

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

7 DECEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE « DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE » – MAMOUDZOU

Type de réunion :	Réunion thématique
Date de la réunion :	7 décembre 2011
Lieu de la réunion :	Mamoudzou

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion, puis nomme les membres de la CPDP présents à la tribune : M. Jean VAN OOST et M. Zoubair ALONZO. Les autres membres de la CPDP présents dans la salle sont MM. Mohamed MOINDJIE, Franck MADJID et Mme Nadira MALECK. Mme Anziza MOUSTOIFA cède ensuite la parole à M. Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente ses collaborateurs : M. Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte, et M. Alain SZUBA, ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire à Aix-en-Provence.

M. Zoubair ALONZO présente les règles et le fonctionnement du débat public.

Rappel du cadre législatif du débat public, ses règles et son fonctionnement

Obligation légale, le débat public est organisé par une CPDP, et institué autour des projets d'infrastructure aéroportuaire d'un montant de 100 millions d'euros, ayant un impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Ce débat vise à informer le public et à éclairer le maître d'ouvrage sur sa perception du projet. Il fera l'objet d'un compte-rendu final, disponible avant le mois de mars. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet.

Comment participer au débat ? – les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP. Ils peuvent ensuite :

- *participer aux réunions publiques*
- *transmettre leurs questions ou avis par écrit à la CPDP*
- *rédiger un cahier d'acteur*
- *émettre leurs propositions sur le site internet (www.debatpublic-pistelonguemayotte.org)*

Les réunions publiques – Elles auront lieu jusqu'au 11 décembre 2011. Toutes les réunions publiques organisées obéissent aux principes de *neutralité et d'indépendance* des membres de la Commission par rapport au maître d'ouvrage, d'*équivalence* en matière d'ouverture et de temps de parole, de *transparence*, avec des traductions en shimaoré ou en shibushi, d'*argumentation*, en détaillant les raisons et motifs des prises de position de chacun.

M. Zoubair ALONZO conclut son intervention sur des éléments de calendrier, puis cède la parole à M. Yves DEBOUVERIE, pour la présentation du projet de piste longue.

Présentation du projet de piste longue

M. Yves DEBOUVERIE annonce que la présentation du projet de piste de longue proposé par la DGAC fera l'objet d'un film, diffusé en français.

Présentation d'une étude socio-économique réalisée sur le projet de piste longue

M. Alain SZUBA explique en préambule que cette étude a démarré en 2009 et a été confiée à un bureau d'études, SETEC international. Cette évaluation économique du projet s'inscrit dans le cadre de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), qui « *oblige à s'assurer de l'efficacité économique, financière, sociale et environnementale des projets en fonction des coûts et des conditions de construction, d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure.* » Le principe est d'établir une démarche d'évaluation économique rationnelle et transparente tenant compte de la monétarisation des impacts du projet. Alain SZUBA précise que la zone prise en compte dans le cadre de cette évaluation socio-économique comporte trois niveaux : un niveau local, limité à Mayotte ; un

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

niveau régional, qui prend en compte les Comores, l'île de la Réunion, Madagascar, puis un niveau étendu, qui va jusqu'en métropole.

Les dynamiques économiques et spatiales de Mayotte

La population de Mayotte comptait 186 452 habitants en 2007, et une croissance de la population de 4,3 % depuis 50 ans. La croissance de la population est de 3,6 % depuis 1997. Cette croissance est supérieure à celle des îles voisines (1,5 % pour l'île de la Réunion, 2,8 % pour Madagascar, 1 % pour l'île Maurice, 2,1 % pour les Comores), elle apparaît comme un élément important du développement du transport aérien.

Le tourisme

S'agissant des activités économiques, Mayotte a un niveau global de touristes égal à 50 000, répartis en tourisme d'agrément, tourisme affinitaire, tourisme d'affaires. Le tourisme d'agrément représente à peu près 50 % du niveau global. Par rapport aux îles voisines, le gap est considérable entre Mayotte et l'île Maurice, qui compte 1 million de touristes, ou l'île de la Réunion, qui en compte 400 000.

Le trafic aérien

Selon l'union des aéroports français, l'aéroport de Dzaoudzi (huitième rang des aéroports d'outre-mer) a enregistré une croissance moyenne de 12,9 % de son trafic par an depuis 1990. Globalement, le trafic aérien à Mayotte a été multiplié par 10 en 20 ans. Concernant le trafic entre Mayotte et la métropole, il est légèrement inférieur à 100 000 passagers par an. Alain SZUBA précise cependant qu'il est difficile de tracer l'historique du faisceau Mayotte - métropole. Une analyse détaillée du trafic aérien montre que sur la période 2005 - 2010, Mayotte a enregistré une croissance moyenne de 7,5 % par an, avec un trafic global légèrement supérieur à 300 000 passagers. S'agissant des variations saisonnières, Mayotte connaît une période de pointe très importante en juillet-août, avec un trafic mensuel proche de 15 % de son trafic annuel. Une autre période de pointe, moins importante, se situe en fin d'année. Elle correspond à la période des fêtes.

Les mouvements d'avions commerciaux sont également en augmentation, et connaissent des taux de croissance très forts : 15 % de 2009 et 22,8 % en 2010. L'évolution du fret (qui compte 30 % dédiés à la poste) n'est en revanche pas très importante : avec un peu plus de 2000 t annuelles, le fret connaît une petite chute en 2010 par rapport à 2009.

Les prévisions de trafic : ces prévisions sont des modélisations basées sur le taux de croissance économique de Mayotte, sensiblement plus élevé que celui de la France métropolitaine et de la Réunion, le prix du transport aérien avec l'impact du coût du carburant et d'élasticité de la demande par rapport au prix, et l'évolution de la population, selon les prévisions de l'INSEE, marquée par un taux de croissance de 3,5 %. Pour comparer les différents projets, une situation de référence a été retenue : la desserte éventuelle directe entre Mayotte et la métropole par le nouvel appareil 777 – 200LR d'Air Austral¹. Les prévisions portent sur :

- À l'horizon 2020, un trafic Mayotte-métropole de 216 000 passagers en situation de référence
- à l'horizon 2020, un trafic Mayotte - métropole de 233 000 passagers, avec le scénario 1 ou le scénario 2. Les apports du projet auront trait à l'amélioration de la qualité de service avec une diminution du temps de vol, la suppression de l'escale, et l'induction de trafic sur la liaison Mayotte – métropole
- à l'horizon 2030, un trafic total compris entre 800 000 et 900 000 passagers

S'agissant des prévisions en matière de fret, elles portent sur 3500 t en situation de référence (croissance moyenne de 4 %), et 3650 t en situation de projet (scénario 1 ou scénario 2, croissance moyenne de 4,4 %)

Bilan socio-économique

¹ la situation de référence est définie comme « la solution optimisée la plus probable dans l'hypothèse d'absence de projet »

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

L'objectif du bilan économique – qui se présente comme la balance entre les avantages et les inconvénients monétaires et monétarisables du projet – est de valoriser les avantages du coût socio-économique du projet par rapport à la situation de référence pour chaque acteur concerné : les passagers aériens, la puissance publique, les consommateurs mahorais, les acteurs du tourisme mahorais, les acteurs de la filière pêche et de l'aquaculture, la collectivité, les compagnies aériennes, les aéroports. Alain SZUBA donne le détail des avantages du projet par rapport à la situation de référence pour les passagers aériens : un gain de temps, la réduction du temps de vol qui devrait se traduire par une diminution du coût de l'exploitation de la ligne et se répercuter sur le prix du billet (avec le bémol du prix du carburant).

Globalement, le bilan socio-économique montre que les principaux avantages concernent les passagers aériens, tandis que les principaux inconvénients concernent le coût du projet pour les compagnies aériennes et l'aéroport. Pour le maître d'ouvrage, la valeur actualisée nette (VAN²) est de :

- 468 millions d'euros (2008) pour le scénario 1 (étape 1 et étape 2)
- 450 millions d'euros (2008) pour le scénario 2

Toutes hypothèses retenues, les deux scénarios sont rentables, et équivalents en termes socio-économiques.

Analyse micro-économique du prix du transport

Alain SZUBA présente une analyse basée sur plusieurs hypothèses de prix unitaire de carburant, et de coefficient de remplissage des avions : avec des variations de prix du carburant à Mayotte et de remplissage des avions compris entre 68 cts/l de carburant et 70 % de remplissage et 52 cts/l de carburant et 80 % de remplissage, la baisse des prix du billet d'avion pourrait être comprise entre :

- 7 % et 22 % pour la situation de référence
- 12 % et 26 % pour les vols directs avec l'extension de la piste (scénario 1)
- 15 % et 28 % pour les vols directs avec la piste convergente (scénario 1, étape 2 et scénario 2)

Débat avec le public

Préambule de M. Daniel ZAIDANI, président du Conseil général

M. Daniel ZAIDANI rappelle que les réflexions du Conseil général ont été présentées dans le cadre d'un cahier d'acteur, puis déclare que ce projet apparaît comme un levier important dans le cadre du développement de Mayotte, comme l'ont été ou le seront le port, Internet, les transports maritimes et les transports terrestres. Pour le conseil général, la piste longue est indispensable et il est important qu'elle soit paramétrée aux bonnes dimensions : 2600 m, voire 3000 m « *en étant ambitieux et visionnaire* ». Pour M. Daniel ZAIDANI, la piste est un élément de développement touristique et économique, puisque l'aquaculture est devenue le premier produit d'exportation de Mayotte. Sur ce point, l'ambition est de passer de 100 t à 10 000 t de produits exportés dans les années à venir. De fait, la liaison directe avec la métropole sans escale sera un atout qui permettra de réduire les temps de parcours et entraînera forcément une baisse du prix du billet. Pour le président du conseil général, la mise en concurrence accélérera peut-être ce processus.

M. Daniel ZAIDANI revient ensuite sur la croissance très importante du trafic, multiplié par 2,5 en 10 ans, un phénomène unique en outre-mer. En ce sens, une piste de 1930 m se présente comme un véritable frein à la montée en puissance de l'économie mahoraise. En matière de tourisme, il explique qu'il n'est pas possible de conclure au fait que les hôtels doivent s'implanter avant la concrétisation du projet. Pour preuve, l'augmentation du nombre de lits, qui n'a pas progressé de façon significative depuis ces 10 dernières années. L'investissement qui doit être priorisé est donc la piste longue.

² Différence entre les avantages et les coûts de toute nature, actualisés et induits par l'opération

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

Revenant sur la mise en service du Boeing 777 – 200LR, le président du Conseil général insiste sur le fait qu'il ne pourra décoller pour assurer une liaison directe que dans 85 % des cas, ce qui pose la question des 15 % restants. À son sens, un touriste qui arrive à Mayotte et à qui l'on dit qu'il ne peut pas atterrir ne reviendra plus. Par ailleurs, les désagréments et nuisances relatives au souffle des réacteurs pour les habitants de Petite Terre doivent également être pris en compte, et justifient la création d'une piste convergente. M. Daniel ZAIDANI rappelle ensuite que la liaison directe, prévue initialement au 31 octobre, a été repoussée à une date ultérieure. S'agissant de l'A330-200, M. Daniel ZAIDANI observe que l'avion est capable d'effectuer des trajets directs de Paris vers Mayotte, mais qu'il ne lui est pas possible de faire des trajets directs de Mayotte vers Paris à pleine charge, compte tenu du prix du carburant. De façon plus générale, le président du conseil général dit douter d'une révision complète des flottes des compagnies aériennes pour satisfaire aux exigences des Mahorais en l'absence de projet.

Il explique ensuite que la plupart des pistes des départements d'outre-mer sont à des niveaux de plus de 3000 m, puis rappelle qu'avec la réception prochaine des Airbus A 380 en 2014, l'île de la Réunion bénéficiera d'une monoclasse économique, et de tarifs réduits. Pour Mayotte, l'idée est de bénéficier de tarifs aussi raisonnables que ceux de l'île de la Réunion. M. Daniel ZAIDANI revient ensuite sur le fort potentiel de développement du tourisme et de l'aquaculture de l'île. En matière de tourisme, il insiste sur l'idée que deux chambres supplémentaires équivalent à un emploi créé. En matière d'aquaculture, il rappelle l'objectif d'un passage de 100 t à 10 000 t par an, ce qui va également générer de l'emploi.

En perspective des événements qui se sont déroulés à Mayotte contre la vie chère, la piste longue apparaît comme un vecteur d'emplois qui ne doit pas être négligé. En termes d'accueil, Mayotte souffre d'écart considérables par rapport aux îles voisines et ne dispose d'une capacité de captage que de 3 % des touristes de l'océan Indien. Pour le président du conseil général, une piste longue permettra à Mayotte de retirer tous les bénéfices de sa position stratégique régionale. Il rappelle ainsi que dans le cadre du PADD, neuf sites stratégiques ont été identifiés pour les complexes hôteliers. Quatre d'entre eux ont déjà fait l'objet d'un positionnement et cinq restent à définir. De fait, les opérateurs du tourisme croient en l'avenir et en la capacité de Mayotte à se développer au-delà des 3 % actuels.

Ces développements permettront des retombées économiques de l'ordre de 29 millions d'euros selon l'INSEE, et évidemment, des créations d'emplois. Au vu de la croissance démographique, et du nombre de jeunes à Mayotte, M. Daniel ZAIDANI affirme qu'il est impératif de concrétiser ces nouvelles pistes de création d'emplois. En matière de production, le président du conseil général table sur une dynamisation du secteur de l'ylang-ylang grâce à la piste convergente.

Enfin, concernant le scénario envisagé par le conseil général, M. Daniel ZAIDANI affirme qu'en perspective du rapport présenté par le Pr THOMASSIN lors de la réunion sur les impacts environnementaux, le conseil général se positionne officiellement en faveur du scénario 2. Il rappelle cependant que plusieurs modèles de piste construits sur des lagons, comme celui des Seychelles, n'ont pas entraîné de décroissance du tourisme. Au contraire, cela a stimulé le développement de nouveaux complexes hôteliers. Il évoque enfin une technologie en provenance de Norvège permettant de chercher les produits de remblai dans la mer et de les mettre en surface, ce qui permettrait d'éviter les nuisances liées aux allées venues des camions, et offrirait des garanties complémentaires en matière de sécurité.

Finalité du débat public

M. Abdou S. DAHALANI, président du conseil économique et social, fait savoir que dans l'inconscient collectif de Mayotte, la question de l'aéroport et de la piste longue ne se pose pas, dans la mesure où leur réalisation va de soi. Les Mahorais ont compris tout l'intérêt que représentent pour eux l'aéroport et la piste longue, et s'ils ne participent pas au débat public, ce n'est pas le signe d'un désintérêt quelconque, mais simplement qu'à leur sens, « la messe est entendue ». Pour autant, M. Abdou S. DAHALANI observe que la communication établie autour de ce projet est plus importante aujourd'hui que jamais, et précise que les Mahorais seraient extrêmement frustrés si aucune piste convergente n'était construite. **M. Jean VAN OOST** lui répond qu'il n'y a aucun désintérêt manifeste de la population vis-à-vis du débat public. Bien au contraire, les chiffres de la participation sont

supérieurs à la moyenne nationale. En revanche, il admet que les questions où les arguments entourant la création de la piste longue n'ont pas toujours été très pertinents.

Commentaires sur l'étude socio-économique

M. Daniel MARTIAL HENRY considère que tout ou presque a été dit par le président du conseil général. En revanche, il estime que la présentation relative aux données économiques et sociales du projet engage essentiellement la DGAC. À son sens, la baisse des prix du billet d'avion envisagée n'est pas significative, car elle est placée en perspective d'une situation de référence (celle du 777-200 LR) et non des éléments prospectifs relatifs à une piste convergente qui bouleverserait entièrement le paysage aérien de Mayotte. S'agissant des aspects monétarisables, **M. Daniel MARTIAL HENRY** considère que la diminution des nuisances sonores causées par les avions en passant à Pamandzi doit également être intégrée à ces aspects. **M. Alain SZUBA** reconnaît que la variation du poste carburant a été élaborée sous l'hypothèse d'une stagnation des autres postes d'exploitation. Sur le long terme et dans une perspective de croissance du trafic aérien, il est tout à fait possible d'imaginer un nouveau dimensionnement de la distribution pétrolière, et une baisse du prix du carburant. Au demeurant, **M. Alain SZUBA** explique que si l'appareil de la compagnie Air Austral avait été mis en place aujourd'hui, la réduction du coût du billet n'aurait pas pu être égale à la réduction du temps de vol, compte tenu, justement, du prix du carburant. Concernant les aspects monétaristes, **M. Alain SZUBA** reconnaît que tous les éléments n'ont pas été pris en compte. Il précise qu'en tenant compte de la monétarisation de la baisse des nuisances sonores, le scénario 1 est « nettement plus favorable ». Cependant, le bénéfice monétaire est moins élevé que ceux induits par l'effet de serre ou d'émission carbonique. **M. Daniel MARTIAL HENRY** dit être interpellé par le fait que les indicateurs privilégiés (bénéfice net actualisé et taux de rendement interne) ne tiennent pas compte des interventions de l'État. **M. Yves DEBOUVERIE** dit être d'accord avec **M. Daniel MARTIAL HENRY**, mais explique que c'est la première réunion de débat public organisée autour du développement économique. À son sens, les hypothèses et les calculs économiques réalisés n'ont qu'une dimension relative. **M. Alain SZUBA** ajoute que ces éléments d'appréciation permettent de quantifier certains avantages collectifs et ont donc une valeur indicative. **M. Daniel MARTIAL HENRY** observe que la présentation n'évoque pas les marges bénéficiaires des compagnies, et la possibilité de voir d'autres compagnies arriver sur le marché pour profiter des dites marges. **M. Alain SZUBA** reconnaît qu'un accroissement de la concurrence aura un impact sur le prix du billet.

Baisse des Prix du billet d'avion

Pour **M. Abdou S. DAHALANI, président du conseil économique et social**, le prix élevé du kérosène ne justifie pas le prix élevé des billets d'avion. Le président du conseil économique et social place cette problématique en perspective des récents événements relatifs à la lutte contre la vie chère, événements qui légitiment, aux yeux des Mahorais, la constitution d'une piste longue. Dans le même ordre d'idées, l'annulation du vol du Boeing-777 – 200 LR, qui suscitait un certain enthousiasme, confirme encore cette position de la population. **M. Abdou S. DAHALANI** souhaite d'ailleurs savoir si la mise en place de ces vols a eu une incidence sur l'évolution du trafic. **M. Yves DEBOUVERIE** explique que le prédécesseur de l'actuel préfet a invité le distributeur de carburant et les compagnies aériennes à négocier une baisse des tarifs. Malheureusement, ces négociations n'ont pas abouti. Concernant les vols qui transitent par des hubs régionaux, le prix n'est pas plus élevé du fait du carburant, mais à cause du rallongement de 3000 km à effectuer par Madagascar ou l'île de la Réunion. S'agissant de la mise en place du Boeing-777 – 200 LR et de son éventuelle incidence sur le prix des billets d'avion, **M. Yves DEBOUVERIE** affirme qu'il serait intéressant de vérifier si le trafic a évolué. **M. Ali DJAROUDI** rappelle de son côté que Mayotte compte parmi les revenus les plus bas de France, tandis que les prix qui y sont pratiqués dans tous les domaines, y compris aérien, sont parmi les plus hauts

Mécanique du développement

M. Abdou S. DAHALANI souhaite savoir si des exemples permettent d'attester qu'une piste longue génère de l'activité économique, ou au contraire si c'est l'activité économique qui justifie la création d'une piste longue. À son sens, la piste longue va permettre de nouvelles vocations, notamment pour les plus jeunes, sur le plan économique. Il ajoute que les Mahorais n'ont pas d'autre alternative que se

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

tourner vers les emplois du secteur privé. **M. Alain SZUBA** affirme que le tourisme dépend en grande partie de la desserte aérienne. Par conséquent, il est indéniable qu'une piste longue est utile au développement économique. **M. Yves DEBOUVERIE** observe *a contrario* que l'aéroport de Saint-Martin (île binationale entre les Antilles néerlandaises et la France) bénéficie d'une activité touristique considérable, alors qu'elle dispose d'une piste de 2100 m. Ce point, précise-t-il, est souligné dans le cahier d'acteur de l'association « Mayotte nature environnement ». Pour autant, il estime que l'argument du développement afférent à la piste longue est également tout à fait recevable.

Situation régionale de Mayotte

Pour **M. Daniel MARTIAL HENRY**, Mayotte bénéficie d'une position géostratégique, qui pourrait conduire son aéroport à devenir un aéroport de transit entre les différentes destinations régionales. **M. Ali DJAROUDI, Association des consommateurs de Mayotte (ASCOMA)**, abonde dans le sens des propos de M. Daniel MARTIAL HENRY, et observe que la position géostratégique de Mayotte est enviée par tous les autres territoires avoisinants. De Mayotte, les trajets vers Madagascar, les Seychelles, l'île Maurice, l'Afrique australe sont beaucoup plus courts que depuis la Réunion. Pour M. Ali DJAROUDI, les Réunionnais ont bien compris ce problème, et n'ont absolument aucun intérêt à ce que les infrastructures aéroportuaires mahoraises se développent. Il ajoute que la compagnie Air Austral est une compagnie réunionnaise avant d'être une compagnie française, et qu'en ce sens, elle défend avant tout les intérêts de l'île de la Réunion. Revenant sur le positionnement géostratégique de Mayotte, M. Ali DJAROUDI précise que les Comores bénéficient également des mêmes avantages, mais n'en profitent pas du fait de leur instabilité politique et de leur absence de solidité financière. Il apparaît nécessaire que Mayotte profite des faiblesses de son voisin pour avancer vite, et éviter de passer à côté des bénéfices de sa position. **M. Abdou S. DAHALANI** ajoute que dans le cadre de cette position stratégique, la piste longue et le port de Longoni permettront à Mayotte de bénéficier de meilleurs politiques publiques.

Taux de chômage et dépendance à l'import

M. Daniel MARTIAL HENRY explique que Mayotte ne connaît pas un taux de chômage de 18 %, mais de 60 %, à en croire les données de l'IEDOM (44 % de personnes souhaitent travailler, mais ne se lancent pas dans les démarches de recherche). Par ailleurs, Mayotte dépend à 98 % des exportations, si bien que la conjugaison de ces deux paramètres, chômage et dépendance, constitue un enjeu économique pour l'île, enjeu qui doit être appréhendé par rapport aux contributions apportées par la piste longue.

Tourisme

M. Daniel MARTIAL HENRY rappelle que la situation insulaire de Mayotte oblige à envisager certains axes prioritaires de développement, comme celui du tourisme, seul axe de développement permettant aux territoires insulaires de prospérer. Il explique que la taille de la population n'est pas suffisante pour promouvoir le développement ou l'exploitation d'économie interne à grande échelle. La seule alternative de Mayotte, c'est l'ouverture au marché européen. Il lui semble indispensable de développer la capacité d'accueil du territoire, et de conjuguer cette capacité à la mise en place d'un système de transport, afin d'offrir des solutions « tout-en-un » aux opérateurs de tourisme. En conséquence, priver les Mahorais de cette piste longue reviendrait à les priver de cet axe de développement, et de maintenir la population dans son état de paupérisation. **M. Ali DJAROUDI** considère que Mayotte doit se battre à armes égales avec les autres acteurs de la région, qui bénéficient tous d'une piste longue.

Désenclavement

M. Abdou S. DAHALANI affirme que la piste longue va permettre d'accompagner ou d'impulser le désenclavement de Mayotte, qui doit s'opérer à quatre niveaux : terrestre, maritime, numérique, aérien. Il estime qu'à court ou à moyen terme, l'ensemble de ces infrastructures doit être réalisé. À son sens, la piste longue ne peut s'envisager que dans une dynamique de développement des liaisons intérieures, et dans la modernisation des accès terrestres et maritimes au départ de Grande Terre jusqu'à l'aéroport. Plusieurs acteurs ont déjà souligné ce problème, et proposé diverses solutions visant à désengorger Mamoudzou. M. Abdou S. DAHALANI dit encore prendre acte de l'argument avancé par le maître d'ouvrage selon lequel l'évolution du trafic aéroportuaire permet

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

d'envisager aujourd'hui la construction d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers. S'agissant des scénarios proposés, le président du conseil économique et social se positionne en faveur du scénario 1 en une seule étape, qui permettra à Mayotte de disposer de deux pistes.

Modalités de calendrier

M. Abdou S. DAHALANI rappelle que l'aéroport et la piste longue sont attendus depuis longtemps, puis demande si la durée des travaux a été précisée. **M. Yves DEBOUVERIE** explique que le début du chantier est prévu en 2015, avec une mise en service de la piste longue deux à trois ans plus tard.

Conclusion

En conclusion de cette réunion thématique, **Mme Anziza MOUSTOIFA** remercie les intervenants pour leurs interventions riches et diverses et pour leur participation. Elle revient sur les différentes thématiques abordées, annonce que la fin du débat aura lieu le samedi 11 décembre à 9h00, place de la république, puis invite les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.