont montré un envasement assez élevé dans la pente externe du récif barrière, et cela vraisemblablement à cause des activités humaines.

Je vais montrer maintenant la simulation des scénarios qui n'est donc pas incluse dans l'état initial du dossier de la CPDP. Ces études ont permis d'avoir deux conclusions assez

importantes. La première concerne le Nord de la plateforme. Vous avez sur les schémas de gauche, dessinées en bleu, les zones qui seront des anses créées par les pistes convergentes, quels que soient les scénarios. Et à droite vous avez l'évolution de la hauteur d'eau dans ces anses en fonction des marées. Vous voyez – en fait vous ne voyez pas parce que la qualité est mauvaise – cette hauteur d'eau varie de 0 à 2 mètres environ, quel que soit le scénario, et donc ce sont des conditions de marée qui sont excellentes pour l'implantation future d'une mangrove. Donc au départ, dans le dossier du débat, on avait indiqué qu'on ne savait pas encore si on allait remblayer cette zone. Maintenant on sait qu'on n'aura pas à le faire, c'est tout de même un point positif de ce projet.

Diapositive suivante. Sur cette diapo, à la qualité encore médiocre, nous avons présenté les différences de courant entre la situation projet et la situation actuelle. Les taches que vous voyez sont les zones où le projet va avoir des impacts sur la vitesse des courants. Plus la couleur est rouge, plus les courants seront accélérés par le projet ; plus la couleur est bleue, plus les courants seront ralentis. On constate que dans le scénario 1, les courants seront accélérés en extrémité Sud de la piste : les zones d'accélération créent de l'érosion donc recréent une mini passe comme c'est le cas sur la piste actuelle. Les courants de la piste actuelle ont provoqué la création d'une mini passe qui s'appelle d'ailleurs la fausse passe... *M. THOMASSIN fait signe que non, hors micro.* Non ? On y reviendra... Donc cette zone en orange devrait être le lieu d'érosion alors que les zones en bleu devraient être le lieu de ralentissement de courant donc seraient propices à la sédimentation. Donc les modifications du courant devraient avoir une influence sur les habitats ou auront une influence sur les habitats. On constate que les influences hydrodynamiques seront plus importantes sur le scénario 1 que sur le scénario 2, même si là je n'ai présenté que la situation en vives-eaux pleine mer, mais le scénario 2 ne provoque pas beaucoup de modifications.

Diapo suivante. Donc la partie 3. À la demande de la CPDP, nous avons présenté des réflexions sur les mesures de compensation et de réduction envisageables sachant qu'on n'a pas encore fait les études d'impact. Donc ce sont des pistes de réflexion. Tout d'abord sur le milieu, concernant la destruction d'herbiers s'il y en avait, les compensations auxquelles on pourrait penser, ce serait la participation du maître d'ouvrage à des programmes que l'on peut identifier dès aujourd'hui en faveur des dugongs et des tortues. Le maître d'ouvrage n'a pas vocation à sauver des espèces en voie de disparition mais il peut, s'il dégrade les habitats, participer financièrement à des programmes d'envergure pour ces animaux. Concernant la destruction des coraux, il y a des exemples de déplacements de coraux, comme cela a été fait à Longoni, qui ont été des succès. Et on peut également envisager la lutte contre la prolifération de l'acanthaster qui est une étoile de mer invasive qui mange les coraux. Concernant la modification des écoulements marins, l'une des mesures de réduction de ces perturbations, notamment le scénario 1, serait la création de passages sous-marins afin de minimiser les perturbations Est-Ouest et de rétablir un certain mouvement écologique. Concernant la destruction des mangroves, dans le cas de la piste convergente, la mangrove dans l'axe des pistes serait détruite, donc l'une des compensations à laquelle on

pense naturellement, c'est l'aménagement d'une mangrove dans l'anse créée par la piste convergente.

Enfin sur le milieu terrestre, concernant la destruction de l'habitat d'insectes protégés, il y avait évidemment l'obligation de respecter la procédure de déplacement préalable d'espèces protégées, qui met en œuvre elle-même des mesures de compensation, de réduction et d'évitement. Il y aurait l'accompagnement et la participation à l'amélioration de la connaissance des insectes sur Petite-Terre et sur Mayotte. Enfin, au niveau des collines qui pourraient être le lieu de prélèvement de matériaux, l'aménagement paysager des collines ou des plateformes libérées par les prélèvements est tout à fait envisageable et souhaitable. Et en termes d'évitement, on pourrait réfléchir à la préservation d'un périmètre élargi autour de la fougère protégée au Nord de la colline. Voilà, j'ai fini ma présentation.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Messieurs-dames. Nous allons donc passer la parole à M. THOMASSIN. Donc M. THOMASSIN, nous allons vous passer la parole. C'est l'expert invité par cette Commission pour apporter son éclairage sur les questions laissées en suspens pendant le premier mois du débat. Quel est l'impact de l'allongement de la piste en 1995 ? Voilà la question posée. Quels impacts et quelles mesures compensatoires dans le cadre du projet présenté actuellement par la DGAC ? Cette présentation vise à vous donner des informations supplémentaires en l'absence de l'étude d'impact sur le projet. Je précise que M. THOMASSIN a mené ce travail à titre personnel et que les réflexions qu'il va vous présenter n'engagent que l'expert. Nous le remercions d'avoir accepté de nous le présenter et contribuer ainsi à ce débat. Merci M. THOMASSIN.

Bernard Armand THOMASSIN, océanographe et directeur de recherches honoraire du CNRS au Centre d'océanologie de Marseille (Université de la Méditerranée) et au Groupement d'intérêt scientifique Lagon de Mayotte (GIS Lag-May) "Environnement marin et littoral de l'île de Mayotte" membre du Comité technique de la piste longue : *S'appuie sur un diaporama pour sa présentation.* Merci Mme la Présidente. Chers amis, le problème est tout simple. Le récif Nord et la pointe de l'aéroport de Pamandzi, nous avons commencé à l'étudier en 1983. Donc nous avons accumulé, depuis à peu près maintenant moins d'une trentaine d'années, un certain nombre d'observations au niveau de l'évolution spatio-temporelle des peuplements et, bien entendu, de l'impact qu'a été la construction de l'épi de 500 m en 1994-1995. Je crois que beaucoup de personnes ici ne connaissent pas la pointe de l'aéroport et donc je vais essayer dans un premier temps de vous montrer quel est ce milieu très particulier qui... C'est dommage que toutes les diapositives soient complètement sabotées, excusez-moi du terme.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, vous avez raison. *Elle s'adresse à l'équipe technique.* Messieurs, qu'est-ce qui se passe ? M. THOMASSIN, vous préférez rester debout, sinon vous pouvez vous mettre ici. *Elle désigne le siège vacant à ses côtés.*

Bernard Armand THOMASSIN : Non, ça va, j'ai l'habitude de faire cours debout dans tous les amphis, mais ce que je regrette, c'est que malheureusement on avait préparé des informations nettes et claires et qu'elles sont illisibles.

Bon, j'avais essayé de vous montrer que la pointe Sud de Pamandzi, donc le secteur Nord du récif barrière, c'est un secteur géologique complexe avec de nombreux accidents tectoniques. Il y a des failles, il y a des criques externes signant d'anciennes passes. Par exemple, la crique des Aviateurs est tout simplement un témoin d'une ancienne passe profonde qui déterminait le Sud... c'était le récif barrière de Pamandzi et au Nord les formations autour de l'île de Pamandzi qui sont elles des formations de récifs frangeants. Il y a la position d'anciennes îles de sables, comme M'Tsanga Tsoholé dans le Sud par exemple. On a eu deux M'Tsanga Tsoholé au cours du temps dont une qui est encore présente.

La suivante. Alors ce récif du Nord de la barrière de Pamandzi, c'est un récif récent, la croute que vous voyez a 12 m d'épaisseur et cela a été construit au cours des 12 000 dernières années. Et ceci est construit sur un récif fossile qui lui est vieux de 110/120 000 ans et en fait on a une excellente assise du récif actuel, du récif holocène – comme on appelle dans notre jargon – sur un récif fossile très ancien. Et on avait pu étudier les forages qui avaient été faits en 1990, cela a donné une thèse. C'est pour cela que l'on connaît bien l'histoire de la construction du récif de Pamandzi.

Suivante. Donc voilà en fait comment se présentait la piste de l'aéroport avant même qu'on l'ait envisagée. Et un point qui est important, tout le monde discute des herbiers à Mayotte, mais il y a une évolution spatio-temporelle naturelle des herbiers. Si vous comparez la photo de 1959 et celle de 1969, vous voyez que les taches noires qui représentent les taches d'herbiers ont évolué dans le temps. Donc il ne faut pas toujours incriminer les impacts anthropiques alors qu'on a des évolutions dans le temps et dans l'espace qui sont tout à fait naturelles. Bien entendu, la difficulté pour les écologistes et encore plus pour les aménageurs, c'est de savoir distinguer ce qui est l'évolution naturelle du milieu et ce qui peut être du à des impacts anthropiques directs ou indirects.

Suivante. Le problème, c'est que cette pointe de l'aéroport – on l'a encore étudiée lundi dernier et j'ai encore découvert des choses que je n'avais pas vues dans les années précédentes. On a en fait... On n'a pas une mangrove, on a quelques palétuviers très vieux et des plus jeunes, mais c'est surtout une mangrove relictive qui fait partie de l'histoire de la pointe de l'île. Alors, bien sûr, elle a un intérêt, disons, mais ce sont des vieux palétuviers. Olivier SOUMILLE qui est présent et qui est un spécialiste des palétuviers et de la mangrove à Mayotte pourra donner son avis. On a aussi de très grandes dalles de *beach-rocks* fossiles recouvertes de couches de cinérite et là, c'est l'histoire récente du volcanisme à Mayotte et hydraulique, c'est-à-dire des M'Tsanga Tsoholé qui s'étaient installés au bout de la pointe de Pamandzi, sur une île séparée de l'île actuelle. Tout cela, il faut le repenser pour remettre après le contexte de l'impact d'une piste.

Suivante. Bon alors 1994-1995, la plupart d'entre vous l'ont vécue, la construction du remblai en épi. Là, il fallait prolonger la piste, on n'a pas trop discuté, on a dit « on remblaie. » Qu'est-ce qui est intéressant dans le cadre d'un projet comme celui qu'on nous présente ? C'est quels sont les enseignements que l'on peut tirer de ce qui a déjà été fait, donc ce qui s'est produit, on ne simule pas, on sait que cela s'est produit. Pendant la phase travaux, il y a eu de très gros nuages d'eaux boueuses. Pourquoi ? Parce tout simplement les camions déversaient directement sur la pointe et bien entendu, les courants de marée, flot et jusant, balayaient tout cela. Et on en a distribué aussi bien à l'intérieur du lagon qu'à l'extérieur sur la pente externe. Et c'est peut-être pour cela aussi qu'il est envasé en plus des nuages de cinérite qui sont dus à l'affaissement de toutes les falaises – la Moya et la Vigie – du secteur. Donc il y a un envasement qui est naturel, mais il y a eu un envasement aussi qui a été un peu influencé par les remblais qui se faisaient à l'époque.

Quelques images anciennes – suivante – voilà ce que c'était en 1994 quand on faisait la piste : les camions déversaient et voilà les nuages turbides que l'on avait entre les deux merlons qui avaient été construits. Et bien entendu, dans le cadre d'un projet futur, il ne faut pas que cela se reproduise. Là, il faut dire niet, on ne peut pas laisser faire cela actuellement à Mayotte.

Autre diapo. Vous voyez, la piste est à peine terminée en haut et vous voyez que déjà toute la terre s'en va, là c'est côté barrière, c'est-à-dire sur les peuplements à dominante de coraux du tombant récifal et plus bas. La même chose se reproduisait bien entendu aux flots vers l'intérieur du lagon. Donc ceci, à mon avis, on ne peut plus se le permettre, on ne peut plus l'accepter en termes d'aménagement.

Suivante. Alors ce qui s'est passé après, une fois que l'épi a été construit, et bien les eaux, il faut bien qu'elles contournent l'obstacle. Donc elles ont créé un nouveau déversoir de platier – et non pas une fausse passe comme mon collègue vous l'a dit tout à l'heure – qui, justement, a permis de contourner l'obstacle et des courants ont eu une action érosive, ont creusé et les sédiments ont été transportés de part et d'autre. Et quand la vitesse du courant diminuait, et bien les sédiments se sédimentaient en fonction de leur granulométrie bien entendu, les fractions fines et les fractions vaseuses allant les plus loin.

Suivante. Et on a eu en même temps, de part et d'autre de l'épi, des zones justement dans les vortex qui se créaient, des zones de calme aérodynamique – il n'y avait pas de modélisation aérodynamique à l'époque – mais on a vu les envasements de part et d'autre, notamment à la base de l'épi, y compris sur la façade océanique, et pourtant il y a des houles et il y a des vagues. On aurait pu penser que cela ne pouvait pas se passer et bien entendu côté lagon à l'intérieur. Donc on a eu du concret. Voilà ce qui s'était passé. Donc on peut tirer déjà des enseignements. Quelles sont les erreurs à ne pas refaire ? Et qu'est-ce que les conséquences de la construction d'un épi vont induire ?

Suivante s'il vous plaît. Du fait de l'action érosive des courants, on a eu une modification de la nature des fonds et bien entendu, les phanérogames marines, c'est-à-dire les herbes

marines, ont été les premières à être arrachées surtout quand elles avaient de très grandes frondes. Les petites, qui ont 2 cm de haut, elles se sont couchées, elles n'ont pas été détruites. Donc en fait, il y a eu une modification de toutes les taches d'herbier et on voit qu'actuellement les taches d'herbier, qui ont été relevées dans le cadre d'une étude sur les herbiers de Mayotte, ne correspondent d'ailleurs pas aux relevés qui ont été faits par les bureaux d'étude qui travaillaient pour SOGREAH et ASCONIT.

Suivante. La plage Est de la pointe de l'aéroport, je la connais bien parce que Mohamed SAÏD m'avait dit de m'en occuper il y a bien longtemps. Il y a eu une étude très fine de faite par le BRGM¹ et la thèse de M. JEANSON de l'Université de la Côte d'Opale et on voit quand même qu'il y a eu une possible accentuation du recul des falaises de cendres, de cinérite. La vitesse serait de... Avant 1995, c'était un recul de 50 cm par an ; après 1995, c'est 80 cm par an. Qui a raison ? Moi je constate avec les scientifiques qui ont fait les mesures très précises.

Suivante. Alors trois variantes nous sont proposées et j'ai essayé d'analyser le mieux que je peux en fonction, j'allais dire de l'expertise de terrain que j'ai de Mayotte, quels pouvaient être leurs impacts sur le milieu marin. Je vais essayer de vous les présenter.

Suivante. En fait, dans les variantes qui sont proposées, il y en a deux qui concernent un allongement de l'épi actuel sur environ 570 à 600 m, ce qui ferait de toute façon qu'on aurait construction d'un épi-barrage de plus d'1 km de long sur le platier Nord de Pamandzi, ce qui représente tout de même un obstacle que les courants marins devront contourner, mais aussi qui peut être un obstacle aux échanges entre le lagon et l'océan, mais aussi entre l'océan et le lagon. Là, je pense notamment aux larves de poissons, aux larves de crustacés parce qu'en ce qui concerne les poissons du lagon et du récif, ils vont pondre à l'extérieur du lagon, les œufs se fécondent, les post-larves commencent à se développer et ce sont les petites post-larves qui repassent avec les courants de flots par-dessus la barrière récifale, qui traversent le lagon en nageant, qui vont dans les mangroves et dans les récifs frangeants, qui grossissent dans les interstices et qui reviennent ensuite dans les pâtés coralliens du lagon et sur la barrière. Donc il faut que... L'ouvrage ne doit pas interrompre ces migrations. Certes, j'allais le dire, les eaux vont contourner et bien entendu, le plancton va être emporté par les courants marins. Mais il y a tout de même un risque de ralentissement des échanges. Et puis un kilomètre de digue, ce n'est pas rien dans l'espace si on regarde ce que cela va donner au niveau des distances.

Suivante. Alors cela, c'est la variante phase 1 et phase 2. Donc l'épi serait de plus de 1 000 m de long sur une largeur de près de 190 m à 250 m selon les portions que l'on mesure. Et ce projet créerait donc un grand barrage en travers de la portion Nord du récif de Pamandzi, au travers de déversoirs de platiers, pas seulement celui qui est en bout de piste actuellement, mais l'autre qui circule le long de l'île de sable, et bien entendu cela aurait des conséquences que je vais essayer d'analyser.

¹ Bureau de recherches géologiques et minières

Suivante. Donc en fait déjà, au niveau de la distance par rapport au front externe, les tombants externes, la distance actuelle est à peu près de 260 m. Si on prolonge l'épi, on va se retrouver à environ 150/160 m du front, c'est-à-dire d'une falaise. Et comme par hasard, ce prolongement nous amène dans une zone particulièrement battue qui est celle-ci. Et je l'observais par temps calme lundi, cela veut dire que le musoir de ce nouvel épi serait pratiquement déjà dans le déferlement. Donc cela, il faudra en tenir compte si ce projet pouvait être retenu.

Suivante. Donc il y a eu des impacts négatifs majeurs dans le cadre de la prolongation, il y aura des impacts négatifs majeurs dans le cadre de la prolongation de l'épi actuel pour faire une digue-barrage de plus d'1 km, avec la création de zones de réduction de courant comme on l'a vu précédemment dans le cadre de la création du premier épi, comme notre collègue nous l'a montré dans le cadre des simulations hydrodynamiques. C'est-à-dire que de part et d'autre de ce grand épi que l'on créerait, on aurait des zones de calme, cela veut dire de sédimentation plus ou moins vaseuse. Et donc automatiquement les communautés de fond, il faudrait qu'elles se réhabituent à ce type de substrat. Donc cela peut être bon comme cela peut être moins bon selon les espèces qui s'y installent puisqu'en fait il ne faut pas généraliser : dans les dix phanérogames marines qui poussent dans les herbiers, chacune a des spécificités en ce qui concerne la nature du fond, la granulométrie des sédiments, la teneur en matières organiques dans le sédiment. Donc en fait, il y a toute une échelle et en fonction d'un type de fond qui s'installe, on va avoir des modifications : telle espèce va plutôt s'installer là, les autres ne s'installeront jamais là. Je ne vais pas faire un cours là-dessus. Donc il va y avoir au bout du musoir – vous pouvez revenir en arrière – au bout du musoir, augmentation des vitesses de courant, donc automatiquement érosion et création d'un nouveau déversoir. Ça, c'est sur : l'augmentation des vitesses sera de l'ordre de plus de 10 cm. Ce n'est pas énorme quand même, mais c'est suffisant pour déplacer des matériaux, pour creuser le substrat carbonaté du récif. Et une augmentation des effets érosifs très probable le long de la plage Est de la pointe de l'aéroport puisqu'au lieu d'avoir une masse d'eau qui se divise en deux et qui est d'un petit volume, on va accroître à peu près d'1,4 la masse d'eau qui va aller former la dérive littorale de la plage Est jusqu'à l'usine de dessalement Sogéa. Donc des possibilités de transferts littoraux de toute cette zone-là qui a déjà été pas mal érodée puisqu'elle a reculé dans le temps d'à peu près 190 m si on regarde les traces des anciennes *beach-rocks*. Donc il n'y aura pas dans ce cas-là d'impact positif. On aura, dans le cadre d'une prolongation d'un épi de 1 000 m, que des impacts négatifs.

Maintenant les autres solutions – oui, celle que vous veniez de mettre, c'est la bonne – comment tenter de pallier ce défaut. L'idée que j'avais donnée à nos collègues ingénieurs, c'était de dire qu'on peut peut-être essayer de tester, si on fait des couloirs à travers cet immense remblai, ce que cela peut donner. Et on a essayé d'analyser tout cela. Certes, cela améliore un petit peu les flux dans les deux sens, c'est-à-dire que l'eau du lagon passant du côté océanique, l'inverse au flot, à la marée montante, mais la solution apparaît donc comme un pis-aller si un épi-barrage d'1 km était retenu. Ce n'est pas l'idéal, du moins c'est mon point de vue.

Suivante. Maintenant l'intérêt de la variante 1 phase 2 et variante 2, c'est qu'il va y avoir théoriquement un remblai sur la partie de la pente interne de Pamandzi jusqu'au niveau de Bandrabassi ou [toponyme non identifié – timecode : 51'57]. L'intérêt de cela, c'est que d'une part on est sur des fonds de sable corallien avec des patates coralliennes qui ne tiennent d'ailleurs pas bien ancrées dans le sédiment, on pourra donc automatiquement les déplacer et cela se fait maintenant dans le monde entier sur les grands chantiers. Et surtout l'avantage, c'est que l'on a une ébauche d'anse-lagune dans le premier cas, dans la variante 1 phase 2, et au contraire création d'une anse-lagune qui passe à 12 hectares en pleine mer dans le cadre de la variante 2.

L'intérêt de cela – suivante – c'est que les impacts négatifs des portions Nord sur Pamandzi, on les élimine puisqu'on ne construit plus sauf dans le cadre de la phase 2 où l'on construit un épi. Donc moi j'élimine la variante 1 phase 2 de prolongation pour privilégier la formation d'une nouvelle anse-lagune le long du littoral de Pamandzi, ce qui évite justement les surcreusements de nouveaux déversoirs et un élargissement des zones de calme hydrodynamique comme les simulations l'ont déjà montré.

Suivante. Par contre la variante 2, c'est qu'on a cette anse-lagune qui est créée donc on forme ce qu'on appelle un biotope qui est bien enclavé, certes, qui va être en mode calme mais où les masses d'eau seraient bien renouvelées lors du flot comme au jusant en vives-eaux comme la simulation l'a montré puisque les variations seraient de l'ordre d'au moins 2 m à l'intérieur de cette anse-lagune, c'est-à-dire que l'on referait une mini lagune de Fougouzou, à une autre échelle bien entendu, mais ça serait à peu près équivalent sauf que le cordon dunaire serait remplacé par le remblai de la piste, voilà.

Suivante. Alors avec la variante 2, ces fonds seront automatiquement colonisés par une grande biocénose marine que l'on connaît bien, c'est celle des sédiments vaseux de mode calme. Et ce que cette biocénose a comme intérêt, c'est que justement les herbiers de phanérogames sont un faciès d'épi-flore, c'est-à-dire en ce qui concerne les plantes de cette biocénose. Naturellement, il y aura un embryon de mangrove bordière qui se réinstallerait non pas dans la frange 0/2 m, comme votre collègue l'a dit, mais dans la frange 0/1 m – les palétuviers ne tolèrent pas des immersions trop importantes – et puisqu'un herbier de différentes phanérogames se réinstallerait en fonction du gradient hydrodynamique, cela deviendrait automatiquement un biotope de pâturage, soit pour les tortues marines qui savent très bien nager, peut-être même pour le dugong – parce que moi je ne l'ai vu qu'une fois en 35 ans – s'il y en avait deux, tant mieux. Pour le moment, il semblerait qu'il n'y en ait qu'un qui fréquente le secteur du Nord du site de Pamandzi – il y aurait un petit maintenant. Donc un impact très positif en termes de milieu marin proche de la côte qui, à mon avis, pourrait devenir un parc public pour Petite-Terre. J'ai d'autres propositions à faire si le remblai était fait pour l'utiliser au maximum, puisque c'est un remblai tout de même de 9 m d'épaisseur qui serait fait sur une largeur de près de 200/250 m. Et bien entendu on peut y installer tout un tas d'équipements.

Donc voilà un peu les différents scénarios et les impacts qu'ils pourraient induire. Mais on n'est pas devin, on se base sur une expérience précédente de Mayotte, de Madagascar et même temps de grands principes hydrauliques. Voilà je vous remercie beaucoup.

Il y a un scénario tout de même que je n'ai pas étudié. La diapo suivante, c'est celle de Bao, le petit Mahorais qui, lui, propose carrément de décoller avec un tremplin. Mais bon, ce n'était pas dans le contrat. Merci.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. THOMASSIN. Je vais laisser la parole à Mme Nadira MALECK pour continuer la deuxième partie de ce débat. Bien sûr, je lui donne la parole et on lance le débat. Merci.

Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Merci Mme la Présidente. Nous allons maintenant ouvrir le débat avec l'intervention de la FMAE, la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales. Donc cette association a été invitée à donner son avis au même titre que plusieurs acteurs environnementaux de l'île. Donc ils ont été les seuls à avoir répondu favorablement à notre demande et à détailler leur avis. Donc nous les remercions pour cela.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez vous mettre ici, c'est à votre convenance. *Elle désigne le siège vacant à ses côtés.*

Ali MADI, président de la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales : Je préfère être debout, comme ça je peux me retourner et vous voir. Mesdames et Messieurs les représentants des services de l'État, Mme la Présidente, Madame et Messieurs les représentants de la DGAC, Mesdames et Messieurs les représentants des associations environnementales, très chers élus, chère assemblée ici présente, bonsoir. Comment faire après le Docteur THOMASSIN, enfin, le *foundi* du lagon THOMASSIN qu'on l'appelle par ici ? Cela sera délicat, c'est pourquoi je ne m'avancerai pas sur le côté technique, déjà parce que les services ont déjà parlé, ensuite les études ne sont pas totalement terminées, ce qui est important, et même celles qui sont terminées, sur le site on a du mal à les avoir. Ce qui fait que moi, à plusieurs reprises, j'ai été obligé de me déplacer pour essayer de les avoir. Donc pour pouvoir me prononcer sur ce sujet, cela a été très délicat et je doute que cela ait été autrement pour les autres personnes ici présentes. Merci.

Je me présente quand même. Je suis Ali MADI, le président de la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales, FMAE. Créée en 2003, notre Fédération a pour but de faire adhérer les associations environnementales, mutualiser les moyens pour mieux faire respecter la nature et l'environnement mahorais. Elle regroupe aujourd'hui plus d'une trentaine d'associations. Ce sont des acteurs de proximité, compétents et qui connaissent le territoire. Depuis deux ans, nous suivons de très près le travail de la piste longue. Bien

évidemment, nous suivons avec grand intérêt le débat sur ce sujet qui passionne Mayotte. Toutefois nous avons préféré attendre ce jour pour nous exprimer publiquement sur ce sujet malgré les pressions politiques, économiques notamment des membres de la CCI – je tiens à le dire – sur ce sujet.

Au même titre que la départementalisation, on a donné presque une valeur sacrée à ce projet de piste longue au point qu'il est presque interdit de le critiquer. Mais pour nous, il n'y a pas de tabou quand il s'agit de construire durablement Mayotte. Avec ce projet de piste longue, on entend très souvent – cette semaine, je l'ai entendu au moins deux ou trois fois – tout le temps cette expression « On ne peut pas faire de l'omelette sans casser des œufs. » « On ne peut pas faire de l'omelette sans casser les œufs », c'est la trouvaille, sous entendu l'omelette serait la piste longue, les œufs le patrimoine naturel marin et terrestre de Mayotte, c'est-à-dire en shimaoré – M. Rastami, vous notez ? – [terme shimaoré, 1'00'22]. Si vous voulez, il y a la chanson de [chanteur non identifié] qui dit bien comment cela a été mal protégé dans les années 1980. « On ne peut pas faire de l'omelette sans casser des œufs », beau slogan pour ceux qui veulent l'allongement coûte que coûte, quelles que soient les conséquences sur l'environnement, le social et aussi l'économie. En effet, l'objet d'une omelette est de satisfaire le besoin premier de l'homme qui est de se nourrir pour continuer à vivre. Mais l'allongement de la piste en soi est-il un besoin vital pour les Mahoraises et les Mahorais ? Est-ce que ce besoin justifie tous les sacrifices socio-économiques et environnementaux que doivent concéder tous les Mahorais ? Certes, Mayotte a besoin de ce genre d'équipement pour son développement, mais à quel prix ? Dernièrement on a entendu cette version de l'expression : « On ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs, mais il faut faire attention aux morceaux de la coquille, sinon l'omelette devient indigeste. » On voit quand même que cela évolue. Nous nous permettons d'aller plus loin puisque l'histoire de ces enseignements doit toujours nous enseigner à aller de l'avant et éviter les mêmes erreurs. Si l'objet de l'omelette est de nourrir la population, est-on obligé de faire de l'omelette ? Et si moi je voulais faire des œufs au plat ? Je veux manger la même quantité d'œufs, mais au lieu de faire de l'omelette, moi je veux faire des œufs au plat. Les objectifs finaux sont les mêmes à la différence que l'omelette occupe l'ensemble de la poêle et risque d'être indigeste si on y rajoute la coquille, tandis que les œufs au plat seulement une partie de la poêle. De plus, l'omelette suppose le mélange du blanc et des jaunes alors que les œufs au plat, le jaune et le blanc restent en parfaite symbiose comme c'était avant.

Souvenons-nous du port de Longoni. J'avais prévu d'autres photos, M. THOMASSIN vous a montré celles de l'aéroport de Pamandzi, moi il n'y a pas très longtemps, je me souviens de celles du port de Longoni. Les enseignements sont-ils tirés ? Je ne sais pas. M. THOMASSIN ? Vous avez dit ce qu'il faudrait éviter de faire, mais est-ce que les enseignements ont été tirés pour le port ? Personnellement, je ne l'ai pas vécu comme cela. Je ne l'ai pas du tout vécu comme cela le deuxième quai. Donc souvenons-nous du port de Longoni, des espoirs qu'il nourrissait et des sacrifices que nous avons concédés. Pourquoi, pour ce deuxième quai, le fond marin a été raclé, la plage entièrement détruite, la mangrove et le récif corallien

lourdement impactés ? Tout ceci pour mettre en place cette nouvelle infrastructure et répondre aux normes nationales. Ce deuxième quai devait permettre l'arrivée de gros bateaux pour faire baisser les prix à Mayotte. L'objectif, c'était cela, faire baisser les prix à Mayotte. Pour quels résultats ? Le quai n'est jamais entré totalement en fonction et les Mahorais sont encore et toujours dans la rue à demander une meilleure qualité de vie, ce matin encore². Ça, ce sont les gendarmes qui m'ont fait ça. *Il montre sa main bandée*. C'est juste une parenthèse, mais ils m'ont fait cela. C'était juste pour demander une meilleure vie.

Le comble, c'est qu'encore une fois c'est le contribuable qui a dû payer et s'appauvrir davantage – excusez-moi, à cause des gendarmes, je perds le fil, je suis désolé – le comble, c'est qu'encore une fois le contribuable a dû payer et s'appauvrir davantage pour acquérir des produits de première nécessité et les prix n'ont pas bougé pour ne pas dire la vérité : ils ont tout simplement été doublés. Le prix des mabawa est passé de 14 € à 25 €. Alors comment et pourquoi encore une fois faire confiance à des personnes qui se moquent complètement des intérêts des habitants de ce caillou, ce petit caillou ?

L'essentiel des voyageurs mahorais reste dans la région et la piste actuelle est largement suffisante. La piste longue n'est indispensable que pour les voyages long-courriers et pour nos jeunes qui sont obligés d'aller suivre leurs études en métropole. Mais là encore, nous avons vu que la technologie s'améliore. Et le Mahorais lambda qui ne voyage pas, qu'est-ce qu'il a à gagner d'un tel sacrifice ? Il faut se poser la question du pêcheur : qu'est-ce qu'il a à gagner de ce sacrifice ?

Entre l'omelette et les œufs au plat, c'est une question de choix, de goût, d'intérêt, de projection dans le futur et de projection de l'autre dans ce projet : la place de l'être humain, mais aussi surtout aussi de volonté et de moyens. Le besoin premier des Mahorais ne serait-il pas la mise en place d'un schéma de déplacement pour enrayer des bouchons qui ruinent l'économie et le moral des Mahorais et des Mahoraises matin, midi et soir ? Le besoin premier de Mayotte ne serait-il pas l'accès à l'éducation ? La construction d'établissements scolaires et la mise en place d'un vrai plan de formation et d'éducation adapté à la demande d'emplois locale, régionale et nationale ? Le besoin ne serait-il pas une bonne gestion des déchets – j'avais prévu des photos malheureusement – et des eaux usées et des odeurs ? Sûrement ! Je ne vous parle sûrement pas de l'accès au droit, à la santé, au travail, je ne reviendrai pas notamment sur le pouvoir d'achat pour lequel j'ai donné la moitié d'une main.

Mesdames et Messieurs, chère assemblée, notre Fédération participe activement et bénévolement au développement durable de ce territoire et elle est l'animatrice de nombreux espaces de réflexion et de concertation, de décision pour la construction de Mayotte. Elle a toujours défendu et elle défendra toujours les intérêts supérieurs de Mayotte. À ce jour, il y a une association environnementale qui s'est penchée sur la piste longue. À cette occasion, j'ai constaté avec beaucoup de regret des amalgames, des attaques

² Manifestations contre le coût de la vie à Mayotte et en faveur de la hausse du pouvoir d'achat.

gratuites de hautes personnalités de Mayotte envers le milieu associatif mahorais, un discours éveillé par certaines personnes au sein même de la CNDP, cela a été le cas encore à Sada. Un tel projet devrait intégrer les préoccupations de la population de Petite-Terre en particulier. Que les pétitionnaires nous donnent les garanties nécessaires que ce projet va améliorer la qualité de vie des Mahoraises et des Mahorais ! Comment ce projet de piste longue intègre-t-il les autres facteurs qui surenchérisent le coût de la vie à Mayotte ? Peu de voyageurs, marché trop petit : peut-être que ça ne vaut pas la peine qu'on le fasse. La concurrence entre tous ceux qui fournissent le carburant, les opérateurs...

Aussi, vus le coût et les travaux pharaoniques ainsi que les échéances combinées au contexte économique mondial, en particulier des principaux financeurs potentiels de ce projet – c'est-à-dire la France dont nous faisons partie – l'Europe, le Conseil général, nous avons de gros doutes quant à la concrétisation de ce projet. Nous avons de gros doutes quant à la concrétisation de ce projet. Nous n'avons jamais été contre ce projet et personne ici présent ne pourra dire le contraire. Au vu de tous ces éléments évoqués jusqu'ici, notamment par les collègues de la DGAC et M. THOMASSIN, et pour éviter que les pétitionnaires de ce projet ne se défilent devant les responsabilités, nous nous prononçons clairement pour le scénario 2, car c'est lui qui nous paraît le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les courants marins et l'érosion marine. Cette prise de position est notamment sujette à des conditions comme tous projets. Si on se réfère à ce que l'on a fait pour le premier allongement...

Nadira MALECK-BERTRAND : Excusez-moi M. le Président, est-ce que vous pouvez conclure ?

Ali MADI : Il ne me reste que ça. Comprenez que nous sommes très vigilants quant à la prise de position... quant à la prise en compte des soucis environnementaux et des mesures compensatoires qui en découlent. Pour moi, ce que vous avez dit est loin d'être suffisant. Il faut entre autres prévoir un système d'écoulement des eaux permettant en autres la circulation des larves de poissons – il en a parlé – peut-être une construction sur pilotis ? J'aimerais bien avoir cette étude avec vous. Je vous remercie de votre patience pour la Fédération Mahoraise des Associations Environnementales.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. le Président. Nous vous donnons maintenant la parole. Je rappelle que le temps de parole est limité à deux minutes afin que tout le monde puisse s'exprimer. Néanmoins vous pouvez redemander ensuite la parole, il n'y a pas de problème. Donc n'hésitez pas non plus à vous exprimer en shimaoré si vous vous sentez plus à l'aise. Notre traducteur se chargera de faire la traduction. Nous allons commencer par les premières questions et ensuite nous ferons une liste afin d'avoir un ordre de passage. Donc la première question ? M. CHARPENTIER.

Michel CHARPENTIER, membre de l'association des Naturalistes de Mayotte :
Michel CHARPENTIER, naturaliste de Mayotte. Compte-tenu que nous avons déjà déposé un

cahier d'acteurs, cela me permet d'aller droit à l'essentiel en ce qui concerne les questions environnementales dont la réunion d'aujourd'hui est le sujet. Le lagon est une des principales richesses de Mayotte, peut-être même la principale richesse. Mais c'est une richesse fragile – j'ai d'ailleurs été surpris tout à l'heure de la dégradation dont parlait M. THOMASSIN en ce qui concerne la falaise de Petit-Moya – richesse fragile qui risque de s'aggraver encore plus avec certains travaux. Regardons déjà l'état des lieux du lagon : une partie des déchets solides finit dans le lagon. Plus grave encore, les trois quarts au moins des eaux usées finissent dans le lagon. L'érosion des sols, importante à Mayotte, entraîne de la terre vers le lagon et produit de l'envasement. Des travaux d'emménagement dans le passé ont déjà nui à la bonne santé du lagon, voir la rocade de M'Tsapéré ou le port de Longoni et quelques autres. Le projet d'aéroport va apporter une dégradation supplémentaire pour l'environnement. Le maître d'ouvrage a signalé d'ailleurs quels étaient les principaux risques qu'on allait rencontrer. Moi je voudrais insister sur l'un de ces risques seulement : 4 à 5 millions de m³ de remblai sur 2 600 m, sur une largeur de 230 m et 9 m d'épaisseur, comment est-ce qu'on fait pour éviter qu'il puisse y avoir une partie de ces sédiments qui aillent ensuite dans le lagon ? Je crois qu'on ne sait pas faire. D'ailleurs le rapport du maître d'ouvrage précise que les risques de pollution accidentelle sont très élevés.

Nadira MALECK-BERTRAND : Excusez-moi M. CHARPENTIER, si vous pouvez conclure ?

Michel CHARPENTIER : Oui, je vais conclure très rapidement. Il y a avec le lagon de Mayotte un potentiel de richesse et de fierté pour les Mahorais qui est tout à fait important. Mayotte aurait d'excellentes raisons pour être le troisième territoire d'outre-mer à postuler au patrimoine mondial de l'humanité, de l'UNESCO. Mais il est clair que les travaux de la piste d'aéroport ou l'absence d'assainissement du lagon de Mayotte constitue au contraire une... sera au contraire une... – enfin, excusez-moi – va aller totalement à l'encontre d'un tel objectif. Donc je pense que si on ne veut pas laisser aux générations futures un lagon mort, il faut essayer de préserver au maximum la qualité et la richesse de ce lagon. Je vous remercie.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. CHARPENTIER. Donc nous rappelons que vous avez réalisé un cahier d'acteurs et nous invitons tous les gens ici présents à le lire. Autre question ? Oui, Monsieur.

Youssef DAHALANI, habitant de Sada, responsable des études de l'environnement au Conseil général de Mayotte : Tout d'abord vous m'excuserez. Je m'appelle Youssef DAHALANI. Je travaille au Conseil général. J'ai déjà participé à ce débat à Sada où j'ai donné un point de vue qui n'avait rien d'environnemental, mais je viens juste d'arriver, je viens d'une réunion et j'ai tenu à participer à ce débat qui, m'a-t-on dit, portait sur les composantes environnementales.

Tout d'abord, les deux minutes que vous proposez me paraissent vraiment insuffisantes pour entrer dans le vif du sujet, sans compter le poids du stress lors de mon introduction. Néanmoins, je vais essayer d'être bref.

En matière d'aménagement du territoire, nous savons tous ici qu'il y a des choix à opérer. L'exemple de la déviation de Passamainty comme le port de Longoni sont là pour nous le rappeler. Aujourd'hui, au-delà des impacts que cela induit sur notre territoire, personne ne se plaint. En plus, j'ai réalisé à l'époque en tant que responsable d'études de l'environnement au Conseil général... J'ai toute une série de photos et je me rappelle bien. De même, j'en avais envoyé à l'époque à M. THOMASSIN ici présent et j'avais introduit une phrase, à savoir « La mangrove recule et la route avance. » Et j'ai rappelé cette phrase lors de nos échanges.

En ce qui concerne le cas présent du port de Longoni... plutôt de l'aéroport, j'ai dit ma forte opposition et mon indignation par rapport à cette mascarade qui vise ici, non seulement à répondre à la demande des Mahorais, à savoir doter ce territoire d'une infrastructure permettant à nous mais aussi aux générations à venir, à savoir mes enfants – je suis père de famille – de pouvoir envisager de s'occuper d'autres problèmes qui nous regardent ici en tant qu'environnementalistes insulaires, mais aussi de nous projeter vers l'extérieur. Mais plutôt ici, on s'amuse à développer toute une mascarade pour amuser la galerie. Donc je ne veux pas entrer dans cette danse. Je rappelle juste qu'ici la piste n'est assise que sur un platier détritique qui est assis sur le récif-barrière. Je fais fortement la différence entre le récif-barrière et le récif frangeant : le récif-barrière regarde vers l'extérieur alors que le récif frangeant regarde vers le lagon. Donc ici les responsables de ces études-là ont beaucoup insisté sur le risque d'envasement, sur les retombées sociales et économiques. Mais ici à Mayotte, on n'est plus dupe, nous savons bien qu'il s'agit d'un problème économique et non environnemental.

Nadira MALECK-BERTRAND : Excusez-moi, s'il vous plaît, si vous pouvez conclure.

Youssef DAHALANI : Ces rejets-là regardent vers l'océan et non vers le récif frangeant. Donc il faut vraiment que l'on soit très vigilant, nous les Mahorais. Je n'ai pas envie d'entrer dans ces détails-là parce que je n'ai pas suivi les études. Ces derniers temps, j'ai plus été concentré sur le centre de [nom non identifié – timecode : 1'16'36] vers l'usine de déchets. Mais j'aurais largement le temps, lors des mois à venir, pour me pencher sur ce dossier-là. Le temps est révolu où l'on vient ici à Mayotte, on nous amène des experts de toute nature pour nous développer des théories. Cette tendance-là, nous les Mahorais, on a commencé à l'inverser et nous voulons cesser cette mascarade – et j'insiste bien – sachez bien la demande des Mahorais : les Mahorais veulent une piste longue pour aller où ils veulent parce qu'ils en ont assez d'être enfermés dans un petit territoire. Voilà ce que je voulais dire. Je n'ai pas eu le temps de tout développer.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci Monsieur. Je donne la parole à Monsieur.

Ourfam ALI, habitant de Mayotte : Bonjour, Ourfam ALI, je vais m'exprimer en tant que simple citoyen. En fait j'ai trois observations : une par rapport au site où va se réaliser le

projet, un autre point par rapport aux zones de prélèvement du remblai et le troisième, justement, ça serait par rapport au dicton, le refrain, les mesures compensatoires.

En fait, déjà sur le site même, je pense qu'il y a eu déjà l'usine de dessalement qui rejetait des eaux de 35 % de salinité dans le lagon. Ce point suivi de l'aérodynamisme qui va se faire dans ce lieu, est-ce qu'il y a une garantie que ça ne va pas influencer la falaise et que ce ne va pas aller jusqu'à grignoter à une vitesse grand V.

Ma deuxième observation, c'est par rapport à la carrière de Four-à-Chaux. Mais d'abord, en parlant de colline, de quelle colline s'agit-il ? Parce que je crois qu'il y a deux carrières : il y a celle qui est active actuellement et celle qui a été utilisée avant. Mais celle-là – je peux me le permettre Messieurs-dames, j'ai fait une année à Labattoir en tant que chef de projet et je peux vous le garantir, avec mon petit niveau, qu'à partir du rocher jusqu'au boulevard des crabes, ce Four-à-Chaux constitue un poumon économique énorme. J'insiste, un poumon énorme économiquement. Et comment allons-nous concevoir ce projet-là sans porter atteinte à ce boulevard des crabes et au Four-à-Chaux ? Une deuxième intervention, toujours par rapport à ça. Il y a une population limitrophe. Par rapport à tous ces impacts qui vont être réalisés, je pense avoir parcouru rapidement au niveau compensatoire et autre, je n'ai rien vu avancer. Et le côté lagonaire ! Mais Madame le dit par rapport au projet touristique qui prévoyait, juste en bas du Four-à-Chaux, un embarcadère pour pouvoir faciliter la liaison entre tous les territoires mahorais...

Nadira MALECK-BERTRAND : Excusez-moi, est-ce que vous pouvez conclure ?

Ourfam ALI : Donc je pense que le troisième, les mesures compensatoires, il y a eu beaucoup d'études costauds faites à Mayotte, mais aucune mesure compensatoire n'a été respectée, n'a été suivie. Donc arrêtons le blabla, embarcadère, mesures compensatoires, soyons concrets vraiment. Donc j'aimerais avoir une clarté par rapport à cet impact humain, naturel par rapport au Four-à-Chaux. Merci.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. Messieurs de la DGAC, des éléments de réponse ?

Jérôme ROSSI : Je n'ai pas des éléments de réponse sur tout, mais je vais essayer. Concernant l'usine de dessalement, je vous ai montré tout à l'heure les impacts des situations de projet. Vous avez vu qu'il n'y avait pas de couleur rouge ou bleue au niveau de l'usine de dessalement, donc on peut imaginer qu'il n'y aura pas de modification des courants au niveau de l'usine de dessalement une fois que les travaux seront réalisés. Après, maintenant il faudra étudier les éventuelles pollutions accidentelles qu'il pourrait y avoir durant les travaux. Voilà sur ce premier point. On va mettre le maximum d'optimisation pour que les travaux se passent bien.

Concernant le boulevard des crabes, nous avons prévu de parler des transports de matériaux lors de la réunion du 23 à Koungou, mais *a priori* nous n'avons pas envisagé de circuler sur le

boulevard des crabes pour le transport des matériaux. Le transport des matériaux se ferait soit depuis des sites potentiels comme je vous ai présenté tout à l'heure en allant directement vers le Sud, soit depuis le débarcadère du Four-à-Chaux qui avait été créé pour la piste de 1995 et qui est au Sud du boulevard des crabes.

Et enfin concernant les riverains, je n'ai pas bien compris si cela portait sur le chantier ou bien l'exploitation. Pour le chantier, nous présenterons aussi le 23 les mesures que nous avons envisagées pour réduire les impacts, à savoir soit le transport par bande transporteuse qui évite le transport par camion ou le transport par barge si les matériaux viennent de Grande-Terre.

Ourfam ALI : Je m'y connais très bien par rapport à ces activités de carrière-là. C'est une carrière hein, c'est tout à fait ça ce que vous vous apprêtez à réaliser. Il y aura d'abord des bruits, il y aura des poussières, il y aura des coulées de boues, il y aura plein de nuisances dans cette zone-là. Quelles mesures concrètes ont été dégagées par rapport à vos études initiales justement ?

Jérôme ROSSI : Il y a une exploitation aujourd'hui sur la carrière de Labattoir où il y a des nuisances aujourd'hui aussi. Donc il y en aura aussi si l'on devait prélever sur les collines, il y aura du bruit effectivement.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. Juste un rappel, le temps de parole est limité à deux minutes. Donc nous vous remercions de respecter au mieux ces deux minutes, merci. Autre question ? M. BAUBET ?

Pierre BAUBET, directeur de la coopérative des pêcheurs : Oui, je voulais profiter de la visite de M. THOMASSIN pour avoir quelques renseignements complémentaires. J'ai lu avec attention le rapport³, on parle des espèces emblématiques qui vivent à proximité de l'aéroport. Moi j'aimerais bien qu'on m'explique ce qu'il en est du dugong et des tortues qui sont présentes. Le dugong, je crois que c'est un peu comme les martiens, on en parle beaucoup mais on les voit rarement. Par contre, en matière de nutrition, qu'est-ce qu'ils consomment ? Est-ce que les herbiers qui sont autour de l'aéroport sont véritablement la nourriture de ces mammifères marins ? Il faudrait qu'on ait un éclaircissement véritable. Si c'est le cas, oui on peut réfléchir sérieusement. Mais si ce sont uniquement des superstitions, j'aimerais bien qu'on démystifie le mythe du dugong de Pamandzi parce que je crois qu'il est sérieusement évoqué partout, mais hélas personne ne l'a vu.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci Messieurs de la DGAC, concernant le dugong ? M. THOMASSIN ?

Bernard Armand THOMASSIN : Chère amie, je vais essayer d'y répondre. Les tortues marines, en ce qui concerne celles qui sont herbivores – parce qu'on a quand même des espèces qui mangent des éponges et d'autres choses encore, y compris des poissons à

³ En réalité le dossier de présentation du projet par la DGAC.

Mayotte – uniquement en ce qui concerne les espèces qui se nourrissent de phanérogames marine, donc sous-marines, on peut considérer que la *chelonina midas*⁴ se nourrit de grandes phanérogames, c'est-à-dire les syringodiums pour les appeler par leur nom, les cymodocées et les thalassodendrons donc des grandes espèces qui peuvent être jusqu'à 30/40 cm au-dessus du fond. Donc elles broutent. Par contre le dugong, compte-tenu de... Il ne faut pas oublier que le dugong, c'est plus proche de l'éléphant que de tous les autres mammifères marins, il faut le rappeler : les siréniens sont très proches des éléphants même s'ils se sont adaptés à aller sous l'eau. Le problème, c'est que compte-tenu du groin, du mufle qu'ils ont, il faut qu'ils broutent sur un substrat sablo-vaseux et ils se nourrissent surtout de petites phanérogames marines, ce qu'on appelle des halophylas ou des halodulés très rases. Et en fait, ils broutent ce substrat sablo-vaseux alors que les tortues peuvent consommer toutes les autres grandes phanérogames. En fait, ces substrats sablo-vaseux ou vaso-sableux avec des petites phanérogames, ils recouvrent énormément de surface dans les fonds du lagon, sauf qu'ils n'ont jamais pu être cartographiés par les images aériennes ou de télédétection parce que des herbiers de ce type-là, on en a jusqu'à 10 m, 15 m voire 30 m de fond dans le lagon. Vu la turbidité due aux pelliculaires mais aussi au phytoplancton et au zooplancton des eaux du lagon, on ne les voit pas sur les fameuses cartographies qui nous ont été proposées jusqu'à présent. Donc je pense très sincèrement que si on supprime quelques hectares ou quelques taches de ces petites phanérogames, le dugong ira se nourrir là où il y a de la nourriture comme tous les grands éléphants de la planète.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. THOMASSIN. Est-ce que quelqu'un dans la salle voudrait apporter un autre élément de réponse par rapport au dugong ? Le micro s'il vous plaît ?

Claire PUSINERI, employée à l'Office national de la chasse et de faune sauvage : Effectivement, ce que dit Bernard...

Nadira MALECK-BERTRAND : Est-ce que vous pouvez vous présenter s'il vous plaît ?

Claire PUSINERI : Oui, Claire PUSINERI. Je travaille à l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, je travaille sur les mammifères marins à Mayotte et je connais bien le dugong. Effectivement, le dugong comme les tortues vont trouver d'autres habitats. Pour répondre à la question de Pierre, oui on a des dugongs et des tortues qui sont observés sur ces herbiers régulièrement, c'est un habitat privilégié pour ces animaux. Ces herbiers font partie des herbiers préférés de ces animaux dans le lagon, effectivement on les observe régulièrement à cet endroit-là. Effectivement ce sont des animaux qui vont être capables de s'adapter, donc qui pourront aller dans d'autres milieux équivalents puisqu'il y a d'autres sites où on les observe en abondance. Par contre les herbiers, il n'y en a pas beaucoup à Mayotte et on va détruire là une surface non négligeable, il ne faut pas se voiler la face, cela va avoir un impact important puisque les herbiers sont en train de se dégrader dans tout le lagon, donc on va détruire une surface importante d'herbiers. Ça n'est pas négligeable, ça ne

⁴ Nom latin d'une espèce de tortue marine.

va pas en soi détruire ces espèces et ça participe à fragiliser et à la dégradation de leur habitat en général. Voilà. Je ne sais pas si la spécialiste des tortues veut dire quelque chose.

Nadira MALECK-BERTRAND : Nous y reviendrons plus tard. Donc nous allons maintenant donner la parole à M. le Conseiller, M. Issihaka.

Issihaka ABDILLAH, conseiller général, conseiller pour le canton de Bandraboua : Merci. Mme la Présidente, je suis stupéfait parce que je constate que ce débat... Moi j'aimerais bien que chacun apporte des arguments pour ou contre, mais ce que je lis sur ce cahier que vous appelez cahier d'acteurs me stupéfait. Lorsque pour argument, on me dit que la saleté de l'île est un motif pour ne pas avoir un aéroport, quand on dit que l'insécurité sur les plages est un motif, j'aimerais bien que les Réunionnais ferment leur piste parce que les requins attaquent les nageurs. Alors certains ont largement l'occasion de se taire s'ils n'ont pas d'autres arguments. Sinon qu'ils ajoutent à leurs arguments qu'on a beaucoup de clandestins, que l'on n'a pas droit à cet aéroport ; que les Mahorais font beaucoup d'enfants, que l'on n'a pas droit à cet aéroport ; on a encore des enfants abandonnés qui fouillent dans les poubelles, que l'on n'a pas droit à cet aéroport. Alors je répète et j'attire l'attention de tous les acteurs de ce débat : chacun est libre d'apporter un argument sur l'environnement. Je salue le courage des associations environnementales. Je salue les arguments apportés sur la protection de la nature. Jamais je ne laisserai quiconque ou une bande de personnes, de personnes, insulter Mayotte. Alors ils ont l'occasion de se taire à jamais sur ce projet. Voilà. Parce qu'indiquer comme motif la saleté de l'île, non ce n'est pas possible. Je suis d'accord, l'île est sale mais ce n'est pas un motif. Alors voilà je m'arrêterai là, peut-être j'aurai l'occasion de participer encore. Mais je voulais vraiment, Mme la Présidente, si vous avez des règles en ce qui concerne les cahiers d'acteurs, évitez de blesser les gens, évitez des écrits qui blessent les gens pour ne pas arriver à une opposition entre les pour et les contres.

Maintenant, s'agissant des arguments qui ont été apportés, on aura l'occasion d'apporter chacun ses arguments de manière – je ne suis pas spécialiste de l'environnement – mais je pense qu'on ne peut pas rompre le rêve de la population. Il faudrait apporter des arguments. On peut choisir le scénario qu'on souhaiterait mais qu'on ne nous dise pas parce que le coût du carburant est élevé qu'on n'a pas le droit à cette piste, sinon on fermerait tous les aéroports du monde. Il faut que les choses soient claires là-dessus. Et personne parmi nous tous ici ne peut prédire quel sera le prix du baril de pétrole dans 20 ans, donc on fermera les aéroports du monde dans ce cas-là. Mayotte mérite bien un aéroport, une longue piste quel que soit le scénario choisi. Merci beaucoup.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Par rapport au cahier d'acteurs des naturalistes, vous savez que nous avons transmis à tous les socioprofessionnels, à tous les services, à toutes les personnes avec qui nous avons eu des entretiens préalables, toutes ces personnes ont eu des exemplaires, nous avons fait exprès pour que chacun puisse s'exprimer. Aujourd'hui nous avons uniquement le cahier d'acteurs des naturalistes et bien sûr un autre cahier

d'acteurs en cours concernant COMADEP⁵. Donc nous vous invitons à préparer vos cahiers d'acteurs.

Par rapport à la Présidente. Pour les cahiers d'acteurs, vous savez, vous vous adressez à la Présidente, nous sommes les membres de cette CPDP, mais le cahier d'acteurs n'engage que le rédacteur. Mais bien sûr nous ferons attention à l'écrit pour la prochaine fois, mais en tout cas cela n'engage que le rédacteur. Je passe la parole, peut-être, à d'autres personnes.

Nadira MALECK-BERTRAND : Peut-être juste M. CHARPENTIER, juste pour répondre brièvement...

Anziza MOUSTOIFA : Non, il ne faut pas qu'il y ait un dialogue. Il ne faut pas qu'il y ait un dialogue, il peut reprendre la parole après puisque nous avons une liste déjà. Nous redonnerons la parole à M. CHARPENTIER, mais je pense que là nous avons une liste de pas mal de personnes qui veulent quand même s'exprimer et après bien sûr M. CHARPENTIER pourra prendre la parole. Merci de votre compréhension.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Soïderdine MADI ?

Soïderdine MADI, cinquième vice-président du Conseil général, conseiller pour le canton d'Acoua : Merci. Mesdames et Messieurs bonjour. Je suis MADI Soïderdine, cinquième vice-président du Conseil général, conseiller du canton d'Acoua. Je suis très satisfait quand même des interventions par rapport à cette piste. Et j'ai quand même une question. C'est une question que j'avais déjà posée dans cet hémicycle en 2003 lorsque la proposition a été faite. C'était la question de « où », parce que le « comment » on l'attend. Le « où » a été répondu, mais aujourd'hui je repose la question : pourquoi le « où » a eu une réponse à un seul lieu sur 375 km² qui nous entourent ? C'est une question que je pose. Pourquoi le « où » n'a eu qu'un seul lieu, un seul endroit ? Je rappelle qu'on parle d'un prolongement. Ça me fait rappeler d'une étude qui a été faite quand j'étais au Conseil municipal à Acoua sur les jeunes qui ont demandé un foyer. Mais puisqu'il y a déjà une maison qui a été utilisée pour un foyer, les gens qui venaient pour les études ont dit « On va partir de là. » La maison est réhabilitée et puis en une seule année, elle n'était plus utilisable, c'est-à-dire que par rapport à la réhabilitation, au prolongement qui a été fait, il n'y avait pas des études vraiment approfondies pour qu'on sache au bout de un an, deux ans, trois ans, cinq ans, quelles seraient les conséquences, quels seraient les enjeux.

Aujourd'hui je pose la question : on prolonge, c'est sûr, toujours sur cette même piste convergente. Nous sommes aujourd'hui sur Pamandzi. On sait que Pamandzi, c'est une ville qui s'élargit : personne ne peut croire que Pamandzi va rester toujours là où elle est maintenant. Les gens de Pamandzi veulent une piste mais ils ne veulent pas du bruit parce que ça les ennuie, ça on entend très bien. Ils veulent la piste mais ils ne veulent pas se déplacer...

⁵ Comité Mayotte Département.

Nadira MALECK-BERTRAND : Excusez-moi, si vous pouvez...

Soiderdine MADI : Oui, je ne fais de débat, je pose la question. Je pose la question. On voit très bien que l'aéroport de Chiraz à l'époque où il a été construit et jusqu'à maintenant tous les jours quand tu viens, il y a toujours des ouvertures de routes. Est-ce que ceci est prévu ? Actuellement on peut rater son vol lorsqu'à telle heure tu es à Kawéni, pas loin, tu es Kawéni ou à Majicavo, tu peux rater ton vol. Est-ce qu'aujourd'hui toutes ces études-là sont vraiment approfondies ? Par quels moyens la population qui augmente, quelqu'un qui va prendre son avion...

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Soiderdine, si vous pouvez préciser votre question ?

Soiderdine MADI : Ma question, c'est deux choses, deux choses. Pourquoi le « où » est seulement à un seul endroit sur 374 ou 375 km² ? Deuxième question : étude vraiment approfondie pour l'accessibilité – voilà le mot – sur Pamandzi ?

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. Soiderdine. La DGAC, peut-être des éléments de réponse ?

Yves DEBOUVERIE : Absolument. Il est exact que dans le dossier qui vous est soumis, qui est soumis au débat public, il n'y a pas de choix de site qui est laissé. Les projets qui sont présentés concernent le site actuel de l'aéroport de Pamandzi. Néanmoins, le dossier le rappelle abondamment, des études ont été faites par le passé pour étudier d'autres sites que Pamandzi, voir s'il était possible de faire une piste longue ailleurs qu'à Pamandzi sur le territoire de Mayotte. On avait même étudié des sites sur Grande-Terre. Le problème, c'est que construire un aéroport avec une piste longue nécessite une partie de terrain vraiment plate, bien dégagée de tous les obstacles, où il n'y a pas de colline trop gênante, où il n'y a pas de colline en face qui gênerait les avions et ce sont des exigences assez fortes en matière de planéité du terrain. Par exemple sur Grande-Terre, le seul endroit que l'on ait trouvé c'est à Combani. Il y a une plaine assez large à Combani, mais quand on a regardé de plus près, créer un aéroport à Combani aurait nécessité de raser la moitié du bourg de Combani, de raser plusieurs collines, de détruire de nombreuses exploitations agricoles. Bref, cela a paru au bout du compte très difficile le site de Combani. D'autres sites ont été étudiés sur le littoral, Majicavo, le site des Badamiers, qui avaient tous des inconvénients assez importants. Au bout du compte – c'était en 2003 – le parti qui a été pris, c'est de s'en tenir au site actuel de Pamandzi qui paraissait le plus apte au plan physique pour construire une piste longue et qui avait une autre avantage, c'est que c'était moins cher puisque ça n'impliquait pas la construction *ab initio* d'un nouvel aéroport qui, évidemment, aurait été beaucoup plus chère que la simple création de piste longue à Pamandzi. Donc voilà sur les questions du lieu, la question du site.

Ensuite les accès terrestres à Pamandzi. C'est vrai que nous proposons avec la piste longue une opération de modernisation de l'aéroport de Pamandzi, modernisation qui commence déjà maintenant avec la construction qui va venir de l'aérogare, tout ça en prévision d'une augmentation forte du trafic. Et ce serait bien que les accès terrestres et maritimes à

Pamandzi se modernisent également. C'est du moins notre opinion en tant que responsable de l'aéroport et donc on ne peut qu'émettre un vœu. Ce n'est pas la Direction Générale de l'Aviation Civile qui va faire des routes à Pamandzi ou créer un pont, si pont il y a. Je pense que ce serait effectivement aux autorités locales de se préoccuper de ce dossier-là.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. DEBOUVERIE. Nous allons maintenant passer la parole à M. Franck CHARLIER.

Franck CHARLIER, membre de l'association Oulanga Na Nyamba, environnement et tortues marines : Bonjour, Franck CHARLIER et je représente l'association Oulanga Na Nyamba, environnement et tortues marines. En introduction, je voudrais m'exprimer sur le film de présentation. La DGAC a osé ! La DGAC a osé nous présenter une séquence tournée sur le sentier pédagogique en béton pour nous vanter des aménagements respectueux de la nature. Et oui, la DGAC a osé. Pourtant nous sommes nombreux dans cette salle à savoir que si un exemple, le plus récent, n'était pas celui à prendre, c'était bien celui-là. Sachez, toutes et tous, que cet aménagement a été fait sans respecter la loi de la République, sans étude d'impact, sans prendre en compte la présence des espèces patrimoniales sur ce site. Voilà en préalable.

Ensuite, dans la présentation de la DGAC, il a été évoqué des mesures compensatoires, tout au moins des propositions de mesures compensatoires. Je suis désolé de m'exprimer sur ce point en disant que c'est particulièrement insuffisant et nous n'avons entendu aucune innovation. On nous a parlé de transplantation de coraux, déjà fait à Longoni avec les résultats que l'on connaît. On nous a parlé de plantation de mangrove, chose qu'on pratique depuis un certain temps à Mayotte. Tout cela est particulièrement décevant et absolument pas innovant. Les associations environnementales mahoraises ont d'autres propositions à vous faire sur ces thématiques-là, et sur cette question-là, franchement, peut mieux faire.

Alors, j'ai une seule question par rapport au scénario 1, je voudrais tout simplement qu'il nous soit expliqué quel est le délai qui est planifié dans ce scénario, le délai entre l'étape 1 et l'étape 2 du scénario 1. Je vous remercie.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci.

Yves DEBOUVERIE : Sur le film, si une gaffe a été faite par la DGAC, je vous présente mes excuses et nous essaierons de réparer cela.

Concernant les mesures compensatoires insuffisantes, ce sont des choses... On vous a fait part des idées que nous avons en tête, il y en a certainement d'autres bonnes. Et si vous en avez des bonnes à nous proposer, n'hésitez pas, c'est pour cela qu'a lieu le débat public. Nous vous écoutons.

Concernant le délai entre les deux étapes du scénario 1. Le scénario 1, je le rappelle, est donc conçu de la façon suivante : nous prévoyons une première étape, un allongement de la piste, pour la porter à une longueur permettant aux avions actuels de décoller dans toutes

les conditions météorologiques vers Paris avec le plein de passagers. Nous prévoyons dans une deuxième étape, plus tard, ultérieurement, par exemple dans 10 ans mais en fait quand le besoin se fera sentir, une piste de 2 600 m dont les objectifs sont plus larges, c'est-à-dire que 2 600 m, cela permettrait à d'autres avions de venir pour des vols long-courrier au départ de Mayotte, cela permettrait l'utilisation d'un avion plus gros sur Paris, cela permettrait éventuellement plus de concurrence, plus de compagnies, mais le délai aujourd'hui ne se fait pas sentir. Par exemple, un avion plus gros que celui que l'on voit actuellement sur l'aéroport, ce n'est pas tout de suite qu'on en aura besoin. Donc la réponse à votre question, c'est « Le délai n'est pas fixé », c'est « quand le besoin se fera sentir », pas tout de suite.

Nadira MALECK-BERTRAND : Je vais maintenant donner la parole à M. Sidi Moucou.

Sidi Moucou HAMADA, membre de l'association Mayotte Nature Environnement et président de l'association ADEDUPASS : Bonsoir tout le monde. Je me présente, je m'appelle Sidi Moucou HAMADA, je suis le président de l'association ADEDUPASS à Passamainty et je suis membre de Mayotte Nature Environnement. Ma réaction va être sur la généralité du projet. En fait, M. Issihaka disait que c'est le rêve des Mahorais. Moi je pense qu'on ne peut pas décider de réaliser un projet, de parler du rêve d'un peuple, que sur une facette d'un projet. Pour ma part, le projet doit être considéré dans un ensemble global et transversal qui prenne en compte que ce soit l'environnement, que ce soit le social ou que ce soit l'économique. Pour ma part, je trouve que ce projet est déjà orienté, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de données tangibles, fiables et concrètes que ce soit du point de vue économique, social ou environnemental. On ne fait que nous annoncer des principes généraux pratiquement et au vu des enjeux qu'il y a derrière ce projet, déjà mis en évidence par M. THOMASSIN tout à l'heure pour la partie environnementale, et les enjeux sociaux qu'il y a derrière – parce qu'il va y avoir peut-être emplois qui au début, mais peut-être que ces emplois vont être supprimés au bout du chantier – il y a d'autres points qu'il faudrait prendre en compte. En l'absence d'une étude technique et économique qui prenne en compte les enjeux environnementaux, disons qui prenne en compte à la fois les coûts et les avantages à la fois sociaux, environnementaux et économiques, je suis étonné qu'il n'y ait pas un scénario 0, bien sûr avec des aménagements, qui ait été développé dans le cadre de ce projet.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci de votre avis. Est-ce que vous avez vraiment une question pour la DGAC ou c'est... ? Par rapport au scénario 0 ? Donc est-ce que vous pouvez préciser la question ?

Sidi Moucou HAMADA : Dans l'état actuel des choses, nous avons un aéroport, on voit que des avions même gros porteurs commencent à descendre et aller jusqu'en métropole. Ma question : pourquoi on ne maintiendrait pas cette piste comme ça avec des aménagements qui ne parlent pas d'allongement de la piste mais qui prennent en compte, disons, le

développement économique ? Je ne suis pas si sûr qu'un projet présenté comme ça puisse avoir un impact directement positif sur le tourisme, sur l'économie ou sur autre chose. Pareil, cela peut-être un coût pour la population de Mayotte car tout projet nécessite des investissements qui doivent venir de quelque part. Donc c'est par rapport à ça : est-ce qu'un scénario 0 n'est pas possible ? Voilà.

Yves DEBOUVERIE : Bien sûr que c'est possible. C'est d'ailleurs une question qui est posée au travers du débat public : est-ce que vous pensez qu'une piste longue est opportune à Mayotte ? Donc vous avez répondu par la négative si je comprends bien. Et donc votre avis est qu'il ne faut pas faire de piste longue à Mayotte.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Maanrouf MADI ?

Maanrouf MADI, agent du Conseil général : Bonsoir, je m'appelle Maanrouf, je suis un agent du Conseil général. Je voudrais d'abord poser – je ne vais pas être long – mes questions. La première : pourquoi une piste à 2 600 ? Pourquoi pas à 3 000 alors que l'ensemble des élus et des Mahorais le demandent ? Pourquoi une piste à 2 600 m ? Et je voudrais juste revenir – je ne suis pas un spécialiste de l'environnement, mais par rapport aux remarques que j'ai entendues, je me demande : est-ce que la DGAC, par rapport aux études environnementales, est-ce que la DGAC n'oriente pas ces études vers un projet qui est déjà fini ?

Applaudissements.

Maanrouf MADI : Je pose cette question. Parce que d'après ce que j'ai entendu par rapport aux techniciens de la DGAC et par rapport à M. THOMASSIN, je crois qu'il y a une ambiguïté par rapport à ces deux thèses. Donc ça, c'est la question que je me posais à l'égard de cela.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. DEBOUVERIE ?

Yves DEBOUVERIE : Sur la longueur de piste de 2 600 m, pourquoi est-elle proposée dans notre projet ? Il y a quelques années, lorsque la piste longue a été étudiée pour Mayotte, on prenait pour hypothèse qu'il fallait 3 000 m, d'ailleurs beaucoup de pistes long-courrier que vous connaissez – même autour de Mayotte – font 3 000 m. C'était sans doute le standard pour des pistes long-courrier dont Mayotte avait besoin pour rejoindre la métropole. Le temps a passé et les avions se sont modernisés et il y a une certaine tendance à la diminution du besoin en longueur de piste. D'ailleurs, exemple le plus frappant, ce sont les vols directs qui pourraient commencer en novembre où, avec la piste actuelle, un avion long-courrier, pourrait rejoindre directement Paris, dans des conditions restrictives, c'est vrai. Quand on regarde comment... de quelle longueur de piste ont besoin les avions modernes, ceux qui sont construits maintenant ou qui sont construits depuis 10 ans, on s'aperçoit qu'une longueur de 2 600 m, c'est un compromis acceptable. Alors je parle de compromis parce qu'on pourrait imaginer de faire la piste la plus longue possible, mais cela a quand même des inconvénients au plan environnemental. Donc on essaie de trouver le meilleur compromis entre les moindres dégâts au niveau de l'environnement et ce qu'il faut pour les avions, pour la desserte aérienne de Mayotte. 2 600 m, ça nous paraît un bon

compromis avec les avions modernes. Les avions qui étaient construits il y a 30 ans avaient besoin de plus, mais ce sont des vieux avions maintenant et ils ne circulent quasiment plus. Voilà pourquoi 2 600 m. Alors évidemment aujourd'hui, il pourrait y avoir des avions qui pourraient nécessiter plus pour aller directement à Chicago : là il faudrait certainement plus de 2 600 m, mais y a-t-il vraiment besoin d'une ligne directe vers Chicago ?

Deuxième question, est-ce que la DGAC n'oriente pas le choix vers un projet très défini ? J'avoue que je ne comprends pas bien la question. Ou alors je vous renvoie la question : c'est lequel vers lequel on veut vous orienter ? Je ne sais pas.

Maanrouf MADI : *Parle hors-micro.* [...] Par rapport aux choix environnementaux et par rapport à tout ce que vous dites, on a l'impression, en fait moi j'ai l'impression que le débat est orienté vers un tel projet. En fait, le projet que l'État veut mettre en place parce qu'il ne veut pas vraiment faire beaucoup de choses. Et revenir sur la modification des flottes : nous ne sommes pas cantonnés à la décision d'Air Austral parce que c'est Air Austral qui par l'intermédiaire de 2 600 m... Moi je dirais, cela n'engage que moi, que c'est par rapport au nouvel avion, c'est pour cela qu'on va laisser la piste à 2 600 m. Alors que si on veut accueillir le Boeing ou l'Airbus A380, le 2 600 m ne sera trop court, exactement.

Yves DEBOUVERIE : Écoutez, je ne sais toujours pas vers quel projet la DGAC veut vous orienter. Il y en a deux qui vous sont proposés. Visiblement les deux ont leurs avantages et leurs inconvénients, surtout après ce qui a été dit aujourd'hui si j'ai bien compris. Donc je ne sais pas répondre à votre question.

Concernant l'Airbus A380 qui est donc un très gros avion, une première qui se pose est : est-ce que Mayotte en aura vraiment besoin dans un avenir prévisible ? Quand on regarde ça de plus près d'un point de vue économique, nous pensons que non, même à l'horizon de 30 ou 40 ans. Ce n'est pas tellement un problème de longueur de piste pour l'A380 que pour notre projet, c'est un problème de largeur de piste, plutôt de largeur de plateforme et de largeur de toutes les voies de circulations, les largeurs des voies de stationnement sur l'aéroport. Effectivement, notre projet ne prévoit pas l'A380 qui a besoin, pas tellement en longueur de piste, mais en largeur et notamment en largeur de l'épi, comme le disait tout à l'heure M. THOMASSIN, en largeur de remblai qui aurait besoin de plus que ce que l'on a prévu. Donc ce sera d'autres projets pour l'A380, incontestablement.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Houlam CHAMSSIDINE ?

Houlam CHAMSSIDINE, président de l'association Mayotte Nature Environnement : Bonjour, je m'appelle CHAMSSIDINE Houlam et je suis président de Mayotte Nature Environnement et donc je voulais prendre la parole pour simplement dire qu'il faut que tous les participants de ce débat conçoivent que c'est un débat et chaque entité a le droit d'apporter son point de vue. Et donc nous souhaitons que le débat se passe avec beaucoup plus d'argumentation parce que nous autres, nous avons à l'esprit le débat sur la départementalisation et que tous ceux qui étaient réticents ou pas d'accord ont tout de suite été catalogués comme les gens qui sont contre Mayotte. Et vous pouvez l'imaginer

aujourd'hui, comme tout autre citoyen mahorais, qu'on s'aperçoit que finalement nous, dans ce choix-là, nous avons à faire avec un tsunami de problèmes sociaux qui nous attend à l'horizon et c'est pour cette raison-là que tout membre ou défenseur des associations de l'environnement s'inquiète sur ce projet puisque les incidences et les impacts sur le milieu sont assez importants, d'autant plus que même les mesures compensatoires ne sont pas en mesure d'enrayer le problème, notamment tout ce qui est dépôt terrigène, je ne vois pas quelle mesure compensatoire peut enrayer tous les dépôts de fines solides sur le lagon. Donc c'est à ce titre-là que toutes les associations de l'environnement essaient d'alerter que ce projet a une incidence majeure sur le lagon et que nous, on essaie de sensibiliser les gens sur le patrimoine commun. Le patrimoine commun, c'est cet espace de rêve qui fait la fierté de tous les Mahorais et c'est à ce titre que nous la défendons et que nous vous demandons que ce projet de l'aéroport ne participe pas à la démolition du paysage qui fait la fierté de tous.

J'ai une seule question pour ce thème d'environnement qui nous préoccupe aujourd'hui : comment allons-nous faire pour que cet aéroport ne laisse pas de trace sur le patrimoine naturel de Mayotte ?

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. THOMASSIN, si vous souhaitez répondre ?

Bernard Armand THOMASSIN : Je voudrais juste faire savoir qu'en ce qui concerne tous les travaux sous-marins, maintenant on sait faire des enrochements d'une certaine façon. Il y a des tests qui ont été faits, il y a des études techniques et on sait faire un enrochement et un remblai qui justement ne fassent pas sortir des fractions fines comme on l'a vu en 1994-1995. Les ingénieurs savent faire, il suffit peut-être d'y mettre le prix et les moyens, mais dans les grands travaux côtiers que l'on voit, maintenant il n'y a pratiquement plus de nuages turbides qui partent comme ça. Il n'y a qu'à prendre l'exemple – puisqu'on m'avait demandé en 2001 de faire l'enrochement du quai des Douanes, tout le monde connaît puisqu'il y a le marché dessus maintenant. Grâce aux travaux de simulation hydrodynamiques, grâce aux recommandations qu'on avait pu faire à M. VALLÉE qui était à l'époque le subdivisionnaire, qui est maintenant le directeur de l'équipement, on a fait un remblai enroché et un remblai derrière et il n'y a pas eu d'envasement de l'anse Sohoa que je sache. Donc je pense que les ingénieurs peuvent répondre : « On sait faire un enrochement et un remblai sans que les fines ne partent à droite ou à gauche. »

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. THOMASSIN.

Bernard Armand THOMASSIN : *Parle hors-micro.* [...] À Longoni, ce n'est pas pareil, j'ai mon opinion sur Longoni.

Nadira MALECK-BERTRAND : La DGAC, vous souhaitez apporter un élément...

Yves DEBOUVERIE : Je confirme qu'on aura l'objectif, naturellement, d'éviter cette diffusion de particules, de fines, là où il ne faut pas qu'elles soient. On est maintenant sûr qu'il y a des méthodes pour le faire, ce qui n'exclut toujours pas un petit risque d'accident, c'est malheureusement toujours possible, mais les meilleures techniques seront appliquées, c'est évident.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. DJINOURI ?

Ali DJINOURI, habitant de Chirongui : Bonjour tout le monde. Je voulais – je ne vais pas être long – juste par rapport à ce débat d'aujourd'hui qui est vraiment axé sur l'environnement, je vais mettre un peu un aspect économique puisqu'on va dire qu'on parle beaucoup d'avantages quant à l'ouverture de Mayotte vers l'extérieur via cette piste longue. Je rappelle – j'avais déjà participé à un débat – j'avais posé la question encore une fois et j'espère que ce sera repris, de savoir la place des Mahorais en tout cas pour la construction, de la place, surtout le retour de l'investissement par rapport aux petits Mahorais, par rapport aux petites structures mahoraises en termes d'entreprise quant à ce développement. Cependant je voulais, comme l'ordre du jour étant sur la partie environnementale, et j'entends quand on parle de la propreté de Mayotte ou de la saleté de Mayotte, je trouve dommage que certains ne veuillent pas entendre parler de cela, alors que c'est nous en premier ici qui devons en parler parce qu'on dit que la richesse de Mayotte, en tout cas l'avenir de Mayotte est axé sur le tourisme, par exemple. Je pense qu'on a tout intérêt à mettre les moyens sur la partie environnementale, sur la propreté de Mayotte, pour que les gens qui viennent ici puissent avoir une île propre.

Ceci dit, tous les exposés qui ont été déroulés cet après-midi ont parlé d'environnement, de risques quelconques, différents en tout cas. Je pense que la plupart n'a pas forcément abordé la partie quantitative. On parle par exemple d'herbiers, on parle par exemple de dugongs – à part qu'on a dit qu'il n'y en a peut-être qu'un seul sur Pamandzi, on ne sait pas. J'aimerais bien, en tout cas, nous, la population, on a besoin de savoir combien ça représente en termes de surface pour qu'on puisse justement avoir notre avis. Si cette surface représente, comment dire, 80 %...

Nadira MALECK-BERTRAND : M. DJINOURI, si vous voulez conclure...

Ali DJINOURI : D'accord, je conclus. Je pense qu'il est important que nous le sachions de manière à ce qu'on puisse donner réellement notre avis parce que jusque là on nous dit simplement c'est beaucoup, mais on ne sait pas ce que ça représente. « C'est beaucoup », c'est quoi ? Donc j'aimerais vraiment savoir combien ça représente par rapport à la surface de 374 km² terrestre afin que nous puissions avoir une idée. Toutefois, moi je le dis, je suis pour la piste longue et je n'aimerais pas avoir du provisoire qui dure. Donc encore une fois, je suis pour le choix numéro 2, qu'on fasse une piste qui soit longue. Le collègue disait tout à l'heure pourquoi pas 3 000 m, et bien écoutez, s'il y a la possibilité, qu'on mette les moyens. Mais en tout cas il faudrait, je pense, partir sur la piste... sur la deuxième proposition. Merci.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. Mme Daourina.

Daourina ABDOU, élue au conseil municipal de Bouéni : Mesdames et Messieurs. Je voudrais intervenir dans ce débat tout simplement parce que je suis une élue au conseil municipal. Je ne suis pas ingénieure, je ne suis pas un technicien, je ne suis pas non plus... je ne connais pas non plus tout ce qui est environnement, mais la plupart du débat que j'ai entendu ici, c'est un débat axé sur des animaux marins, c'est-à-dire les espèces marines, mais nous les Mahorais, s'il vous plaît Mesdames et Messieurs, on a envie que Mayotte se développe. On a trop attendu, maintenant nous, on dit stop. Il faut que Mayotte se développe et se développe à travers des infrastructures qui manquent s'il vous plaît. Donc moi j'aimerais bien que cet aéroport soit construit, je ne suis pas là pour dire que voilà, telle phase ou comment dire, les deux options parce que j'ai vu deux variantes. Je ne peux pas choisir parce que je ne connais pas, je ne suis pas technicienne. Mais s'il vous plaît les associations qui se trouvent ici à Mayotte, qui luttent contre tout ce qui est la déforestation, l'environnement... C'est vrai qu'on est en train de parler de développement durable et que ce développement durable dans la construction par exemple... Si on va construire cet aéroport, il va falloir qu'on prenne en compte tout ce qui touche l'environnement. Mais s'il vous plaît, il faut que cet aéroport soit construit parce que nous, on a envie que Mayotte se développe. On est en train... Maintenant on est dans une phase de départementalisation. On ne va pas remettre en cause de projet pour que demain on dise qu'on laisse tomber ce projet-là parce que ceci, parce qu'il y a des tortues, parce qu'il y a – comment est-ce que vous avez dit ? *Quelqu'un lui souffle un mot hors-micro.* Ah oui voilà. Donc moi, en tant qu'élue, il faut qu'on laisse cet aéroport se construire, même à 2 m, même à 600 m, pour que les avions viennent à Mayotte s'il vous plaît. Merci, c'est tout ce que je voulais dire.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. M. LABROUSSE Vincent ?

Vincent LABROUSSE, ingénieur en énergie renouvelable : Vincent LABROUSSE, ingénieur en énergie renouvelable. Donc bonjour tout le monde. On a pu entendre dans l'assemblée des personnes qui disaient que les Mahorais méritaient cet aéroport, que les Mahorais voulaient cet aéroport. À mon avis, ce n'est pas la question. C'est plutôt une question de priorité. Moi j'habite un village où le débat c'est : « Est-ce qu'on agrandit l'école ou alors est-ce qu'on agrandit les tribunes du stade de foot ? » Et bien le choix se fait bien évidemment vers agrandir l'école parce qu'à un moment donné, on se dit qu'on va mettre plus de 200 M€ dans un projet, quelle est la priorité ? Est-ce qu'il vaut mieux que les villageois sachent lire et écrire ou alors est-ce qu'il vaut mieux qu'ils sachent jouer au foot ? Je pense que c'est d'abord cela. Comme vous l'avez dit, c'est le développement de Mayotte qui est important et ces habitants de l'île de Mayotte qui sont prioritaires, c'est l'élément clé du développement durable les habitants de Mayotte. À un moment donné, il faut se dire : « C'est quoi la priorité ? » Les habitants de l'île ? Où est-ce qu'ils veulent mettre l'argent en premier ? Est-ce que c'est pour faire des voyages en avion ? Ou alors d'autres problèmes qui ont été évoqués au cours de cet après-midi sur Mayotte, est-ce que ce n'est

pas cela les priorités ? D'autant plus qu'on peut se dire, comme l'a dit Monsieur de la DGAC, si on traite d'abord avec ces 200 M€ des priorités plus importantes sur l'île, peut-être qu'on aura une sécurité valable et on se reposera la question de l'aéroport et de la piste longue et on se dira : « On n'a peut-être plus besoin de le faire parce que les avions auront évolué. » Les avancées technologiques permettront aux habitants de l'île de voyager comme ils le souhaitent sans pour autant avoir les impacts environnementaux importants et dommageables qu'il y a sur l'île. À un moment donné, je pense qu'il vaut mieux choisir d'agrandir l'école plutôt que de faire un stade de foot qui, en plus, a l'inconvénient d'impacter sur le parc du village. Voilà, merci.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. Mme CRILLON Jessica.

Jessica CRILLON, chargée de mission Environnement : Bonjour, CRILLON Jessica, chargée de mission Environnement. Ce débat est très important pour Mayotte. Mais aujourd'hui on a entendu plusieurs choses qui moi personnellement me choque. Il y a des personnes qui disent : « On a le droit d'avoir un aéroport. » Mais bien sûr on a le droit d'avoir un aéroport, on a le droit d'avoir une piste à 3 000 m. Mais est-ce qu'on en est vraiment à se poser la question « Qui c'est qui a la plus longue ? » Ce n'est pas du tout ça la question ! C'est « Est-ce qu'on en a besoin ? » Et ça, Messieurs de la DGAC, vous l'avez bien dit, c'est le besoin qui est important. Mayotte, à l'heure actuelle, est-ce qu'elle a besoin, cette île, de mettre 400 millions, 500 millions ou plus si en plus on met en place un système pour qu'il n'y ait pas de particules fines dans le lagon pour je ne sais pas combien de millions ? Comme le disais M. THOMASSIN, personne n'est devin, les experts ne peuvent pas analyser les impacts environnementaux, ni la baisse du prix du billet. Personne ne peut analyser les choses parfaitement bien, ce n'est pas possible. Donc, est-ce qu'on en a besoin, on en est à se poser cette question. Si on fait un débat public, c'est pour que tout le monde puisse donner son avis. Donc dire à ceux qui ont fait un cahier d'acteurs de se taire à jamais, ce n'est pas cela participer à l'intelligence collective. L'intelligence collective, c'est de prendre le courage – que l'on soit pour ou contre quelque chose – de le dire pour que les autres donnent un argument et qu'on échange et qu'on fasse un projet. Parce qu'en fait, ce qui se passe ici, c'est que personne n'est contre le développement de Mayotte. Ça, ça serait vraiment sado-maso : personne ne dépenserait son énergie à se battre contre le développement de Mayotte. Tout le monde est pour le développement de Mayotte, sauf que tout le monde le voit différemment, c'est-à-dire que certains pensent que le développement de Mayotte dépend de ses ressources naturelles, et en plus pas que des ressources naturelles parce qu'on ne parle pas que des animaux, des dugongs et tout ça : on parle de la qualité de vie des habitants, de l'économie. C'est-à-dire qu'à partir du moment où le lagon sera impacté par ce projet, il va y avoir des impacts sur la pêche, sur l'aquaculture puisque c'est l'aquaculture qu'on veut développer par rapport à ces projets. Il y a plein d'autres projets à développer. Ce n'est pas forcément se focaliser sur des animaux : c'est se focaliser sur la vie, la qualité de vie des habitants et sur le développement économique de l'île. Bien sûr que s'il

y a besoin de faire un aéroport, tout le monde sera d'accord mais il faut le prouver. Et il faut ensuite trouver des mesures compensatoires pour limiter les impacts environnementaux s'il est prouvé que Mayotte et les Mahorais et les habitants de Mayotte ont besoin de cet aéroport. Donc voilà.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Guillaume VISCARDI ?

Guillaume VISCARDI : Bonjour, Guillaume VISCARDI, citoyen. Moi j'aurai une question à poser à la DGAC, c'est-à-dire sur le prix de revient de cet aéroport que la piste fasse 2 300, 2 600 ou même 3 000 m de long. Quelle part est réservée à l'atténuation des impacts sur l'environnement ? C'est ma première question : l'atténuation pour avoir à peu près 90/99 % de chance pour ne pas avoir de rejet massif de fines dans le lagon ?

Deuxième question, je voudrais revenir sur la solution 0 qu'a évoquée un des collègues de l'ADEDUPASS : cette solution 0 a-t-elle déjà été envisagée ? Et sur les 300 ou 400 millions qu'on veut mettre sur cet aéroport, a-t-on déjà envisagé d'utiliser cette somme pour éventuellement subventionner l'achat d'avions capables d'atterrir sur la piste actuelle, ce qui permettrait par exemple de rééquilibrer la concurrence entre les trois compagnies⁶ qui desservent Mayotte aujourd'hui ? Merci.

Applaudissements.

Jérôme ROSSI : Je vais répondre à la première partie de la question concernant le coût. On évalue en général sur le ce type de grandes infrastructures les mesures environnementales à environ 5 % du coût du projet. C'est sans compter la réalisation des passages sous-marins qui est à l'étude actuellement et qui coûterait vraisemblablement beaucoup plus cher, disons une dizaine de millions d'euros.

Nadira MALECK-BERTRAND : Concernant la question numéro 2, peut-être rappeler les limites de la piste actuelle ?

Yves DEBOUVERIE : Oui, les inconvénients de la situation 0, je les rappelle, c'est qu'il existe un avion qui viendra d'ailleurs en novembre, qui peut relier directement, en partant de Mayotte, qui peut relier Paris avec le plein de passagers, mais pas dans toutes les conditions météorologiques, donc une pas très bonne qualité de service pour les passagers qui, pour certains vols, seraient obligés de faire une escale intermédiaire pour faire le plein en cours de route. Donc retard à l'arrivée à Paris dans un certain nombre de cas : ce n'est pas excellent, mais c'est l'inconvénient du scénario 0.

Peut-on consacrer l'argent prévu pour la piste pour acheter un avion ? Cela ne se fait pas. Il faudrait d'abord savoir qui paie la piste, qui paie l'avion. L'État, quand il intervient, n'achète pas des avions mais par le passé, quand il y a un besoin de service public quelque part,

⁶ En réalité, deux compagnies : CorsairFly et Air Austral.

subventionne l'exploitation d'une ligne, c'est quelque chose qui peut être intéressant. Par exemple entre Paris et Aurillac, l'État verse une subvention. Par le passé, c'est-à-dire il y a 20 ans, entre la Réunion et Mayotte, c'était subventionné par le ministère de l'Outremer. Ce n'est plus le cas maintenant, donc la réponse à votre question : cela ne se fait pas. Il faudrait que l'État achète un avion, pour le faire exploiter par qui ? C'est un point de vue pratique qui se poserait, une responsabilité entre autres pour l'État. Ce n'est pas comme cela que l'État dépense son argent.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. DJINOURI, peut-être vous auriez souhaité une réponse ? Est-ce que vous pouvez préciser la question ?

Ali DJINOURI : J'ai posé effectivement une question qui n'a pas eu de réponse, en tout cas je n'ai aucun élément de réponse, pour savoir combien ça représente la surface d'herbiers sur Petite-Terre qui serait impactée par ce projet par rapport à la surface – comment dire – existante sur l'ensemble de l'île. Voilà, merci.

Nadira MALECK-BERTRAND : Des éléments de réponse sur la surface de l'herbier ? M. ROSSI ?

Jérôme ROSSI : La surface impactée, c'est quelques hectares. Après la surface...

Christelle BASSI : Si on n'a pas donné de chiffres, c'est qu'on ne les connaît pas, justement. Parce qu'en fait, en tant que scientifique, tout ce que je peux vous dire, c'est que ce n'est pas négligeable. La surface d'herbiers est de quelques hectares à Mayotte et on va dire que cela va représenter quelques pourcents, ce ne sera pas plus, c'est quelques pourcents. Mais les chiffres précis, on ne les a pas.

Ali DJINOURI : C'est quand même quelque chose de très important pour l'environnement. Ce qui impacte... Ce qui est le plus important aujourd'hui, c'est la partie environnementale et justement ce point-là fait débat depuis tout à l'heure puisque justement, il va être détruit. Donc c'est vraiment dommage qu'on arrive aujourd'hui et qu'on ne puisse pas avoir un élément de réponse.

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, s'il vous plaît, si vous pouvez reprendre la parole tout à l'heure. Merci. M. M'SOILHI qui avait demandé la parole ?

Fayadhui M'SOILHI, habitant de Mamoudzou : Bonsoir tout le monde, je m'appelle M. M'SOILHI, simple citoyen. Vous voulez que je me mette debout ? C'est très sympa. Je m'appelle M. M'SOILHI, simple citoyen de Mayotte, je ne travaille pas d'ailleurs donc qu'on ne se méprenne pas, déjà. Déjà il faut que je précise une chose ici : l'environnement, d'après la Constitution, c'est ce qui a conditionné l'émergence de l'humanité, ce qui veut dire tout simplement que l'environnement, c'est ce qui nous permet de vivre aujourd'hui. Donc là-dessus, je ne reviendrai plus. La personne qui ferait semblant de ne pas comprendre, qu'elle fasse semblant, ce n'est pas grave.

Donc j'ai entendu le Monsieur-là évoquer une question de moyens, enfin de mettre les moyens. Effectivement, il dit qu'il existerait des solutions pour – comment dire – pour réduire voire effacer complètement les impacts sur le lagon. Donc aujourd'hui... La question a été posée aussi par le Monsieur, donc j'aimerais savoir : est-ce qu'aujourd'hui vous pouvez ou vous êtes capables de mettre les moyens pour effacer les impacts sur le lagon ?

Et j'aimerais revenir sur une question que j'ai eu maintes fois l'occasion de poser et je n'ai pas eu de réponse jusqu'à maintenant. Nous savons tout aujourd'hui, cela a été évoqué plusieurs fois, à Mayotte on a eu l'occasion de faire plein de projets, notamment la rocade de M'Tsapéré, la rocade de Mahabou, le projet du port de Longoni et ainsi de suite. Il y a plein de projets qui se sont faits et quand vous lisez le cahier de Mayotte, la première phase qui ressort, c'est l'état de dégradation généralisée sur l'ensemble de l'environnement à Mayotte. Donc quand vous lisez ça, vous vous dites « Il faut peut-être que je commence à réfléchir. » Donc aujourd'hui ce que je dirai simplement, est-ce que la plupart de tous ces projets-là... Est-ce que, concernant tous ces projets, il y a eu une étude d'impacts qui a été faite ? Et je ne pense pas que cela soit le cas parce que les Mahorais n'ont jamais été consultés en fait, même jusqu'à maintenant. Moi je reste persuadé qu'à Mayotte...

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, si vous pouvez conclure ?

Fayadhui M'SOILHI : Donc voilà, je reste persuadé qu'à Mayotte, que Mayotte en tant qu'entité française, qui est éloignée de la France, a vraiment besoin de s'ouvrir vers le monde plus les collectivités territoriales métropolitaines, ça c'est clair et net. Moi je suis d'accord, il faut la faire cette piste-là, mais maintenant il faut la faire d'une manière intelligente et réfléchie. C'est tout ce que moi je demande aujourd'hui. Voilà, j'ai posé plusieurs questions, à savoir quel est notre état de dégradation actuel en matière environnementale – et cette question-là, on ne m'a pas répondu – à l'échelle globale, vu que dans la mesure...

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci Monsieur. Donc on va essayer de répondre à votre question. M. THOMASSIN ?

Bernard Armand THOMASSIN : En ce qui concerne la dégradation des environnements lagunaires – parce que je ne vais pas parler du domaine terrestre, je ne m'occupe que du domaine marin – on sait et on l'a prouvé et on l'a démontré et publié : en fait, les déséquilibres du littoral de Mayotte, notamment en ce qui concerne toutes les études sur les états de vitalité des récifs frangeants qui sont les premiers récepteurs des impacts devant de la terre, on a eu rupture d'équilibre en 1977. Si le Dr Martial HENRY était là, et on en a bien discuté... À quoi ça correspond cette date ? À la rupture d'équilibre de la population mahoraise. Vous prenez toutes les courbes démographiques, je les ai dans mes ordinateurs et je vais vous les montrer. Le Dr Martial HENRY m'a expliqué – on en avait convenu ensemble – que c'est à partir du moment où il y a eu diminution de la mortalité infantile à Mayotte, donc vous voyez que ça remonte à des problèmes sociaux... En ce qui concerne la dégradation des environnements à Mayotte, j'ai pu montrer que c'était indirectement lié à

un paramètre de consommation en eau : plus la population augmente, plus la consommation en eau augmente et on a démontré statistiquement qu'il y avait un lien entre les zones de conurbation, c'est-à-dire que si vous prenez actuellement le littoral : de Passamainty, maintenant on remonte jusqu'à Koungou, on peut dire qu'on a une conurbation, on a des habitations tout le long. Vous avez une autre conurbation dans le nord, c'est M'Tsamboro, M'Tsahara, Hamjago ; vous en avez une autre qui se dessine dans le sud, c'est Sada, Chiconi et Kani-Kéli. En fait, on arrive à savoir exactement quelles sont les zones qui sont les plus impactées par tous les impacts anthropiques directs ou indirects. Et dans les études que j'ai faites sur les polluants, tout cela est vérifié, y compris sur Pamandzi. À Pamandzi vous avez deux faces : vous avez la zone de Bagamoyo et des Badamiers qui elle n'est pas impactée ; vous prenez le littoral entre Four-à-Chaux et justement Bandrabassi, là on est impacté. Les chiffres, on les a, on pourra fournir les rapports.

En ce qui concerne les surfaces d'herbiers que certains ont évoqué, le problème c'est qu'il y a des cartographies qui sont en cours. Le parc marin les aura donc on pourra vous donner les surfaces. Objectivement, si on ne touche pas à la situation actuelle sur le récif Nord de Pamandzi, on peut considérer qu'en ce qui concerne la bande interne de Pamandzi, entre Bandrabassi et **M'Tsantrabangé [orthographe non trouvé – timecode : 02'26'35]**, on aura un impact. Qu'est-ce qu'il va représenter à l'échelle de l'île ? 2 % des cartographies qui ont pu être établies. Et encore, comme je vous ai dit dans mon exposé, et notamment pour répondre à M. BAUBET, en ce qui concerne les pelouses de petites phanérogames, on ne les a pas cartographiées parce qu'elles descendent jusqu'à 35 m, et en ce qui concerne tous ces fonds-là, ils ne sont pas cartographiés depuis longtemps. La première cartographie que nous avons faite de la côte Nord-Est, elle date de 1990 donc elle est obsolète.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. THOMASSIN. Vous pouvez reprendre la parole plus tard Monsieur, merci. Donc, M. Mohamed El Amine ?

Mohamed El Amine ABDOURAHAMANE, habitant de Pamandzi : Donc, Mohamed El Amine, habitant de Pamandzi. J'interviens surtout pour qu'on puisse obtenir ou tenir compte des études réalisées jusqu'à présent. Mais surtout je vais me baser depuis 2003. Il se trouve que sur le platier dont on parle actuellement, notamment celui de **Salabangui [orthographe non trouvé]** jusqu'à Bandrabassi, il représente une activité écologique faible, pour ne pas dire pratiquement inexistante. Et l'île qui serait le plus touchée, c'est l'île qui est le plus au Sud – M. THOMASSON nous l'expliquait tout à l'heure – si l'allongement de la piste reste sur le village, mais du côté mer, l'impact est moins important. Donc par rapport à ces études, je crois qu'il y a des arguments pour et contre.

D'abord je voulais tenir compte des modifications courantologiques qui ont été évoquées tout à l'heure qui, suite à la construction de la piste longue, il y aurait des endroits où il va y avoir repeuplement de mangrove, mais aussi jusqu'à présent de certaines espèces jusqu'à présent dépourvues. En parlant de M. THOMASSIN, justement, il nous a dit tout à l'heure qu'il y a quelques vieux palétuviers pour n'en citer que trois, il y en a deux qui sont morts et le dugong, il voyage entre Bambo Ouest et Pamandzi selon l'importance de l'herbier.

Je tiendrai surtout compte des études qu'on pourrait jumeler par rapport à cette piste, notamment qu'on puisse aménager le littoral de Pamandzi parce que la population n'aurait pas accès directement à la mer aujourd'hui, que ces études-là soient jumelées. Je prendrai référence aussi du parc : il faut qu'il soit étudié. M. THOMASSIN l'a évoqué tout à l'heure. Merci.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. M. Ali Hadhuri ?

Ali Hadhuri HAMADA, habitant de Bouéni : Bonjour tout le monde, merci de me donner la parole. J'interviens en tant que simple citoyen, Ali Hadhuri HAMADA de Bouéni. Je voudrais juste rappeler à tous les Mahorais qui sont ici, quelle que soit leur couleur ou leur origine, que les Mahorais se sont battus depuis longtemps et ils ont fait le choix de l'ouverture au monde. Nous sommes un peuple de Bantous, on avait nos traditions ici, on pouvait vivre sous nos cocotiers, sous nos papayers, tranquilles, on n'avait pas besoin de piste. Mais nos parents ont fait le choix et le pari de l'ouverture au monde. Des étapes importantes ont été franchies : la scolarisation, la construction des infrastructures portuaires, les écoles, plein de choses, l'eau, bientôt l'Internet. Et la piste longue est une étape fondamentale. Donc il y a des inquiétudes qui s'affirment ici : cela va impacter quoi, comment ? Je souhaiterais que les Mahorais qui sont ici ne prennent pas ce projet à la légère et s'aventurent dans des religions, mais qu'ils s'en tiennent à des observations scientifiques.

Je reviens un petit peu à la question que je voulais poser, que DJINOURI a posée : quand on parle de « beaucoup », ce n'est pas un argument suffisant pour asseoir une décision, un choix de société. Je suis désolé, mais il faut le dire. Donc j'aurais souhaité qu'il y ait des études complémentaires pour permettre d'éclairer les modalités du meilleur choix parce que quand on choisit, il y a des coûts. Et il y aura des coûts environnementaux : à chaque fois qu'on choisit, il y a un coût. Donc il ne faut pas faire croire, il ne faut pas croire qu'on peut choisir de faire la piste longue sans qu'il y ait un coût, mais quel coût, là c'est la question et pour cela, il faut renforcer ces études parce que j'ai vu qu'il y a quand même une certaine légèreté – excusez-moi de le dire – quand on me parle de « beaucoup » sans qu'il y ait aucun fondement scientifique, c'est vraiment désolant aujourd'hui en 2011 à Mayotte.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Si vous pouvez conclure...

Ali Hadhuri HAMADA : Ne prenez pas ce débat avec passion – je conclus Madame – ne prenons pas ce débat avec passion, mais le choix des Mahorais est le choix de l'ouverture. Et je le rappelle à tous les Mahorais qui sont ici : n'oubliez pas cela. Étudions dans quelle mesure on peut assumer ce choix dans les meilleures conditions et cela se fera par des études techniques, etc.

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

Permettez-moi encore une phrase, Madame. Je voudrais faire de la suspicion : je suspecte l'État et ses acolytes ici de vouloir saboter ce projet. Pourquoi ? ...

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, je vous invite si vous avez d'autres...

Ali Hadhuri HAMADA : Si vous voulez que je me taise, je vais me taire...

Nadira MALECK-BERTRAND : Vous pouvez reprendre la parole ou alors on vous invite également à écrire votre avis, donc...

Ali Hadhuri HAMADA : Mon avis : il faut faire la piste longue avec les meilleurs compromis scientifiques possibles. Mais j'aimerais intervenir pour vous faire part de la suspicion...

Nadira MALECK-BERTRAND : Je vous invite à reprendre la parole. Merci. M. Madi Souf ?

Madi Souf MADI, habitant de Pamandzi, ancien conseiller municipal : Bonsoir, Madi Souf, habitant de Pamandzi, conseiller municipal pendant treize ans, j'ai eu la chance de participer au premier projet qui était donc... On a retenu la piste convergente dont le livre est ici. Aujourd'hui je demande pourquoi en 2003, on avait... on était parti sur la convergente dont le livre est ici, je l'ai cité tout à l'heure. Aujourd'hui on vient nous présenter un autre projet sans que les élus de Mayotte soient associés. Moi je voudrais simplement attirer l'attention que ce pays a des élus. Donc il faut tenir compte de l'avis des élus.

Ma deuxième remarque, je voulais dire aussi... Tout à l'heure, il y a Monsieur qui a dit que Mayotte, si cette piste est construite, ne sera pas classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. À la Réunion, il y a trois pistes : cela ne l'a pas empêchée d'être élue patrimoine de l'UNESCO. Donc c'est avec cette piste qu'on pourra d'ailleurs faire venir tous ces touristes pour que Mayotte puisse se développer.

Je crois que nos amis naturalistes sont les plus polluants de Mayotte, car ces naturalistes eux-mêmes, ce sont eux qui roulent dans les vieilles voitures qui polluent Mayotte. Or ils devraient d'abord commencer à aller à pied au lieu de rouler avec des voitures qui polluent Mayotte. Il y a une volonté politique dans ce pays, donc je crois qu'on doit respecter cette volonté politique pour laquelle nos élus et nos parents se sont battus.

On nous parle souvent de la vie à Pamandzi. Je suis de Pamandzi : il n'y a plus de vie à Pamandzi à cause de la pollution, à cause de tout ce qu'on construit et que la boue se déverse dans le lagon comme a dit M. THOMASSIN sur le versant **salavane [orthographe non trouvé]** et le versant Pamandzi. Donc ce que je voulais demander...

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Madi Souf, si vous pouvez conclure ?

Madi Souf MADI : Je conclus, ma question est la suivante. Est-ce qu'avec ce nouveau projet, on ne peut pas draguer – comme on a fait au port de Longoni – pour avoir les matériaux sur place pour faire le remblai, comme ça on peut faire une marina ? Comme la moitié de

Pamandzi va être coupée vers la mer, qu'on puisse faire une sorte de marina pour qu'on puisse voyager avec des bateaux. Merci.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Messieurs de la DGAC, si vous souhaitez apporter un élément de réponse ?

Jérôme ROSSI : Alors sur la marina, je vais essayer de répondre avec les éléments que j'ai. J'ai cru comprendre que si on touche au récif, on va quand même augmenter le risque de ciguatera – M. THOMASSIN pourra confirmer...

Bernard Armand THOMASSIN : *Parle hors-micro.* [...] Je pense qu'objectivement en fonction du site, je connais bien tout ce littoral, si par hasard la variante 2 pouvait être retenue, il n'est pas impossible de penser, exactement comme cela vient d'être dit, qu'il puisse y avoir un mini port à l'extrémité de ce remblai. Ou par exemple, la fameuse piscine de Petite-Terre qu'on ne sait pas où mettre depuis 2001/2002 quand on m'a soumis : « Où peut-on mettre une piscine en eau de mer ? » Les aménagements autour de ce grand projet... Moi je pense qu'un projet comme une piste longue, il faut réfléchir à 30 ans – mais là c'est le citoyen qui vous parle, ce n'est pas l'écologiste – je pense qu'il faut que vous vous projetiez à 30 ans. De quoi est-ce Petite-Terre voire le chef-lieu Mamoudzou vont avoir besoin autour de cet aéroport ? Qu'est-ce ça va générer comme flux ? Tout à l'heure Monsieur parlait de circulation : comment rejoindre la Grande-Terre de façon optimale ? Donc j'allais dire autour de ce projet-là, on ne peut éviter de ne penser qu'en termes de piste. Et ça demande un concours plus général. Moi j'ai eu la chance de travailler sur d'énormes projets en mer, comme devant Monaco. Récemment en 2006/2010, on avait envisagé de construire six terrains de foot sur les fonds de **Font de Salem [orthographe non trouvée – timecode : 02'38'39]** devant le forum Grimaldi à Monaco. Avec une quarantaine d'experts, il avait monté un schéma où on pouvait, sans avoir d'impacts sur l'herbier du Larvotto qui est une réserve marine protégée, faire un énorme projet. Donc je pense que c'est en fait au niveau de la réflexion de ce projet, s'il est accepté, qu'il faut qu'il y ait des groupes d'experts et des élus qui donnent leur avis et qui, éventuellement, fassent des propositions. Moi j'en ai fait une belle – excusez-moi de le dire – c'est de se servir du remblai pour installer à l'intérieur la station d'épuration des eaux de Petite-Terre qu'on ne sait pas où mettre, et ça tout le monde en parle depuis 15 ans.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. THOMASSIN. Nous tenons juste à... Nous insistons plutôt pour que tous ceux qui sont ici présents puissent présenter des cahiers d'acteurs. Nous l'avons demandé. Tous ceux qui n'ont pas pu s'exprimer ou qui n'ont pas eu le temps parce qu'on a juste deux minutes, vous êtes vivement invités à présenter vos cahiers d'acteurs. Et puis nous sommes là pour débattre, chacun à le droit de parler et évitons les attaques directes vers les uns et les autres. Merci de votre attention.

Nadira MALECK-BERTRAND : Nous rappelons que le temps de parole est deux minutes, donc si tout le monde peut respecter ce temps de parole afin que chacun puisse s'exprimer. Donc la parole est donnée à M. Issihaka.

Issihaka ABDILLAH : Je ne veux pas rentrer encore dans la polémique que j'ai provoquée, je l'assume. Messieurs de la DGAC, la question qui vous revient parce que j'ai entendu dans l'auditoire : y a-t-il un besoin pour cette piste ? Moi je sais que les besoins sont là. Mais est-ce que vous croyez qu'il y a un besoin, vous, d'une piste de 2 600 m à Mayotte ? Est-ce que l'État croit en ça ?

Nadira MALECK-BERTRAND : M. DEBOUVERIE ?

Yves DEBOUVERIE : Oui, l'État croit en cela, il croit à un besoin de piste de 2 600 m à long terme. Dans l'immédiat, il n'y a pas peut-être pas besoin de 2 600 m, c'est pour cela qu'à côté du scénario 2, on propose un scénario 1 qui découpe l'allongement de la piste en quelque sorte. Mais la réponse est oui.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Ibrahim ABOUBACAR ?

Ibrahim ABOUBACAR, premier vice-président du Conseil général, président de la Commission des finances et du développement économique : Mme la Présidente, Messieurs, mes chers collègues : ABOUBACAR, premier vice-président du Conseil, président de la Commission des finances et du développement économique. Je ne vais pas en deux minutes dire toute ma position sur ce projet qui nous tient à cœur, mais d'abord pour dire que le Conseil général a décidé de verser au débat une étude approfondie, commandée auprès d'experts indépendants pour nourrir les différentes dimensions de ce projet, notamment la dimension économique et la dimension environnementale naturellement. Nous avons bien retenu que ces études doivent être obtenues d'ici la fin octobre-début novembre, je crois que c'est un délai que vous a indiqué M. le Président, et donc nous sommes bien décidés à le faire. Donc nous ne resterons pas passifs là-dessus et nous ferons ce qu'il faut.

S'agissant de ce projet, moi je me pose la question sur deux ans, étant entendu que la dimension environnementale n'est qu'une des dimensions qui participent à ce projet : est-il possible de rester sur le statu quo ? La réponse est non : on ne va pas demander à toutes les compagnies aériennes de se dimensionner sur l'avion ou les avions susceptibles d'atterrir sur la piste formatée telle qu'elle est aujourd'hui. Donc il faut augmenter la longueur de la piste et c'est la première chose que nous allons démontrer dans notre cahier de doléances.

Deuxièmement : peut-il être fait ailleurs ce projet-là ? On regarde la géographie de Mayotte : tout Mayotte est sur un lagon, Pamandzi est sur le lagon, Majicavo et les Badamiers sont également sur le lagon, quant à Combani ça poserait également des questions d'impact encore plus fortes. Donc où que l'on soit, la dimension environnementale sera là. À partir de ce moment-là, c'est une question de coût par rapport aux opportunités et notamment la question des compensations. C'est sûr que le projet ne pourra pas être fait comme on l'a fait

sur le second quai de Longoni sans compensation sérieuse – là, je le dis en présence du Professeur THOMASSIN – c'est sûr qu'on ne peut pas le faire comme les remblais de M'Tsapéré sur lesquels des remblais sont encore là à nu, ainsi que les carrières où l'on a pris la terre. Donc toutes ces questions de compensation, mais également les mesures qui devront être prises sur la question de l'emploi et où on trouvera des matériaux devront être posées. En tout état de cause, sur une durée de 15 ou de 20 ans, ce n'est pas un exercice qu'on peut répéter deux fois. Et donc, nous allons aussi nous attacher, dans notre étude, à regarder les conséquences si d'aventure il nous venait l'idée de faire un morceau ou de faire un morceau dix ans après : en termes de conséquences, ça serait...

Nadira MALECK-BERTRAND : M. le Président, si vous pouvez conclure ?

Ibrahim ABOUBACAR : C'est pour conclure que je ne suis absolument pas gêné par les prises de position des uns et des autres dans le débat, y compris de ceux qui seraient contre le projet parce qu'au contraire, ça nous donne autant d'opportunités, nous les élus de Mayotte, de pouvoir aligner des arguments tendant à la défense du projet dans sa version 2 et dans une longueur optimale qui nous permette de faire un projet d'une bonne tenue.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. le Président. M. THOMASSIN, vous souhaitez réagir ?

Bernard Armand THOMASSIN : Je voudrais juste apporter un point d'orgue à ces propos, c'est qu'il a été démontré, notamment dans les récifs du Pacifique, que les récifs coralliens et les autres biotopes qui tournent autour du récif – parce que les récifs, ce n'est pas uniquement que du corail, il y a beaucoup de choses à côté, il y a plein d'autres biotopes autour – il a été montré qu'il vaut mieux un stress important qui va avoir une courte durée dans le temps que des stress de moindre intensité mais qui sont chroniques. Et le problème... Il vaut mieux un gros aménagement pendant un temps donné qui certes peut avoir un certain impact, mais après la nature récupère. Alors qu'au contraire, en ce qui concerne les problèmes de pollution, tout ce que les eaux pluviales apportent, ce sont des stress chroniques de petite intensité et là on a une dégradation progressive des environnements qui vont justement sur des stades sénescents. Donc il vaut mieux un gros stress momentané, court dans le temps et plus rien après, on laisse la nature récupérer pendant 40 ans.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. THOMASSIN. La parole est donnée à M. Bacar Ousseini.

Bacar Ousseini M'DALLAH, membre du groupe d'étude et de protection des oiseaux de Mayotte : Bonsoir, Bacar Ousseini, groupe d'étude et de protection des oiseaux de Mayotte. En fait je voulais vous donner préciser un peu les choses : je pense que les associations environnementales ici à Mayotte ne sont pas forcément contre le développement de Mayotte. Donc je pense que ces associations essayent de proposer d'autres choses ou de voir d'autres priorités au développement de Mayotte. Donc un développement qui est

harmonieux et respectueux de l'environnement, qui peut donc... Un développement harmonieux qui arrive à assumer le développement de Mayotte et à terme à assurer la génération, le besoin aussi des générations futures. Donc voilà par rapport à la position des associations environnementales. Mais aussi je pense que les associations environnementales sont aussi inquiètes sur les conséquences de la conception de cet aéroport et des conséquences environnementales sur la conception de cet aéroport, mais aussi d'une arrivée éventuellement massive du tourisme, c'est-à-dire les conséquences que va amener une arrivée massive des touristes sur l'environnement. Voilà j'avais voulu préciser ce sujet.

J'avais voulu aussi dire qu'à Mayotte, on a aussi d'autres richesses qui sont les oiseaux marins. Donc ma question s'adresse au maître d'ouvrage : on a un petit îlot au Sud de la piste de l'aéroport, c'est un reposoir pour les oiseaux marins. On a compté au mois de mars environ 3 000 à 5 000 sternes...

Nadira MALECK-BERTRAND : Est-ce que vous pouvez préciser la question, s'il vous plaît ?

Bacar Ousseini M'DALLAH : C'est un reposoir très important pour les oiseaux marins. J'ai une inquiétude pour ces oiseaux de passage qui sont aussi la richesse de Mayotte. Donc je pense aussi qu'avec la construction, il faut prendre en compte cet aspect-là. Ces oiseaux sont présents aussi sur les autres îlots, mais avec le développement touristique ces oiseaux sont fortement perturbés sur les autres îlots...

Nadira MALECK-BERTRAND : Si vous avez une question, si vous pouvez la préciser ?

Bacar Ousseini M'DALLAH : Voilà, je voulais simplement donner cette précision-là par rapport à la conception de la piste de l'aéroport.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : S'il n'y a pas de réponse, nous passons à une autre question.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. CHARPENTIER ?

Michel CHARPENTIER : Si ce débat public a un sens, il faut que chacun puisse donner son opinion, même si l'opinion que l'on donne n'est pas forcément celle de la majorité. Merci. Je ne pense pas qu'en durcissant le débat ou en cherchant à tordre les arguments avec lesquels on n'est pas d'accord, je ne pense pas que cela fasse beaucoup avancer les choses. Il faut chercher à s'entendre, à s'écouter, à se comprendre et voir comment on pourrait avancer.

Je voudrais simplement revenir un instant, même si ce n'était pas le fond du débat, sur la question concernant le développement du tourisme. Ce que nous avons dit et écrit dans le cahier d'acteurs concernant le développement du tourisme et toute la signification de ce qu'on a écrit là-dessus, c'est que la piste longue ne sera jamais la baguette magique qui permettrait de manière miraculeuse de faire venir les touristes. Ce qu'on a dit et écrit, c'est que la propreté de l'île, c'est que la sécurité, c'est que le coût de la vie, l'hébergement, etc., sont des conditions absolument nécessaires pour faire avancer le tourisme. Et si on n'est pas

d'accord là-dessus, je le regrette beaucoup, mais en agissant sur ces points-là qu'on va réussir à pouvoir faire venir des touristes à Mayotte et pas simplement en étant axé sur un seul et unique objectif qui est la piste longue. Les touristes pourraient venir dès maintenant avec la piste actuelle si on améliorait les points que je viens d'indiquer, je vous remercie.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. M. Youssouf DAHALANI ?

Youssouf DAHALANI : Merci. Je souhaitais juste rappeler que ceux qui défendent cette version écologique « ayatollah » concernant le fait qu'ils ont cette plaisanterie – je dis bien que c'est une plaisanterie – quand ils s'amuse à dire : « Oui, est-ce qu'on fait un aéroport ou on fait une école ? » C'est une plaisanterie extrêmement dangereuse et nous ici on l'a bien compris. Ici à Mayotte nous avons bien compris que les histoires d'écoles ne doivent pas être mises au jour aujourd'hui, alors qu'on veut construire cet aéroport. J'aimerais juste leur poser une question : en matière d'impacts, se rappellent-ils du phénomène de blanchissement des coraux de 1998 où nous avons plus de 85 % de mortalité des coraux ici à Mayotte ? En 1998, moi-même je suis témoin, je sortais juste des bancs de l'école : plus de 85 % de mortalité des coraux. C'est un phénomène qui a préoccupé l'humanité, mais à très haut niveau puisque la Banque mondiale s'est impliquée et à organiser des ateliers au niveau régional pour essayer de comprendre les impacts de ce phénomène. Aujourd'hui, qui en parle ? Quasiment personne parce que la nature a repris petit à petit. C'est la raison pour laquelle, sans être long, j'en veux à ces gens-là, aux arguments de M. THOMASSIN qui a bien dit que mieux vaut – si j'ai bien retenu – un impact important mais limité dans le temps, la nature arrive petit à petit à reprendre, plutôt que des impacts étalés dans le temps. Donc j'insiste bien sur le fait qu'il ne faut pas qu'ils s'amuse à comparer ce projet qui pour nous, les Mahorais, est extrêmement ambitieux, qu'ils s'amuse à le comparer... Pourquoi ils ne le comparent pas à la parabole ou aux téléphones portables ou aux écoles ? Parce que ça permet encore d'amuser la galerie, et on l'a bien compris ici : quand ça amuse la galerie, personne ne trouve à redire, mais quand c'est un projet porteur pour Mayotte, là on avance des arguments de tout horizon. Non, prenez le temps de réfléchir, c'est un projet très sérieux.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Ali MADI ?

Ali MADI : Moi je veux revenir sur deux points : le remblaiement. M. THOMASSIN, le remblaiement de qualité, on sait faire. Mais le ministère de l'équipement ici présent où se trouve la DGAC, vous avez vu ce qu'ils ont fait quand ils ont fait le premier allongement. Le ministère de l'équipement qui était aussi au quai de Longoni. La direction de la DEAL, où ça se trouve, ils ont les compétences. Mais quelle est l'importance des Mahorais dans le projet ? Ils savent l'écrire dans leur projet, ils savent l'écrire. Ces messieurs sont capables de nous montrer toutes les techniques. Mais quand cela sera sur le terrain, ces messieurs vont ignorer ce qu'ils ont écrit et c'est moi qui vais payer parce que moi, je ne pourrai plus aller

chercher des puedzas⁷, des coquillages là-bas. Donc ils savent faire le remblaiement, mais ils ne le font pas à Mayotte, surtout le ministère de l'équipement. Je reviens à la chanson de [noms de chanteurs non identifiés – timecode : '56'23]. Quand vous répondez que vous n'avez pas de sous, c'est déjà orienter le débat, car cela met la pression sur certaines personnes qui travaillent aujourd'hui et qui veulent cela. Quand vous écrivez à la page 42, c'est [termes en shimaoré – timecode : 02'56'42], c'est orienter le débat. Quand vous écrivez à la page 67 que le financement sera étudié au moment, ça laisse les Mahorais encore réfléchir sur des financements privés, donc sur le coût peut-être du billet qui pourrait encore être augmenté, c'est orienter le débat surtout quand on vous demande : « Si on choisit l'option 1, est-ce que ça pourra se faire quand ? » et vous ne savez pas. Et à la fin, si les études d'impact ne sont pas là, c'est surtout embrouiller les gens pour que les gens se disent... ne voient pas la différence par manque d'étude, par manque de ceci, « il vaut mieux que je dise oui tout de suite sans réfléchir », parce que vraiment la personne est incapable de projeter ce projet. Si vous n'êtes pas capables de nous dire, si vous êtes capables de nous dire qu'il n'y a pas d'argent, c'est que vous ne croyez pas à votre projet. Je suis désolé, vous n'y croyez pas sinon vous auriez l'argent pour faire ce projet, suffisamment d'argent pour le scénario 2, je suis désolé. Merci.

Nadira MALECK-BERTRAND : Messieurs de la DGAC, vous souhaitez réagir ?

Yves DEBOUVERIE : Oui, ce n'est pas parce que le financement n'est pas défini aujourd'hui que personne ne veut faire le projet. Quand on soumet au débat public une ligne de train à grande vitesse en métropole, le financement n'est pas défini. Ça se négocie ça, il n'y a pas un seul financeur. Et pour la piste longue, il n'y aura pas un seul financeur. Il faut voir quelle peut être la part des usagers de l'aéroport d'abord, même si elle est faible, il faut voir quelle est la part des pouvoirs publics et au sein des pouvoirs publics, il faut voir qui peut intervenir. Il y a notamment une question, c'est l'Europe. Quand la nouvelle de l'aéroport de Saint-Denis à la Réunion a été faite en 1995, l'Europe a payé 50 %, alors qu'est-ce qu'il en est à Mayotte ? C'est une question qui se posera le moment venu et le moment n'est pas venu : le financement, il faudra qu'il soit en place en 2014-2015.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Ali Hadhuri ?

Ali Hadhuri HAMADA : Merci de me redonner la parole. J'avais juste quelques spéculations suite à un rêve que j'ai fait hier avant de venir à ce débat. Je sais que la France, notre pays, c'est le pays des droits de l'homme, c'est le pays de la démocratie, le modèle. Et j'espère que notre pays ne nous décevra pas sur cet exercice démocratique parce que si on faisait un référendum ici, 99 % des Mahorais voteraient pour la piste longue. Au cours des débats qu'il y a eu, vous avez pu avoir le pour. Mais le rêve que j'ai fait hier malheureusement, il fait mal parce que j'ai rêvé qu'on a tout organisé pour faire un petit bout de piste, la partie scénario 1 partie 1, pour dire aux Mahorais « Attendez et puis attendez définitivement

⁷ Des poulpes

jusqu'à la fin du monde. » J'espère que la République française sera au rendez-vous de son idéal et de sa philosophie. Je vous remercie.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Messieurs de la DGAC, vous souhaitez réagir par rapport à cet intervenant ? Non ? M. Franck CHARLIER ?

Franck CHARLIER : Donc je voudrais rebondir sur le fait qu'effectivement une majorité de Mahorais sont persuadés que s'ils remportent la mise, si le débat aboutit massivement vers une adhésion de 99 voire 100 % des Mahorais, les Mahorais pensent qu'ils auront l'aéroport. Or le leurre, c'est bel et bien cela, c'est qu'il n'y a pas un sou dans le portemonnaie. Et un projet de telle envergure en métropole, on sait que forcément l'État ou la région mettra de l'argent dedans. Là il n'y a pas un euro identifié sur ce projet.

Je voudrais juste parler un peu d'étude d'impact. Beaucoup de gens ont parlé d'étude d'impact et je voudrais dire que malgré le fait que Mayotte soit dans le droit commun à la date d'aujourd'hui, des études d'impact à Mayotte c'est rarissime. C'est rarissime en ce sens où une étude d'impact, ce n'est pas le tout de rédiger un joli rapport et de mettre comme sur un camembert une étiquette en disant « c'est une étude d'impact » pour que cela en soit une. Je ne mets pas en cause les travaux en cours sur les pré-études d'impact concernant l'aéroport. Je voudrais vous dire que les études d'impact sont rarissimes à Mayotte. Je me suis déjà exprimé sur un autre projet, qui est assez emblématique mais qui était de piètre importance. Par contre j'attire l'attention et j'en profite du fait que certains élus soient encore là pour attirer l'attention sur un autre projet qui est lié à ce projet, c'est pour cela que je me permets d'en parler, sur lequel les élus du Conseil général doivent se prononcer dans moins de 8 jours. C'est le projet de carrière de Majimbini, un projet de carrière d'extraction de matériaux en partie sur des terres du Conseil général, raison pour laquelle le Conseil général doit se prononcer la semaine prochaine. Là encore, une fois de plus, nous l'avons expliqué au président Daniel ZAÏDANI, il y a une étude d'impact, du moins il y a un document sur lequel est libellé le titre « étude d'impact », mais la qualité n'y est pas : les inventaires faunistiques et floristiques n'y sont pas. Et parce qu'il y a une étiquette « étude d'impact » qui libelle en tant que telle, le Conseil général mais également les services de l'État vont l'accepter en tant que telle. J'attire votre attention, y compris la presse si elle est encore présente, sur le projet très sensible qui sera là beaucoup plus impactant et pas seulement pour la Population de Petite-Terre...

Nadira MALECK-BERTRAND : M. CHARLIER, si vous pouvez conclure ?

Franck CHARLIER : Je termine. Un projet très impactant sur la population du grand Mamoudzou en termes, entre autres, de poussière. Et je renouvelle la question qui a été posée, mais pas par moi-même, sur laquelle nous n'avons pas obtenu de réponse. La question a été posée : à quel pourcentage, à quel montant se chiffreraient les mesures compensatoires sur ce projet ? Très important. La réponse n'a pas été apportée. Merci.

Nadira MALECK-BERTRAND : Mme BASSI ?

Christelle BASSI : Oui, je vais vous apporter des éléments de réponse concernant l'étude d'impact de la piste longue. Pour l'instant, comme je l'ai dit dans ma présentation initiale, on a fait un état initial de l'environnement puisqu'on en est au stade des études d'opportunité. On va faire des comparaisons de scénario, c'est ce qui fait partie de l'étude d'impact, et l'évaluation des impacts et des mesures sur le scénario proposé. Je voudrais rappeler que depuis mai 2009, il y a une nouvelle procédure qui a été mise en place par le ministère de l'Écologie parce que ce n'était pas en conformité avec les directives européennes, c'est l'avis de l'autorité environnementale. La qualité des études d'impact sera jugée aussi bien sur le fond et la forme par un organisme national indépendant, des experts qui ne font pas partie du ministère qui vont juger de la qualité de l'étude d'impact. Donc de toute façon, ce sera soumis à avis de l'autorité environnementale et cet avis sera versé au dossier d'enquête préalable à la DUP⁸. Donc il y a une procédure à respecter et qui va garantir de la qualité du dossier d'étude d'impact et elle s'applique à Mayotte ou en métropole. C'est le premier élément de réponse.

Deuxième élément de réponse par rapport aux mesures compensatoires : à l'heure actuelle, on ne peut se prononcer sur un chiffre exact des mesures compensatoires puisqu'on a réalisé que l'état initial et qu'on n'a pas choisi un scénario. Donc tant qu'on n'a pas un scénario retenu, on ne peut pas chiffrer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui sont des mesures en dernier recours en cas d'impact non réductible, je le rappelle aussi. Et par les retours d'expérience que l'on a sur 200 dossiers d'études d'impact en France, quand on chiffre des mesures compensatoires, elles font partie entre 5 et 10 % du coût global de l'opération. Ça, c'est des retours d'expérience, d'analyse à partir de 200 dossiers, voilà. Je ne peux pas en dire plus maintenant tant que l'on n'a pas un scénario qui est retenu.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. Donc M. Chamsdine KORDJEE ?

Chamsdine Bin Ali KORDJEE, habitant de M'Tsapéré : Merci Mme la Présidente. Bonsoir tout le monde, je m'appelle Chamsdine KORDJEE, originaire de M'Tsapéré. Je voulais tout d'abord exprimer mes remerciements les plus sincères aux organisateurs de ce débat public permettant à nous autres de donner notre opinion sur le projet. Et bien à la question « Êtes-vous pour ou contre le projet de piste longue de l'aéroport de Pamandzi ? », sans hésitation je voterai pour la piste longue. Si on me demande de choisir entre les deux projets et la construction d'un pont reliant Dzaoudzi et Mamoudzou, j'opterai pour le pont. Je vous remercie.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. Dernier intervenant, M. Ibrahim ABOUBACAR ?

⁸ Déclaration d'Utilité Publique

Ibrahim ABOUBACAR : Donc je disais que s'agissant de devoir faire l'aéroport sur le site de Pamandzi, il y a quand même quelque chose qui me surprend dans le scénario 1 et dans l'idée du cumul de l'étape 1 et de l'étape 2. J'ai cru comprendre que s'agissant du site il y a des problèmes d'impact quand on recule, il y a des problèmes d'impact quand on se translate de quelques degrés à côté. Donc je ne comprendrai pas l'option qui consisterait, en prenant le scénario 1 étape 1 et étape 2, je ne comprendrai pas d'un point de vue environnemental l'idée de cumuler les désagréments environnementaux ou les dégâts environnementaux d'un recul de 400 m derrière là où on nous dit qu'il y a des dugongs et des tortues, et de cumuler également les dégâts d'un pivotement de la piste en dehors du fait que ce ne serait qu'une gymnastique financière – qui n'est pas moins importante et j'ai bien entendu ce que vous avez dit – qu'une gymnastique financière consistant à diviser par deux en deux temps le phasage de l'opération pour pouvoir rentrer dans des enveloppes financières, c'est-à-dire à revenir encore sur le projet 10 ou 15 ans après et de régénérer les désagréments que le Professeur THOMASSIN a dit derrière. Donc il y a un réel choix à faire en termes environnementaux sur le cumul des désagréments, étape 1 plus étape 2 du scénario 1. Effectivement, le scénario 2 qui évite de reculer et qui, en termes environnementaux, n'aurait quasiment que des impacts limités. Et j'ajoute, parce qu'en termes d'impacts environnementaux, j'imagine qu'on ne passera pas impunément sur la population de Dzaoudzi-Labattoir et de Pamandzi, quel que soit les types d'avion. Il va bien falloir parler des conséquences environnementales, des mesures qu'on devrait prendre éventuellement pour sécuriser le dégagement de l'aéroport vers le Nord si tant est que les appareils augmenteraient. Parce qu'on me dit qu'on table sur une diminution progressive et permanente du type d'appareil : je ne vois pas que nos voisins réunionnais ou autres envisagent ce genre de choses – ou mauriciens quand j'y vais – envisagent ce genre de choses. Donc je suis surpris – je ne suis pas spécialiste d'aéronautique – de ceux qui essaient de nous convaincre en nous disant que la taille des avions n'ira que en décroissant. Là aussi c'est un point sur lequel il conviendra que l'on soit extrêmement précis dans cet argumentaire-là parce que je l'entends versé également au débat par un certain nombre de personnes qui nous apportent des arguments contraires. Merci.

Applaudissements.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci M. ABOUBACAR. La DGAC, vous souhaitez apporter des éléments de réponse ?

Yves DEBOUVERIE : Il ne me semble pas que l'on ait dit que la taille des avions irait en décroissant.

Ibrahim ABOUBACAR : *Parle hors micro.* Je n'ai pas dit vous. [...]

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Nous allons conclure ce débat qui était très intéressant. Nous avons entendu, sur cette question des enjeux environnementaux, des avis très différents, preuve de l'importance de ce débat public qui permet bien sûr d'entendre et d'enregistrer les avis de chacun. Nous vous invitons à approfondir les autres thèmes de ce débat comme

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

le déroulement des travaux, les enjeux économiques et les impacts pour la population de Petite-Terre. Notre Commission organise ce débat en toute transparence et vous encourage à consulter tous les comptes rendus et études sur le site Internet. Merci encore de votre participation et je vous invite à prendre un pot d'amitié à l'entrée du Conseil général. Merci.

Fin de la réunion à 19 h 28.